

DOI 10.31483/r-155544

*Шпак Александр Сергеевич**Журавлева Вероника Алексеевна*

ОЦЕНКА СОДЕРЖАНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СФЕРЫ ТРЕБОВАНИЯМ ПРОГРАММНО-ЦЕЛЕВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

Аннотация: глава посвящена проверке соответствия основных параметров у государственных программ субъектов Российской Федерации в транспортной сфере принципам программно-целевого планирования и стратегическим ориентирам транспортной политики Российской Федерации. Цель исследования – оценка содержания государственной программы «Развитие транспортной системы Ленинградской области». Представлены роль государственных программ субъектов Российской Федерации в структуре программно-целевого планирования и основные инструменты единой государственной политики в транспортной сфере. Анализ основных параметров государственных программ субъектов федерации, являющихся частью Северо-Западного федерального округа в транспортной сфере, и оценка содержания и уровня государственной программы Ленинградской области по методологии SMART показала, что цели программы сформулированы конкретно и измеримо, но их достижимость в полном объёме оказалась нереализованной. Даны практические рекомендации для повышения эффективности государственной программы на этапе планирования.

Ключевые слова: и фразы: государственная программа, транспортная сфера, программно-целевое планирование, технология SMART, оценка содержания и уровня соответствия целей, задач и мероприятий государственных программ.

Abstract: the chapter is devoted to checking the compliance of the main parameters of the state programs of the constituent entities of the Russian Federation in the transport sector with the principles of program-target planning and the strategic

guidelines of the transport policy of the Russian Federation. The purpose of the study is to assess the content of the state program «Development of the Transport System of the Leningrad Region.» The role of the state programs of the constituent entities of the Russian Federation in the structure of program-target planning and the main tools of the unified state policy in the transport sector are presented. An analysis of the main parameters of the state programs of the constituent entities of the Federation that are part of the North-Western Federal District in the transport sector, and an assessment of the content and level of the state program of the Leningrad Region using the SMART methodology, showed that the program's goals are formulated concretely and measurably, but their full achievement has not been realized. Practical recommendations are provided to improve the effectiveness of the state program at the planning stage.

Keywords: *and phrases: state program, transport sector, program-target planning, SMART technology, assessment of the content and level of compliance with the goals, objectives, and activities of state programs.*

Введение.

Комплекс планируемых мероприятий, разработка и согласование государственных программ (далее – ГП) в субъектах Российской Федерации (далее – субъектов РФ), как процесс, не унифицирован и выполняется по нормам, требованиям и методическими рекомендациями, утверждаемыми федеральными и региональными органами власти.

Согласование параметров региональных ГП в области транспорта транспортной политике Российской Федерации [1] сегодня обеспечивается не в полной мере и не во всех случаях, что во многом объясняется недостаточной проработанностью этих документов, как по содержанию, так и по структуре. Региональные ГП в сфере транспорта должны стать компонентом общей системы долгосрочного программно-целевого планирования в транспортном комплексе. Такие ГП обязаны быть подчиненными целям, как государственной транспорт-

ной политики, так и быть источником вариантов по оптимизации ГП при её реализации.

Актуальность исследования заключается в том, что оценка содержания и уровня соответствия целей и задач ГП субъектов РФ позволяет определить пути дальнейшего развития экономики субъекта РФ в целом.

Региональный транспортный комплекс (далее – РТК) Ленинградской области является стратегической отраслью экономики и критически важным элементом производственной, логистической и социальной инфраструктуры [2]. Его особая значимость обусловлена уникальным геополитическим положением региона как главных «морских ворот» России на Балтике, крупнейшего международного транспортного узла, связывающего страну с Европой, и ключевого звена в системе внешней торговли [3].

Транспорт напрямую влияет на повседневную жизнь каждого жителя области. От эффективности и надёжности работы РТК зависят не только социальное благополучие и экономическое развитие региона, но и транзитный потенциал, а также обороноспособность страны в стратегическом Северо-Западном регионе.

Целью данного исследования является проведение оценки содержания ГП Ленинградской области «Развитие транспортной системы Ленинградской области» [4] принципам программно-целевого планирования и стратегическим ориентирам транспортной политики РФ.

Теоретическая основа и методы исследования.

Диффузия всеобщего методического подхода к многолетнему программно-целевому планированию (далее – ПЦП) на субъектовый и муниципальный уровни власти входит в число одних из приоритетных организационных функций разработки и осуществления интегрированной транспортной политики [5]. Оценка уровня состояния и недостатки развития транспортного комплекса субъекта РФ должны рассматриваться как в общем, так и по компонентам транспортной системы.

Под ПЦП в данном исследовании понимается метод управления социально-экономическим прогрессом, как на государственном, так и на субъектовом

уровне, посредством планирования, разработки и реализации специальных плановых документов – ГП.

Относительно содержания определения ПЦП в отечественной научной литературе нет универсального решения. В контексте исследуемой темы, методы использования программно-целевого подхода для оценки содержания субъектовых ГП государственной политике по достижению заданных показателей нашли отражение в работах В. А. Бескровной [6], А. С. Векшина и О. И. Векшиной [7], Л. Б. Касимова и И. Ю. Полетаева [8], К. М. Панеш и др. [9], О. В. Селивановой и др. [10], автора [11–13] и др. исследователей.

Обобщая результаты исследований указанных выше авторов, можно расценивать программно-целевой подход как многоцелевой инструмент, позволяющий учитывать специфические особенности субъектов РФ при использовании общеметодологических приемов. Роль ГП субъектов РФ в структуре программно-целевого планирования представлена на рисунке 1.

Формирование субъектовых ГП в транспортном комплексе инициируется с уровня планирования. ПЦП базируется на алгоритме «цели – задачи – методы – средства». На этапе планирования субъектовой ГП придавать особое значение таких компонентов, как постановка целей и задач.

Для анализа поставленных целей в данном исследовании используется методика SMART. Структура формирования целей по SMART способствует обобщению всех имеющихся данных на этапе целеполагания, определить оптимальные этапы, установить достаточность ресурсов, назначить участникам процесса конкретные задачи [11].

Основные результаты.

Транспортный комплекс Ленинградской области представлен всеми основными видами транспорта: морским, железнодорожным, автомобильным, воздушным и внутренним водным [2] и представляет собой глобальный мультимодальный логистический хаб высочайшего уровня сложности. Его сбалансированное развитие, направленное на преодоление структурных дисбалансов и перегрузки, имеет решающее значение не только для социально-экономического

благополучия региона, но и для транспортной связности и экономической безопасности всей Российской Федерации.



Рис. 1. Роль государственных программ субъектов РФ в структуре программно-целевого планирования

Для сбалансированного социально-экономического развития Ленинградской области важны не только наличие развитого транспортного хаба, но и равномерная доступность инфраструктуры для населения и бизнеса. В современных условиях, характеризующихся высокой бюджетной нагрузкой и необходимостью реализации масштабных национальных проектов, именно качество и сбалансированность транспортной сети напрямую определяют качество жизни граждан и конкурентные возможности муниципальных образований.

Развитие транспортной системы Ленинградской области (в дальнейшем – ЛО) осуществляется в рамках единой государственной политики, адаптированной к её уникальной роли стратегического хаба. Основными инструментами этой политики являются ГП РФ, национальные проекты, федеральные проекты и ГП субъектов РФ (рис. 2).

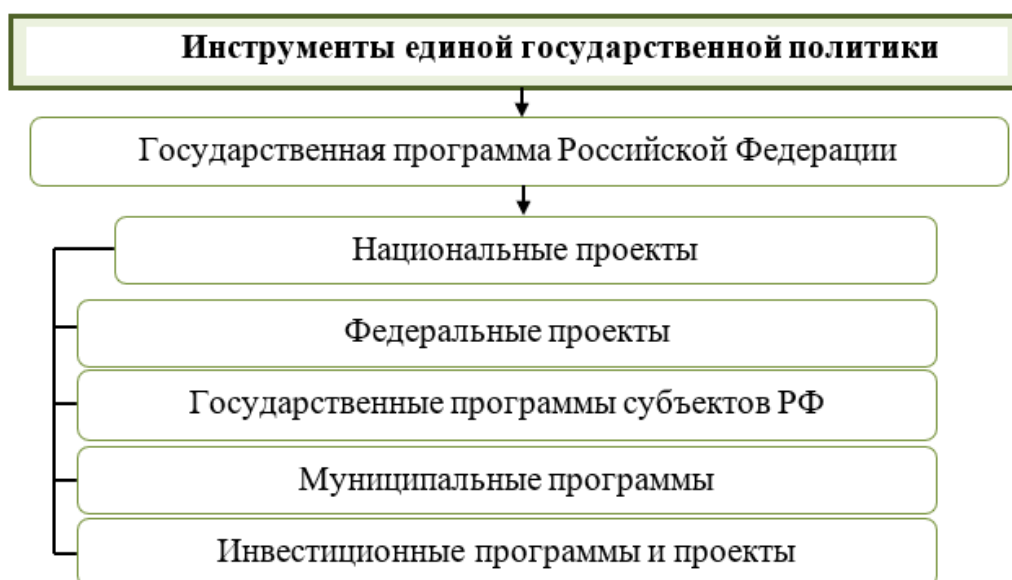


Рис. 2. Основные инструменты единой государственной политики

Одним из главных инструментов, критически важных для перегруженного региона, является федеральный проект «Развитие общественного транспорта». Его цели – обновление парка автобусов, троллейбусов и трамваев, модернизация инфраструктуры и повышение удовлетворённости пассажиров качеством услуг [14]. Особое значение для ЛО приобретают мероприятия, связанные с развитием пригородно-городского сообщения, направленные на снижение нагрузки от маятниковой миграции. Параллельно в рамках национального проекта «Транспортная инфраструктура» реализуется комплекс мер по развитию ключевых объектов: строительство и реконструкция подходов к крупнейшим морским портам (Усть-Луга, Приморск), развитие железнодорожных линий, а также проекты по повышению пропускной способности федеральных автодорог (включая платную магистраль М-11 «Нева»).

На уровне региона реализация федеральных и национальных проектов осуществляется в рамках ГП ЛО «Развитие транспортной инфраструктуры». Эта программа детализирует общероссийские задачи с учётом специфики области и структурирована в виде ключевых региональных проектов и подпрограмм. Их фокус смещён на решение системных проблем региона: «Развитие и содержание автомобильных дорог регионального и местного значения», «Разви-

тие пассажирского транспорта», «Повышение безопасности дорожного движения».

Таким образом, транспортная система ЛО развивается в соответствии с общегосударственной стратегией, но с обязательной коррекцией на её уникальную логистическую и транзитную функцию. Общие цели и задачи определяются на федеральном уровне, а их реализация происходит через адаптированные региональные программы и проекты, приоритизирующие развитие общественного транспорта, местной дорожной сети и портовой инфраструктуры. Этот подход нацелен на планомерное решение ключевых проблем: снижение транспортной напряжённости, повышение связности внутри области и обеспечение глобальной конкурентоспособности её логистических активов, что в итоге способствует созданию более комфортной среды для жизни и устойчивому развитию региона.

Бюджетом ЛО на 2025 год на дорожную и транспортную отрасли Комитету по транспорту и топливно-энергетическому комплексу (КТиТЭК ЛО) предусмотрено 2793144166,73 руб. Структура этих ассигнований, представленная на рисунке 3, демонстрирует следующие приоритеты финансирования: крупнейшей статьёй расходов являются затраты на строительство и ремонт дорог – 42% или 1068071127 руб., что соответствует задачам национального проекта «Безопасные качественные дороги»; значительная доля средств – 31% или 793144166 руб. направлена на возмещение недополученных доходов перевозчикам в рамках реализации социального Соглашения по льготной перевозке жителей Санкт-Петербурга и ЛО, подчёркивая высокую значимость доступного пассажирского сообщения в агломерации; 26% или 679314416 руб. составляют расходы на закупку товаров, работ и услуг для создания, эксплуатации и модернизации транспортных систем; 1% или 26611717 руб. на развитие и сопровождение информационных систем на общественном транспорте.



Рис. 3. Структура бюджета Ленинградской области в сфере транспорта

Источник: составлено авторами по данным [4].

Таким образом, бюджетная политика региона сфокусирована на трёх ключевых задачах: поддержании и развитии дорожной сети, обеспечении социальной доступности перевозок и инвестициях в модернизацию и цифровизацию транспортных систем.

Выработка целей государственных программ и подпрограмм (в дальнейшем ГП/ПП) – это ключевой этап, предшествующий разработке ГП/ПП и во многом обуславливающий её достижение [11]. Анализ сформулированных целей и задач субъектов ГП/ПП Северо-Западного федерального округа (в дальнейшем – СЗФО), в транспортной сфере [4; 15–19], позволил сформулировать мнение, что цели у всех, рассмотренных ГП/ПП, предметны и определены. Исходя из рассматриваемой нами насущной проблемы развития транспортной системы субъектов РФ в СЗФО, то рассматриваемые нами цели ГП/ПП частично коррелируют.

Количество целей субъектов ГП/ПП в СЗФО, имеющих отношение к транспортной сфере, варьируются от одной до десяти. Показатели достижения цели отсутствуют в Республике Коми и Вологодской, Архангельской, Новгородской областях. Показатель, имеющий конкретный срок исполнения, представлен в ГП в Мурманской области и Ленинградской области. У Архангельской области цели только частично соответствуют требованиям ПЦП.

Таким образом, по критерию «Конкретность» ГП ЛО наиболее полно соответствует требованиям SMART, в то время как остальные ГП требуют уточнения и конкретизации формулировок целей.

Целеполагание предусматривает количественную оценку результата. Для контроля целедостигающего результата используют индикаторы ГП ЛО развития транспортного комплекса ЛО [4] по утвержденным срокам реализации. Данные об измеряемых показателях (индикаторах) ГП ЛО представлены в таблице 1.

Анализ данных ГП ЛО по критерию «Измеримость» позволяет резюмировать, что удельный вес областных и местных автомобильных дорог, которые соответствуют нормативным критериям, и количество пассажиров, которые перевезены по регулярным маршрутам перевозок автотранспортом, в 2021 году были намного выше, чем в последующие годы, т.е. динамика негативная.

Ежегодное сокращение количества мест концентрации ДТП, которые выявлены за предыдущий год, не изменяется на протяжении пяти лет, что свидетельствует об отсутствии темпов роста транспортной безопасности. В показателе «пассажирооборот» наблюдается положительная динамика развития. В остальных показателях замечен спад в 2022 и 2023 году, но в 2024 и 2025 – снова рост.

Таблица 1

Сведения о показателе (индикаторе) ГП
«Развитие транспортной системы Ленинградской области»

Сведения о показателе	2021	2022	2023	2024	2025
Доля автомобильных дорог	56,1	54,4	54,7	55,1	55,5

регионального и местного значения, соответствующих нормативным требованиям, %					
Количество перевезенных пассажиров, млн. пасс.	98	95	96	97,5	100
Уровень удовлетворенности существующим состоянием трансп. инфраструктуры и качеством трансп. обслуживания населения области, %.	74,85	75	77	80	80
Протяженность построенных и реконструированных дорог регионального значения, в т.ч. количество мостовых переходов, путепроводов, трансразвязок и автодорожных обходов, км/пог.м	0,243	1,5653/79,2	2,9851/504,4	6,9586/726,31	0,029
Ежегодное сокращение количества мест концентрации ДТП, выявленных за предыдущий год, %.	80	80	80	80	80
Количество пассажиров, перевезенных в пригородном сообщении по области ж/д транспортом, млн чел. (на конец года)	42,30	39,70	41,60	45,80	46,00
Количество перевезенных пассажиров по маршрутам регулярных перевозок автомобильного транспорта, млн. пасс.	55,7	50,5	51,1	51,7	52,0
Пассажирооборот, млн пасс./км.	3388,5	3550,4	3721,5	3902,4	4250

Источник: составлено авторами по данным [20].

Одним из основных критериев при постановке целей в ГП выступает возможность оценки их достижения. Для определения цели в основном используются плановые и фактические индикаторы по годам реализации ГП/ПП. Рассмотрим «Достижимость» цели ГП ЛО по оценке показателей/индикаторов (таблица 2).

По критерию «Достижимость», приходим к выводу, что цель не достигнута, т. к. имеет 80% результат. Из таблицы 2 видно, что показатели ГП ЛО в полном объеме были достигнуты только в 2021 году, кроме того, показатели были перевыполнены. Три цели были достигнуты в 2023 году. В 2024 году были достигнуты четыре цели. В 2025 году было достигнуто две цели. Однако, в

2022 году ни одна цель не достигнута. Можно сделать вывод о том, что принятые плановые показатели для достижения целей ГП не достигаются в полной мере, что отражается на эффективности реализации ГП в целом.

Таблица 2

Достижимость показателей (индикаторов) ГП
«Развитие транспортной системы Ленинградской области» проценты

Название показателей (индикаторов) ГП	2021		2022		2023		2024		2025	
	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт	план	факт
Прирост протяженности автодорог местного значения, соответ-их норм. требованиям	78,9	202,1	83,6	62,23	44,3	46,3	68,9	70,2	80,4	80,3
Доля автодорог регионального и местного значения, соответ-их норм. требованиям	55,3	56,1	58,2	54,4	58,3	54,7	54,7	55,1	55,4	55,5
Количество перевезенных пассажиров	78,2	89	78,5	65,2	81,2	79,7	83,5	86,1	82,5	87,6
Уровень удовлетв. состоянием трансп. инфраструктуры и качеством обслуживания	65,4	66,1	64,2	59,5	68,3	70,8	70	72,5	80	79,6
Ежегодное сокращение количества мест концентрации ДТП, выявленных за предыдущий год	80	80	84	80	85	80	89	80	90	80
Количество перевезенных пассажиров по маршрутам регулярных автотранспорта	70	82,3	80,5	79	80,2	81,6	87,1	85,3	86	85,9

Источник: составлено авторами по данным [21; 22].

Можно сделать вывод о том, что принятые плановые показатели (индикаторы) ГП не достигаются в полной мере, что отражается на эффективности реализации программ в целом.

При постановке целей ГП существует значительное количество слабо контролируемых факторов, которые напрямую влияют на возможность их достижения. Релевантность цели ГП – важный элемент при разработке цели, соответственно, далее и для ее оценки. Плановые показатели, связанные финансированием ГП, закрепленные в Паспорте ГП ЛО, периодически изменяются. Об этом свидетельствуют данные финансовых ассигнований по срокам осуществления ГП ЛО, представленные в таблице 3.

Таблица 3

Объемы финансирования ГП ЛО
«Развитие транспортной системы Ленинградской области»

Название показателей ГП, мероприятия	План/факт	Значения по годам, рублей				
		2021	2022	2023	2024	2025
Региональный проект «Отраслевой проект «Информационно-аналитическое и научное обеспечение развития транспортной системы»	план	9850	11265	14585	16450	13195
	факт	1567,43	1123,89	2590,6	1676,78	1 391,6*
Региональный проект «Региональная и местная дорожная сеть» (Ленинградская область)»	план	1568000	1602300	1780900	1450000	1610468
	факт	897565,2	547390,8	678946,7	367059,3	765432*
Региональный проект «Отраслевой проект «Безопасность дорожного движения»	план	569000	487600	689000	457800	587300
	факт	511789,5	476549,6	654899,4	389788,2	451499*
Комплекс мероприятий «Обеспечение устойчивого функционирования и совершенствования системы транспортного обслуживания населения Ленинградской области»	план	189000	201350	195000	220600	180970
	факт	72354,87	26789,09	67896,22	52345,98	39657*

* – обозначает фактическое исполнение за 8 месяцев.

Источник: составлено авторами по данным [21; 22].

Из таблицы 3 видно, что плановые показатели, связанные финансированием ГП, закрепленные в Паспорте ГП ЛО в полном объеме не достигнуты. Финансирование комплекса мероприятий по обеспечению устойчивого функционирования и совершенствования системы транспортного обслуживания населе-

ния ЛО фактически составило только 26,65%. Региональные показатели по отраслевому проекту «Безопасность дорожного движения» выполнены на 89,12%. Реализация региональных мероприятий ЛО проекта «Региональная и местная дорожная сеть» составила 40,34%. Выполнение регионального плана финансирования отраслевого проекта «Информационно-аналитическое и научное обеспечение развития транспортной системы» составило только 12,89%.

Таким образом, оценка целей по критерию «Релевантность» показала слабую контролируемость ответственным исполнителем факторов, оказывающих влияние на возможность их достижения по годам реализации.

Обязательное условие при формулировке целей является определение временных рамок выполнения задач, мероприятий и достижение плановых показателей (индикаторов). При формировании ГП/ПП необходимо предусматривать не только конечные сроки, но и промежуточные контрольные точки. Как правило, реализация ГП/ПП разделяется на последовательные этапы, в рамках которых осуществляется мониторинг ключевых показателей, что позволяет оценивать ход исполнения программы пошагово и в итоге – в целом. Количество этапов, мероприятий и индикаторов в ГП ЛО представлено в таблице 4.

Таблица 4

Количество этапов, задач, мероприятий и индикаторов в ГП/Проектов ЛО

Название ГП или проекты	Срок реализации. (Этапы)	Количество		
		Задач	Мероприятий	Индикаторов
ГП ЛО «Развитие транспортной системы Ленинградской области»	Этап I: 2021–2023 гг.	12	36	36
	Этап I: 2024–2025 гг.	14	98	97
Федеральный (региональный) проект «Региональная и местная дорожная сеть»	2021–2025 гг.	4	6	6
Федеральный (региональный) проект «Содействие развитию автомобильных дорог регионального, межмуниципального и местного значения»	2021–2025 гг.	11	15	15
Федеральный (региональный) проект «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства»	2021–2025 гг.	3	4	4

Федеральный (региональный) проект «Безопасность дорожного движения»	2021–2025 гг.	13	67	67
---	---------------	----	----	----

Источник: составлено авторами по данным [4].

Из таблицы 4 видно, что по количеству задач, мероприятий и индикаторов наиболее загруженным является второй этап ГП ЛО по развитию транспортной системы ЛО (2024–2025 гг.), в рамках которого предусмотрено 14 задач, 98 мероприятий и 97 индикаторов. Остальные проекты реализуются в один этап с 2021 по 2025 гг. и различаются по масштабу. Наибольшее количество задач, мероприятий и индикаторов содержит проект, касающийся безопасности дорожного движения (13, 67, 67), а наименьшее – проект, связанный с общесистемными мерами развития дорожного хозяйства (3, 4, 4).

Оценка содержания ГП ЛО по методологии SMART показала, что цели программы сформулированы конкретно и измеримо, но их достижимость в полном объёме оказалась нереализованной. Отсутствие значимой динамики по большинству показателей на долгосрочную перспективу, существенные отклонения фактического финансирования мероприятий от планового, а также несбалансированность между количеством задач, мероприятий и индикаторов, указывают на несоответствие системе ПЦП в транспортном комплексе ЛО. Для более эффективной реализации и управляемости ГП необходимо повысить согласованности её элементов.

Обсуждение полученных результатов.

Обобщая результаты проведённого исследования, можно сделать вывод, что ГП ЛО в транспортной сфере соответствуют не всем критериям.

Так, сама ГП и ни одна из рассмотренных её ПП не содержат информацию о проведении SWOT-анализа, что является нарушением требований стратегического планирования и сказывается на обоснованности программы. Невыполнение SWOT-анализа, как обязательного компонента ГП, установленного федеральным законом от 28.06.2014 №172-ФЗ [23], снижает эффективности реализации ГП в целом. Как один из признанных инструментов стратегического планирования [24], SWOT-анализ применим к ГП любого масштаба и в разных

сферах, где цели и задачи носят социально-экономический характер. В конечном счёте – это реальная необходимость, как для разработки стратегических мероприятий, так и установлению плановых показателей (индикаторов) и сроков реализации.

Такая несогласованность элементов ГП ведёт к рискам неэффективного расходования бюджетных средств и снижает результативность реализации ГП.

Заключение.

Оценка содержания и уровня соответствия целей, задач, мероприятий и индикаторов ГП показывает, что структура ГП «Развитие транспортной системы Ленинградской области» больше соответствует целевому, а не программно-целевому планированию. Для повышения её эффективности необходимо устранить дублирование и улучшить логические связи между задачами и мероприятиями.

Практические рекомендации для повышения эффективности ГП на этапе планирования включают следующее.

1. Структурную и содержательную корректировку ГП: необходимо пересмотреть и укрупнить формулировку цели, сделав её более стратегической и ориентированной именно на преодоление дисбаланса и разгрузку хаба. Требуется устранить дублирование задач и мероприятий, а также сбалансировать их количество с системой измеримых индикаторов.

2. Усиление аналитического обоснования: в программу необходимо включить раздел, содержащий SWOT-анализ транспортного комплекса области, что повысит обоснованность выбираемых мер и приоритетов.

3. Совершенствование системы управления и контроля: требуется внедрение оперативных механизмов мониторинга хода реализации и более реалистичное, привязанное к результатам, бюджетное планирование. Целесообразно активнее использовать данные регионального сегмента интеллектуальной транспортной системы (ИТС) для анализа транспортных потоков, оценки эффективности мероприятий и принятия управленческих решений.

4. Повышение межведомственной и межрегиональной координации: учитывая агломерационный характер проблем, необходимо усилить взаимодействие с органами власти Санкт-Петербурга и федеральными структурами для комплексного решения вопросов развития транспортного каркаса всего Северо-Западного региона.

Реализация этих мер позволит трансформировать государственную программу из формального документа в действенный инструмент стратегического управления, способный обеспечить сбалансированное и устойчивое развитие критически важного транспортного комплекса Ленинградской области.

Список литературы

1. Распоряжение Правительства РФ «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года» №1734-р от 22.11.2008 // Собрание законодательства РФ. – 2008. – №50. – Ст. 5977.

2. О транспорте Ленинградской области. – URL: https://mintrans.gov.ru/transport_of_russian/3/59 (дата обращения: 30.03.2026).

3. Ленинградская область: о регионе. – URL: <https://lenobl.ru/ru/o-regione/> (дата обращения: 30.03.2026).

4. Постановление Правительства Ленинградской области «О государственной программе Ленинградской области «Развитие транспортной системы Ленинградской области» №397 от 14.11.2013 (ред. от 29.12.2025 №1120). – URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?from=144358-0&req=doc&base=SPB&n=323285&rnd=AFwpZw#rndkBBV84BZsePF7> (дата обращения: 30.03.2026).

5. Методические рекомендации по разработке региональных транспортных стратегий, регламентам их согласования и механизмам корректировки в увязке с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. – URL: <http://mintrans.krskstate.ru/dat/File/29/Metodicheskie%20rekomendatsii%20o%20razrabotke%20regionalnih%20transportnih%20strategiy.pdf> (дата обращения: 30.03.2026).

6. Бескровная В.А. Региональные целевые программы как инструмент реализации региональной политики / В.А. Бескровная // Управление инновационными и инвестиционными процессами и изменениями в современных условиях: Сборник материалов VII международной научно-практической конференции. В 3-х частях (Санкт-Петербург, 24–25 октября 2024 г.). – СПб.: СПбГЭУ, 2024. – С. 48–53. EDN UOQVNP

7. Векшин А.С. Методические аспекты оценки эффективности программно-целевого планирования в государственном управлении / А.С. Векшин, О.И. Векшина // Экономика и предпринимательство. – 2022. – №1(138). – С. 287–289. DOI 10.34925/EIP.2022.138.1.054. EDN RRAFJG

8. Касимов Л.Б. Программно-целевые методы планирования и управления на региональном уровне: актуальные вопросы применения в новых экономических условиях / Л.Б. Касимов, И.Ю. Полетаев // Вестник РАЕН. – 2021. – Т. 21. №2. – С. 91–95. DOI 10.52531/1682-1696-2021-21-2-91-95. EDN JLPJDP

9. 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).

10. Селиванова О.В. Региональные инструменты программно-целевого управления в социальной сфере в контексте сокращения бедности / О.В. Селиванова, В.М. Смирнов, Т.Р. Новикова // Уровень жизни населения регионов России. – 2024. – Т. 20. №4. – С. 585–596. DOI 10.52180/1999-9836_2024_20_4_8_585_596. EDN JJPSKB

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. Шпак А.С. Анализ государственных программ субъектов Дальневосточного федерального округа в сфере культуры на соответствие требованиям

построения «дерева целей» / А.С. Шпак, Н.Ч. Жамсоева // Актуальные вопросы права, экономики и управления: сборник материалов III Всероссийской научно-практической конференции студентов, аспирантов и молодых ученых (Ульяновск, 30 апреля 2021 г.). – Чебоксары: Среда, 2021. – С. 75–83. EDN UAHJEG

13. Эффективное развитие современной экономики: проблемы и перспективы / Н.А. Баранова, В.Н. Круглов, С.В. Кулакова [и др.]. – Чебоксары: Среда, 2025. – 236 с. DOI 10.31483/a-10713. EDN EHUEFK

14. Информация о реализации национальных и региональных проектов в Ленинградской области. – URL: <https://lenobl.ru/ru/informaciya/promo/> (дата обращения: 15.11.2025).

15. Постановление Правительства Мурманской области «Об утверждении государственной программы Мурманской области «Транспортная система» и внесении изменений в государственную программу Мурманской области «Развитие транспортной системы» №564-ПП от 13.08.2021 (ред. от 26.12.2025 №952-ПП). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/574851967> (дата обращения: 30.03.2026).

16. Постановление Правительства Вологодской области «Об утверждении программы развития (модернизации) общественного транспорта на территории Вологодской области» №1127 от 13.08.2025. – URL: <https://www.garant.ru/hotlaw/vologod/1862809/> (дата обращения: 30.03.2026).

17. Постановление Правительства Архангельской области «О государственной программе Архангельской области «Развитие транспортной системы Архангельской области» №463-пп от 08.10.2013 (ред. от 24.10.2025 №937-пп). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/462604786> (дата обращения: 30.03.2026).

18. Постановление Правительства Республики Коми «О государственной программе Республики Коми «Развитие транспортной системы» №523 от 31.10.2019 (ред. от 24.12.2025 №416-пп). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/561611832> (дата обращения: 30.03.2026).

19. Постановление Правительства Новгородской области «О государственной программе Новгородской области «Развитие транспортной системы Новго-

родской области» №619 от 28.12.2023 (ред. от 25.03.2025 №109). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/407033660> (дата обращения: 30.03.2026).

20. Программа развития транспортной системы Санкт-Петербурга и Ленинградской области на период до 2030 года. – URL: <https://mintrans.gov.ru/documents/8/4157> (дата обращения: 30.03.2026).

21. Постановление Правительства Ленинградской области «О внесении изменений в постановление Правительства Ленинградской области от 14 ноября 2013 года №397 «Об утверждении государственной программы Ленинградской области «Развитие транспортной системы Ленинградской области» №626 от 15.09.2020 (ред. от 29.12.2025 №1120). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/565724819> (дата обращения: 30.03.2026).

22. Постановление Правительства Ленинградской области «Об утверждении Перечня объектов государственной программы Ленинградской области «Развитие транспортной системы Ленинградской области» и распределения субсидий на текущий финансовый год и на плановый период за счет средств дорожного фонда Ленинградской области бюджетам муниципальных образований Ленинградской области на строительство (реконструкцию), включая проектирование, автомобильных дорог общего пользования местного значения» №450 от 30.11.2015 (ред. от 25.05.2023 №333). – URL: <https://docs.cntd.ru/document/537984574> (дата обращения: 30.03.2026).

23. Федеральный закон «О стратегическом планировании в Российской Федерации» №172-ФЗ от 28.06.2014 (ред. от 13.07.2024 №177-ФЗ). – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_164841/ (дата обращения: 30.03.2026).

24. Шпак А.С. Оценка факторов, влияющих на экономику Приморского края, с использованием технологии SWOT-анализа / А.С. Шпак // Известия Дальневосточного федерального университета: Экономика и управление. – 2014. – №4(72). – С. 37–57. EDN TZVOSH

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

Журавлёва Вероника Алексеевна – бакалавр, Политехнический институт ФГАОУ «Дальневосточный федеральный университет», Владивосток, Россия.
