

Шнак Александр Сергеевич

**ОЦЕНКА СООТВЕТСТВИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДОСТУПНОСТИ ТЕРРИТОРИЙ
СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
В ДВФО ПРИНЦИПАМ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПОДХОДА**

***Аннотация:** цель исследования состояла в оценке содержания «цели – задачи – методы – средства» государственных программ субъектов Российской Федерации, имеющих отношение к транспортной доступности территорий, в соответствии с требованиями программно-целевого подхода. Для определения проблемной области были взяты государственные программы субъектов Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе в сферах развития транспортного комплекса, транспортной системы или транспортной инфраструктуры на соответствие требованиям главной цели. Для оценки соответствия государственных программ требованиям программно-целевого подхода в управлении была использована методика SMART. Результаты оценки по критериям SMART показали, что государственные программы, принятые на уровне субъектов Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе и имеющие отношение к транспортной доступности территорий, не отвечают в полной мере предъявленным критериям и имеют ряд недостатков.*

***Ключевые слова:** транспортная доступность территорий, государственная программа, программно-целевой подход, технология SMART, соответствие целей, задач и мероприятий программ критериям и требованиям.*

***Abstract:** the purpose of the study was to evaluate the content of the «goals – objectives – methods – means» of state programs of the subjects of the Russian Federation related to the transport accessibility of territories, in accordance with the requirements of the program-oriented approach. To identify the problem area, the state programs of the subjects of the Russian Federation in the Far Eastern Federal District in the areas of development of the transport complex, transport system or*

transport infrastructure for compliance with the requirements of the main goal were taken. The SMART methodology was used to assess the compliance of government programs with the requirements of a program-oriented approach to management. The results of the SMART criteria assessment showed that the state programs adopted at the level of the subjects of the Russian Federation in the Far Eastern Federal District related to the transport accessibility of territories do not fully meet the criteria presented and have a number of disadvantages.

Keywords: *transport accessibility of territories, state program, program-targeted approach, SMART technology, compliance of goals, objectives and activities of programs with criteria and requirements.*

Введение

Для эффективного комплексного развития субъектов Российской Федерации в Дальневосточном федеральном округе (далее – субъекты РФ ДВФО) и максимального использования потенциала региона требуется не только развитая транспортная инфраструктура, но и транспортная доступность территорий. На всех этапах развития и реформирования рыночных институтов в Российской Федерации, реализация региональных государственных программ, находится под перманентным воздействием, как внешних, так и внутренних кризисных явлений, происходят процессы, напрямую и косвенно влияющие на социальное и экономическое развитие всех субъектов Российской Федерации Дальнего Востока.

Актуальность исследования обусловлена неустойчивым экономическим положением субъектов РФ в ДВФО, необходимостью создания эффективных механизмов использования и развития потенциала имеющихся ресурсов. Социально-экономическими последствиями неустойчивого экономического положения региона становятся: замедление темпов роста экономики, лишение части населения возможности свободного перемещения по территории региона, дисбаланс обеспечения непрерывности производственных процессов и поставок для населения, снижение уровня жизни и другие негативные последствия.

В соответствии с Транспортной стратегией РФ до 2030 года, «транспортная доступность» – мера способности территории быть достигнутой при помощи транспорта, измеряемая временем, в течение которого данная территория может быть достигнута из определенной точки или другой территории при помощи различных видов транспорта по транспортной сети [1, с. 13].

За реализацию федеральных законов и государственных программ социально-экономического развития субъектов РФ ДВФО ответственность несут органы власти. В условиях ограниченных ресурсов им необходимо выбрать оптимальный вариант реализации программных мероприятий, основываясь на официально утвержденных показателях, в число которых входит транспортная доступность территорий.

Ежегодно в субъектах РФ в ДВФО разрабатываются и реализуются государственные программы, связанные с развитием транспортного комплекса, однако реализуемые программы имеют низкую эффективность, а потребители и производители транспортного комплекса продолжают находиться в затруднённом экономическом положении, о чём свидетельствуют низкие социально-экономические показатели. Одной из причин низкой эффективности и результативности таких государственных программ является неправильный подход к их разработке.

Целью данного исследования является оценка государственных программ субъектов РФ в ДВФО по решению проблем транспортной доступности территорий с использованием методики SMART.

Материалы исследования

В настоящее время развитие транспортного комплекса ДВФО осуществляется как частными компаниями, так и органами власти различных уровней. Участие государства, направляющего ресурсы на снятие инфраструктурных ограничений дальневосточного региона принципиально, т. к. является ориентиром для хозяйствующих субъектов, несет определенные гарантии реализации государственных программ, расширяет возможности используемых финансо-

вых источников, в т. ч. с привлечением программно-целевого подхода, механизмов государственно-частного партнерства.

По мнению А.Б. Бардаля «государственные программы на сегодня являются действенным инструментом развития транспортной инфраструктуры Дальнего Востока. Они выполняют координирующую роль в реализации значимых для региона проектов, а также являются источником ключевых инвестиций в ряд инфраструктурных объектов» [2, с. 125].

Оценка транспортной обеспеченности на конкретных примерах российских регионов, а также актуальные тенденции развития региональной транспортной инфраструктуры и транспортной системы в национальном хозяйстве Российской Федерации представлены в исследованиях А.А. Арнст. По мнению автора «территория может являться локомотивом для менее развитых регионов лишь в условиях интенсивного межтерриториального обмена, базирующегося на соответствующей инфраструктуре, прежде всего, транспортной, которая определяет активизацию товарного, ресурсного и информационного регионального обмена...» [3, с. 88].

Исследование вопросов транспортной доступности в развитии удалённых территорий проживания малочисленных народов Севера и Сибири с позиции развития транспортной инфраструктуры представлено в статье М.В. Куклиной и др. Авторы пришли к выводу, что «транспортная инфраструктура в отдалённых территориях – основа для экономического развития регионов» [4, с.465].

Вопросы оптимизации транспортных осей развития, которые вместе с полюсами роста формируют опорно-экономический каркас территории, рассматриваемый как пространственный импульс хозяйственной деятельности, представлены в исследованиях Г.И. Гладкевич и Р.К. Сулейменова. Авторы считают, что «создание транспортной сети в настоящее время сводится не столько к достижению ее «густоты», сколько к оптимизации транспортной структуры, моделированию конфигурации транспортных линий таким образом, чтобы обеспечить кратчайшую доступность любой точки территории» [5, с. 76].

Проблемы транспортной доступности с позиции транспортной дискриминации для населения ДВФО исследованы Ю.Ю. Макиевской. Основываясь на результаты социологического исследования, в ходе которого были опрошены порядка 1000 человек, проживающих на территории раз личных регионов, входящих в состав ДФО, на предмет наличия или отсутствия транспортной доступности к социально значимым объектам, автором сделан вывод, что «в общем и целом, население ДФО явно ощущает проявления транспортной дискриминации... По мнению населения, органам государственной и муниципальной власти есть, над чем работать в обозначенном направлении» [6, с. 120].

Анализ факторов, определяющих транспортную доступность территорий, а также краткий обзор возможных подходов к расчету комплексного показателя транспортной доступности и методика его расчета предложена П.А. Лаврененко и др. С применением указанной методики получена количественная оценка транспортной доступности регионов Российской Федерации. Исходя из представленных результатов «наиболее труднодоступными регионами (11 последних мест) ожидаемо оказались субъекты РФ, расположенные на Дальнем Востоке...» [7, с. 145].

С учетом важности проблемы транспортная доступность территорий в ДВФО как работа по развитию транспортного комплекса должна носить системный характер и осуществляться программными методами. Необходимо обеспечить эффективное решение проблем транспортной доступности территорий за счет реализации комплекса мероприятий, увязанных по задачам, ресурсам и срокам, посредством реализации государственной программы в каждом субъекте РФ в ДВФО.

К исследованиям применения программно-целевого подхода в государственном управлении относятся работы Е. Ю. Волковой [8], Ю.В. Коврижных [9], К.М. Панеш и др. [10], А.С. Шпак и др. [11], Т.В. Щукиной [12].

Анализ источников по вопросам деятельности органов государственной власти по разработке и реализации государственных программы, связанные с развитием транспортного комплекса в субъектах РФ, позволяет резюмировать,

что транспортная доступность территорий представляет собой многоплановую, масштабную и постоянно осуществляемую деятельность. При этом слабо исследованной остается тема деятельности органов государственной власти на уровне субъектов РФ.



Рис. 1. Систематизация основных понятий, связанных с ролью органов государственной власти в сфере транспортной доступности территорий
Разработано автором.

Результаты систематизации основных понятий, связанных с ролью органов государственной власти в сфере транспортной доступности территорий, представлены на рис. 1.

Постановка цели государственных программ и подпрограмм – это важнейшая стадия, предшествующая разработке программы и во многом определяющая успех. Данные о целях и задачах государственных программ или подпрограмм (далее ГП/ПП) субъектов РФ в ДВФО в сфере транспортная доступность территорий представлены в паспортах ГП/ПП.

Ежегодно в субъектах РФ разрабатываются и реализуются ГП, в состав которых входят ПП, связанные с развитием транспортного комплекса. В табл. 1 представлены ГП субъектов РФ в ДВФО, где присутствуют ПП, имею-

щие отношение к развитию транспортного комплекса, транспортной системы или транспортной инфраструктуры.

Таблица 1

Государственные программы субъектов РФ в ДВФО в транспортной сфере

<i>Субъект РФ в ДВФО</i>	<i>Название государственной программы</i>	<i>Название подпрограммы</i>	<i>Срок реализации</i>
Республика Бурятия	Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства	ПП 1. Создание условий для функционирования и развития местных и международных транспортных маршрутов; ПП 2. Сохранность сети автодорог регионального значения за счет содержания и ремонта, строительство и реконструкция автодорог, искусственных сооружений	Этап I: 2014–2023 годы Этап II: 2024–2035 годы
Республика Саха (Якутия)	Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2020 – 2024 годы	ПП 1. Обеспечивающая подпрограмма; ПП 2. Железнодорожный транспорт; ПП 3. Воздушный транспорт; ПП 4. Водный транспорт; ПП 5. Дорожное хозяйство; ПП 6. Автомобильный транспорт	2020–2024 гг.
Забайкальский край	Развитие транспортной системы Забайкальского края	ПП 1. Развитие транспортного комплекса	Этап I: 2013 – 2023 гг. Этап II: 2024 – 2035 гг.
Камчатский край	Развитие транспортной системы в Камчатском крае	ПП 1. Развития пассажирского автомобильного транспорта. ПП 2. Развития водного транспорта. ПП 3. Развития воздушного транспорта	2024–2030 гг.
Приморский край	Развитие транспортного комплекса Приморского края	ПП 1. Развитие дорожной отрасли в Приморском крае. ПП 2. Развитие транспортного комплекса в Приморском крае. ПП 3. Управление в сфере реализации развития транспортного комплекса и дорожной отрасли в Приморском крае	Этап I: 2020 – 2022 годы Этап II: 2023 – 2030 годы
Хабаровский край	Развитие транспортной системы Хабаровского края	ПП 1. Развитие инфраструктуры воздушного транспорта и обеспечение доступности для населения края услуг в сфере авиаперевозок. ПП 2. Развитие транспортной инфраструктуры и обеспечение населения и предприятий края пассажирскими и грузовыми	Этап I: 2013 – 2023 гг. Этап II: 2024 – 2030 гг.

		перевозками автомобильным транспортом ПП 3. Развитие железнодорожной инфраструктуры и обеспечение населения и предприятий края услугами железнодорожных пассажирских и грузовых перевозок. ПП 4. Развитие инфраструктуры внутреннего водного и морского транспорта, обеспечение доступности для населения и экономики края услуг водного транспорта	
Амурская область	Развитие транспортной системы Амурской области	ПП1. Развитие транспортного комплекса. ПП 2. Развитие сети автомобильных дорог общего пользования Амурской области. ПП 3. Обеспечение реализации основных направлений государственной политики в сфере реализации государственной программы	Этап I: 2014 – 2023 гг. Этап II: 2024 – 2030 гг.
Магаданская область	Развитие транспортной системы в Магаданской области	ПП 1. Региональная и местная дорожная сеть (Магаданская область). ПП 2. Строительства, реконструкция, капитальный ремонт и ремонт автомобильных дорог общего пользования. ПП 3. Обеспечение воздушным и автомобильным транспортом	Этап I: 2014 – 2023 гг. Этап II: 2024 – 2039 гг.
Сахалинская область	Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области	ПП 1. Развитие транспортной инфраструктуры Сахалинской области. ПП 2. Модернизация и развитие автомобильных дорог общего пользования регионального и межмуниципального значения Сахалинской области.	2024–2030 гг.
Еврейская автономная область	Развитие сети автомобильных дорог Еврейской автономной области» на 2024–2028 годы	ПП 1. Региональная и местная дорожная сеть. ПП 2. Повышение технического уровня автомобильных дорог общего пользования, в том числе обслуживающих транспортные связи международных пограничных переходов. ПП 3. Реализация мероприятий планов социального развития центров экономического роста области	2024–2028 гг.
Чукотский автономный округ	Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского	ПП 1. Развитие аэропортовой инфраструктуры. ПП 2. Строительство автомобильных дорог общего пользования	2024–2030 гг.

	автономного округа	регионального значения и сооружений на них. ПП 3. Региональная и местная дорожная сеть. ПП 4. Реконструкция, капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования регионального значения и сооружений на них	
--	--------------------	---	--

Составлено автором по данным источников [13–23].

Из данных табл. 1 видно, что во всех субъектах РФ в ДВФО приняты ГП, имеющие отношение к развитию транспортного комплекса, транспортной системы или транспортной инфраструктуры. Практически все ГП являются продолжением ранее реализуемых программ, которые приняты за первый этап. Ныне действующие программы представляют собой второй этап и ориентированы до 2030–2039 годов. Исключением являются программа Республики Саха (Якутия), которая завершилась в 2024 году. С 01.01.2025 в Республике Саха (Якутия) и Республике Бурятия для развития транспортной доступности территорий реализуется национальный проект «Инфраструктура для жизни» [24]. Цель нацпроекта (далее – НП) – комплексное развитие населенных пунктов. Это строительство и ремонт жилья и дорог, благоустройство общественных и дворовых пространств, создание и обновление всей сопутствующей социальной и коммунальной инфраструктуры, рост числа комфортных маршрутов общественного транспорта за счет обновления его подвижного состава.

В Республике Саха (Якутия) состав НП входит ПП «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» [25]. В Республике Бурятия в состав НП входит ПП «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах» [26]. В дальнейшем для исследования у этих субъектов РФ мы будем рассматривать реализацию ПП «Развитие инфраструктуры в населенных пунктах».

Для оценки соответствия НП/ПП и ГП/ПП субъектов РФ в ДВФО развитию транспортной доступности территорий требованиям программно-целевого подхода была использована, ранее апробированная автором, методика SMART [11; 27]. Критерии оценки по методике SMART: Specific/Конкретность;

Measurable/Измеримость; Achievable/Достижимость; Relevant/Релевантность; Timebound/Ограниченность во времени.

Результаты исследования и их обсуждение

Согласно первому критерию – Specific/Конкретность, цель должна быть представлена, как четкий, конкретный результат. В процессе постановки целей участвуют как государственный заказчик (Правительство РФ, Правительство субъекта РФ), так и разработчики ГП/ПП, а также ответственные исполнители. Определение цели ГП/ПП в целом зависит от субъекта РФ, в которой она разрабатывается и реализуется. При оценке цели ГП/ПП учитывались экономические, социальные, политические и другие составляющие. ГП и ПП разных субъектов РФ в ДВФО имеют разный состав ПП. Конкретность постановки цели ГП/ПП необходима для планирования объемов привлечения бюджетных и внебюджетных источников для реализации мероприятий ГП.

В предыдущие годы государством и субъектами РФ были сделаны существенные инвестиции в развитие транспортного комплекса регионов. При формировании бюджетной составляющей финансового обеспечения ГП/ПП в качестве одного из основных методов расчета послужило применение основных макроэкономических показателей социально-экономического развития субъекта РФ.

В регионах должны быть созданы условия для опережающего удовлетворения ожиданий основных пользователей и потребителей транспортной доступности территории, должно быть обеспечено повышение качества жизни в части, зависящей от транспортного комплекса, сформированы региональные стратегические планы развития транспортных систем, стратегий развития организаций, работающих в сфере транспорта [1].

Постановка цели подразумевает количественную измеримость результата, т. е. оценку по критерию Measurable/Измеримость. Возможность измерения степени достижения цели – одно из ключевых требований к постановке цели. Для измерения цели обычно используются плановые и фактические показатели по годам реализации ГП/ПП. При реализации ГП/ПП особая роль отводится комплексной реализации мероприятий ГП/ПП, что должно привести к форми-

рованию транспортной доступности территорий, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике, повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения.

Цели НП «Инфраструктура для жизни» и ГП субъектов РФ в ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, представлены в табл. 2.

Таблица 2

**Цели государственных программ субъектов РФ ДВФО,
имеющие отношение к транспортной доступности территорий**

<i>Субъект РФ в ДВФО</i>	<i>Название НП, ГП/ПП</i>	<i>Цели государственных программ</i>
Республика Бурятия	НП. Развитие инфраструктуры в населенных пунктах	Цель 1. Улучшение качества среды для жизни в опорных населенных пунктах на 30% в 2030 году, обеспечить опережающее развитие инфраструктуры
	ГП. Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства	Цель 1. Обеспечение устойчивого развития транспорта, информатизации, связи, энергетики и дорожного хозяйства
Республика Саха (Якутия)	НП. Развитие инфраструктуры в населенных пунктах	Цель 1. Улучшение качества среды для жизни в опорных населенных пунктах на 30% в 2030 году, обеспечить опережающее развитие инфраструктуры
Забайкальский край	ПП. Развитие транспортного комплекса	Цель 1. Количество пассажиров, перевезенных транспортом общего пользования, к 2035 году достигнет 52,3 млн чел.
Камчатский край	ГП. Развитие транспортной системы в Камчатском крае	Цель 1. Развитие современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике Камчатского края. Цель 2. Повышение доступности транспортных услуг для населения Камчатского края. Цель 3. Повышение комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы Камчатского края;
Приморский край	ГП. Развитие транспортного комплекса Приморского края	Цель 1. Доведение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 56,27%. Цель 2. Обеспечение доли дорожной сети в городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 89,09%. Цель 3. Повышение пространственной связанности и транспортной доступности территорий Приморского края.

		Цель 4. Повышение транспортной доступности для граждан социально-экономических, туристических и культурных центров Приморского края. Цель 5. Повышение доступности транспортных услуг для жителей удаленных и труднодоступных территорий Приморского края
Хабаровский край	ГП. Развитие транспортной системы Хабаровского края	Цель 1. Формирование современной и эффективной транспортной инфраструктуры, обеспечивающей ускорение товародвижения и снижение транспортных издержек в экономике. Цель 2. Повышение доступности услуг транспортного комплекса для населения
Амурская область	ГП. Развитие транспортной системы Амурской области	Цель 1. Обеспечение доли дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующей нормативным требованиям, на уровне не менее 85% к 2030 году. Цель 2. Доведение доли автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 46% к 2030 году. Цель 3. Повышение доступности качественных транспортных услуг для обеспечения транспортной подвижности населения на уровне 580 пасс.-км на 1 жителя к 2030 году
Магаданская область	ГП. Развитие транспортной системы в Магаданской области	Цель 1. Обеспечение развития инфраструктуры дорожного хозяйства и транспорта Магаданской области. Цель 2. Обеспечение транспортного обслуживания населения и безопасности дорожного движения Магаданской области
Сахалинская область	ГП. Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области	Цель 1. Доведение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального, местного значения на территории Сахалинской области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в общей протяженности до 56,9% к 2030 году. Цель 2. Доведение доли протяженности автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, до 60,58% к 2030 году
Еврейская автономная область	ГП. Развитие сети автомобильных дорог Еврейской автономной области» на 2024–2028 годы	Цель 1. Увеличение протяженности автомобильных дорог общего пользования области, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям
Чукотский автономный округ	ГП. Развитие транспортной инфраструктуры	Цель 1. Обеспечение авиационной доступности населенных пунктов Чукотского автономного округа до 100%.

	Чукотского автономного округа	Цель 2. Обеспечение доступности между населенными пунктами Чукотского автономного округа морским транспортом до 100%. Цель 3. Повышение удельного веса автомобильных дорог общего пользования регионального значения с твердым покрытием в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения Чукотского автономного округа до 63,6%. Цель 4. Доведение доли автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям до 70,8%
--	-------------------------------	---

Составлено автором по данным источников [13–23].

Из данных табл. 2 можно видеть, что количество целей ГП/ПП субъектов РФ ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, варьируются от одной до пяти. Показатели достижения цели отсутствуют в Камчатском крае, Магаданской области и Еврейской автономной области. Показатель, имеющий конкретный срок исполнения, представлен в НП/ПП Республики Бурятия и Республики Саха (Якутия), в ГП/ПП Забайкальского края, Амурской и Сахалинской областях.

Таким образом, по критериям Specific/Конкретность и Measurable/Измеримость у трёх субъектов РФ в ДВФО ГП цели не соответствуют требованиям программно-целевого подхода.

Обоснованность НП/ПП и ГП/ПП, связана с оценкой по критерию Achievable/Достижимость, определяется на этапе ее разработки и утверждения. Большинство НП/ПП и ГП/ПП проходит экспертную оценку достижимости. Также стоит учитывать финансовую обоснованность ГП/ПП. Достижимость НП/ПП и ГП/ПП, имеющих отношение к транспортной доступности территорий, представлена как объем финансового обеспечения НП/ПП и ГП/ПП (табл. 3).

Оценивая объёмы финансового обеспечения НП/ПП и ГП/ПП можно утверждать, что во всех субъектах РФ в ДВФО для развития транспортной доступности территорий вкладываются значительные суммы и с позиции критерия Achievable/Достижимость цели соответствуют требованиям программно-целевого подхода.

Объемы финансового обеспечения НП/ПП и ГП/ПП
в субъектах РФ в ДВФО, имеющие отношение
к транспортной доступности территорий тыс. рублей

<i>Субъект РФ</i>	<i>Название НП/ПП или ГП/ПП</i>	<i>Объем финансового обеспечения</i>
Республика Бурятия	НП. Развитие инфраструктуры в населенных пунктах	9400000,00
	ГП. Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства	34148129,20
Республика Саха (Якутия)	НП. Развитие инфраструктуры в населенных пунктах	8800000,00
Забайкальский край	ГП. Развитие транспортной системы Забайкальского края	52446875,50
Камчатский край	ГП. Развитие транспортной системы в Камчатском крае	24067221,20
Приморский край	ГП. Развитие транспортного комплекса Приморского края	178294313, 69
Хабаровский край	ГП. Развитие транспортной системы Хабаровского края	39809403,49
Амурская область	ГП. Развитие транспортной системы Амурской области	51546926,54
Магаданская область	ГП. Развитие транспортной системы в Магаданской области	27668975,40
Сахалинская область	ГП. Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области	101018448,40
Еврейская автономная область	ГП. Развитие сети автомобильных дорог Еврейской автономной области» на 2024–2028 годы	10142663,85
Чукотский автономный округ	ГП. Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа	24067221,20

Составлено автором по данным источников [13–23].

Критерий Relevant/Релевантность цели НП/ПП и ГП/ПП предполагает, что цель должна быть обоснованной, жизненно необходимой. Так, при разработке цели существует множество слабо контролируемых ответственным исполнителем факторов, оказывающих влияние на возможность достижения этой цели. Отказ от учета этого критерия может привести к снижению экономической и социальной эффективности ГП/ПП в целом. На диаграмме рис. 2 представлена динамика численности постоянного населения ДВФО, а в табл. 4 структура численности городского и сельского населения по субъектам РФ в ДВФО.

Диаграмма рис. 2 демонстрирует устойчивое сокращение численности постоянного населения ДВФО за последние пять лет. Данные табл. 4 демонстрируют неравномерность распределения населения по субъектам РФ в ДВФО. Из данных рис. 2 и табл. 4 можно сделать вывод, что тенденция снижения численности постоянного населения в ДВФО и неравномерность распределения населения по региону не позволяет достичь цели ГП/ПП.

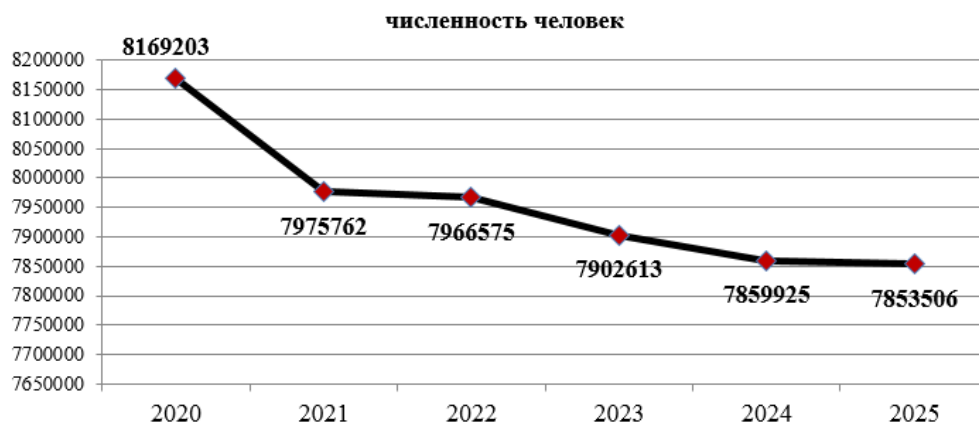


Рис. 2. Динамика численности постоянного населения ДВФО

Составлено автором по данным источника [28].

Таблица 4

Предварительная оценка численности
постоянного населения ДВФО на 1 января 2025 г.

	<i>Всё население</i>	<i>Городское население</i>	<i>Сельское население</i>	<i>Доля в ДФО, %</i>
<i>Дальневосточный ФО</i>	7853506	5801781	205172	100,0
Республика Бурятия	970679	572485	398194	12,4
Республика Саха (Якутия)	1007058	683440	323618	12,8
Забайкальский край	982525	688174	294351	12,5
Камчатский край	287949	225685	62264	3,6
Приморский край	1798047	1412029	386018	22,9
Хабаровский край	1273093	1063565	209528	16,2
Амурская область	750870	512275	238595	9,6
Магаданская область	134202	129570	4632	1,7
Сахалинская область	456792	378692	78100	5,8
Еврейская АО	144389	102435	41954	1,8
Чукотский АО	47902	33431	14471	0,6

Составлено автором по данным [29].

При оценке по критерию Timebound/Ограниченность во времени учитывалось, что ГП/ПП разных субъектов РФ в ДВФО имеют практически одинаковые сроки реализации и количество этапов. Разнообразными является и количество задач, мероприятий и показателей (индикаторов) программ, представленных в табл. 5.

Из данных таблицы 5 можно сделать вывод, что задачи ГП/ПП лежат в диапазоне от 2 (Забайкальский край) до 17 (Камчатский край). Диапазон мероприятий ГП/ПП составляет от 4 (Забайкальский край) до 22 (Амурская область). Диапазон показателей (индикаторов) ГП/ПП составляет от 4 (Забайкальский край) до 49 (Хабаровский край).

Таблица 5

Количество целей, задач, мероприятий и индикаторов в ГП/ПП субъектов РФ в ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий

<i>Субъект РФ в ДВФО</i>	<i>Количество</i>			
	<i>Целей</i>	<i>Задач</i>	<i>Мероприятий</i>	<i>Индикаторов</i>
Республика Бурятия	1	2	2	2
	1	5	11	9
Республика Саха (Якутия)	1	6	7	6
Забайкальский край	1	2	4	4
Камчатский край	3	17	17	31
Приморский край	5	5	15	26
Хабаровский край	2	5	9	49
Амурская область	3	3	22	8
Магаданская область	2	9	6	6
Сахалинская область	2	7	11	13
Еврейская АО	1	5	6	6
Чукотский АО	4	7	10	10

Источник: составлено автором

Традиционно система мероприятий ГП/ПП включает в себя мероприятия по следующим направлениям:

- нормативно-правовое и методическое обеспечение реализации ГП/ПП;
- финансовое обеспечение ГП/ПП;
- организационное обеспечение реализации ГП/ПП.

Мероприятия в исследуемых паспортах ГП/ПП расписаны по этим направлениям детально. Каждое из трех направлений подкреплено соответствующей информацией о процессе их выполнения при реализации ГП/ПП.

Оценка государственных ГП/ПП субъектов РФ, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, на соответствие требованиям построения «дерева целей», представлена в табл. 6.

Оценка позволяет сделать вывод, что не во всех субъектах РФ в ДВФО ГП/ПП соответствует всем критериям построения «дерева целей». Наличие дублирующих мероприятий ведет к нецелевому расходованию бюджетных ресурсов. В действующих ГП/ПП субъектов РФ в ДВФО, имеющих отношение к транспортной доступности территорий, механизм реализации методически недостаточно проработан, отличается как по форме описания, как по содержанию, так и по объему.

Заключение

Оценка НП/ПП и ГП/ПП в субъектах РФ в ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, на основе критериев оценки по методике SMART показал, что ГП/ПП, принятые на уровне субъектов РФ в ДВФО, не отвечают в полной мере предъявленным критериям и имеют ряд недостатков:

- отсутствие единого механизма разработки и реализации ГП;
- отсутствие у ряда субъектов РФ показателей достижения цели и конкретных сроков исполнения;
- отсутствие некоторых необходимых мероприятий, таких как нормативно-правовое и методическое обеспечение реализации ГП, оценка рисков;
- негибкость ГП (невозможность быстрого исправления обнаруженных недостатков);
- наличие дублирующих мероприятий;
- и др.

Оценка ГП/ПП субъектов РФ в ДВФО, имеющие отношение
к транспортной доступности территорий, на соответствие
требованиям построения «дерева целей»

Субъект РФ						
	Цель четко сформулирована, измерима и достижима	Цели достижимы	Задачи подкрепляют цель и согласованы с ней	Мероприятия подкрепляют задачи и согласованы с ними	Мероприятия дублируют задачи и другие	Индикаторы определены и измеримы
Республика Бурятия	+	+	+	+	+	-
Республика Саха (Якутия)	+	+	+	-	+	-
Забайкальский край	+	+	+	-	+	-
Камчатский край	-	+	+	-	+	+
Приморский край	+	+	+	+	-	+
Хабаровский край	-	+	+	+	-	+
Амурская область	+	+	+	+	-	-
Магаданская область	+	+	-	-	+	+
Сахалинская область	+	+	+	-	+	+
Еврейская АО	-	+	-	+	+	+
Чукотский АО	+	+	+	+	+	-

Разработано автором.

Таким образом, современные ГП/ПП субъектов РФ в ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, относятся к методу простого целевого управления.

Современная транспортная система субъектов РФ, как совокупность транспортного комплекса и транспортной инфраструктуры, опирающихся на нормативно-правовую, финансовую и организационно-техническую базу, должна иметь сбалансированный комплекс мероприятий, влияющих на дальнейшее развитие транспортной доступности территорий.

Необходимо отметить ряд ограничений исследования. Во-первых, исследование относится только к транспортной доступности территорий. Это ограничивает возможность распространения выводов, полученных в рамках иссле-

дования. Во-вторых, в открытой печати отсутствуют отчёты по реализации НП/ПП и ГП/ПП в субъектах РФ в ДВФО, имеющие отношение к транспортной доступности территорий, что не дает полной картины по ДВФО. В-третьих, основные выводы имеют отношение только к результатам, полученным при использовании методики SMART.

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ «О транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» от 27.11.2021 №3363-р: ред. от 12.05.2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKTGW> (дата обращения: 31.03.2025).

2. Бардаль А.Б. Транспортный комплекс Дальнего Востока: трансформация и интеграция / А.Б. Бардаль; под общ. ред. П.А. Минакира; Институт экономических исследований Дальневосточного отделения Российской академии наук. – Хабаровск: ИЭИ ДВО РАН, 2019. – 336 с. EDN PJESKJ

3. Арнст А.А. Состояние и перспективы развития транспортной обеспеченности макрорегионов России в условиях формирования единого экономического пространства / А.А. Арнст // Вестник Академии права и управления. – 2019. – №3 (56). – С. 85–90. – EDN CODCOF.

4. Куклина М.В. Влияние транспортной доступности на развитие отдаленных территорий / М.В. Куклина, М.В. Гордт, А.Н. Саввинова [и др.] // Управленческий учет. – 2021. – №12–2. – С. 453–466. – DOI 10.25806/uu12–22021453–466. – EDN MDGUVB.

5. Гладкевич Г.И. Оптимизация транспортного освоения территории Республики Саха (Якутия) / Г.И. Гладкевич, Р.К. Сулейменов // Вестник Московского университета. Серия 5: География. – 2021. – №2. – С. 67–81. – EDN LIQWWN.

6. Макиевская Ю.Ю. Актуальные вопросы транспортной доступности для населения Дальнего Востока / Ю.Ю. Макиевская // Актуальные вопросы экономических наук и современного менеджмента: сборник статей по материалам LXXXVIII международной научно-практической конференции (Новосибирск, 06 ноября 2024 г.). – Новосибирск: Сибирская академическая книга, 2024. – С. 116–121. – EDN JKEGEY.

7. Лавриненко П.А., Ромашина А.А., Степанов П.С., Чистяков П.А. Транспортная доступность как индикатор развития региона // Проблемы прогнозирования. – 2019. – №6 (177). – С. 136–146. – EDN ECPMCF.

8. Волкова Е.Ю. Место программно-целевого подхода в системе стратегического управления экономикой РФ / Е.Ю. Волкова // Научные труды: Институт народнохозяйственного прогнозирования РАН. – 2021. – Т. 19. – С. 167–191. – DOI 10.47711/2076–318–2021–167–191. – EDN MFZPJL.

9. Коврижных Ю.В. Зарубежный опыт применения программно-целевого подхода в государственном управлении / Ю.В. Коврижных // Наукосфера. – 2022. – №3–1. – С. 130–133. – EDN HUWRLB.

10. Панеш К.М. Эффективные инструменты и методы оценки программно-целевого подхода к управлению экономикой региона / К.М. Панеш, С.А. Хатукай, Э.Б. Бабалян // Международный научно-исследовательский журнал. – 2022. – №8 (122). – DOI 10.23670/IRJ.2022.122.36. – EDN GRDFJL.

11. Шпак А.С. Оценка соответствия региональных государственных программ в инвестиционной сфере принципам программно-целевого управления / А.С. Шпак, М.А. Амирова // Международный научно-исследовательский журнал. – 2021. – №5–3 (107). – С. 77–85. – DOI 10.23670/IRJ.2021.107.5.079. – EDN UYHHDE.

12. Щукина Т.В. Правовое регулирование программно-целевого подхода в системе государственного управления в условиях стратегического развития Российской Федерации / Т.В. Щукина // Вопросы экономики и права. – 2018. – №124. – С. 7–11. – DOI 10.14451/2.124.7. – EDN VURDFX.

13. Распоряжение Правительства Республики Бурятия «Об утверждении государственной программы Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйств» от 09.04.2013 №179-р: ред. от 23.01.2025 №39 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3МКТUy> (дата обращения: 31.03.2025).

14. Указ Главы Республики Саха (Якутия) «О государственной программе Республики Саха (Якутия) «Развитие транспортного комплекса Республики Саха (Якутия) на 2020–2024 годы» от 30.11.2019 №842: ред. от 23.01.2025 №39 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://mintrans.sakha.gov.ru/8422020.pdf> (дата обращения: 31.03.2025).

15. Постановление Правительства Забайкальского края «Об утверждении государственной программы забайкальского края «Развитие транспортной системы Забайкальского края» от 29.05.2014 №315: ред. от 08.04.2024 №175 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://media.75.ru/minstroy/documents/189015/> (дата обращения: 31.03.2025).

16. Постановление Правительства Камчатского края «Об утверждении государственной программы Камчатского края «Развитие транспортной системы в Камчатском крае» от 31.01.2024 №25-пр [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://kamgov.ru/mintrans/gosudarstvennyye-programmy> (дата обращения: 31.03.2025).

17. Постановление Администрации Приморского края «Об утверждении государственной программы Приморского края «Развитие транспортного комплекса Приморского края» от 27.12.2019 №919-па: ред. от 09.08.2024 №576-пр [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://Прим%20край%20Развитие%20транспортного%20комплекса.pdf> (дата обращения: 31.03.2025).

18. Постановление Правительства Хабаровского края «Об утверждении государственной программы Хабаровского края «Развитие транспортной системы Хабаровского края» от 05.05.2012 №146-пр: ред. от 29.01.2025 №30-пр [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://docs.cntd.ru/document/995151445?ysclid=m882goswr6802519065> (дата обращения: 31.03.2025).

19. Постановление Правительства Амурской области «Об утверждении государственной программы Амурской области «Развитие транспортной системы Амурской области» от 24.07.2023 №796: ред. от 20.02.2024 №106 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKTr9> (дата обращения: 31.03.2025).

20. Постановление Правительства Сахалинской области «Об утверждении государственной программы Магаданской области «Развитие транспортной системы в Магаданской области» от 29.12.2021 №1075-пп [ред. от 22.12.2023 №910-пп] [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://magadan.gov.ru/doc/69187> (дата обращения: 31.03.2025).

21. Постановление Правительства Сахалинской области «Об утверждении государственной программы Сахалинской области «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области и признание утратившими силу некоторых нормативно-правовых актов Правительства Сахалинской области» от 03.08.2023 №414: ред. от 13.11.2024 №405 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKTxс> (дата обращения: 31.03.2025).

22. Постановление Правительства Еврейской автономной области «О государственной программе Еврейской автономной области «Развитие сети автомобильных дорог Еврейской автономной области» на 2024 – 2028 годы» от 26.12.2023 №612-пп: ред. от 05.03.2025 №73-пп [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://nra.eao.ru/docs/> (дата обращения: 31.03.2025).

23. Постановление Правительства Чукотского автономного округа «Об утверждении Государственной программы Чукотского автономного округа «Развитие транспортной инфраструктуры Чукотского автономного округа» от 29.12.2023 №545: ред. от 13.12.2024 №473 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKUEU> (дата обращения: 31.03.2025).

24. Национальный проект «Инфраструктура для жизни» // Официальный портал Минстроя России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.minstroyrf.gov.ru/trades/natsionalnye-proekty/natsionalnyy-proekt-infrastruktura-dlya-zhizni/> (дата обращения: 31.03.2025).

25. Дорожники Якутии приступили к реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» // Официальный портал Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Саха (Якутия) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKUMU> (дата обращения: 31.03.2025).

26. Инфраструктура для жизни // Официальный портал Республики Бурятия [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKUSC> (дата обращения: 31.03.2025).

27. Шпак А.С. Оценка содержания региональных государственных программ занятости населения Дальневосточного федерального округа / А.С. Шпак, Я.С. Панина // Научно-образовательный потенциал как фактор национальной безопасности: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции 12 мая 2021 г. – Белгород: ООО Агентство перспективных научных исследований (АПНИ), 2021. – 182 с. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://apni.ru/article/2312-otsenka-soderzhaniya-regionalnikh-gosudarstv> (дата обращения: 31.03.2025). EDN RYSYLL

28. Оценка численности постоянного населения РФ на 1 января // Официальный портал Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://showdata.gks.ru/report/278928/> (дата обращения: 31.03.2025).

29. Предварительная оценка численности постоянного населения на 1 января 2025 года // Официальный портал Федеральной службы государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://clck.ru/3MKUkm> (дата обращения: 31.03.2025).

Шпак Александр Сергеевич – канд. техн. наук, доцент, Школа экономики и менеджмента ФГАОУ ВО «Дальневосточный федеральный университет», Владивосток, Россия.
