

*Ишанкулов Анвар Абдукадырович*

*магистрант*

*Екатеринбург*

**«КРИ ГОСУПРАВЛЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛЮ»: В ПОИСКАХ  
ПОКАЗАТЕЛЕЙ ДЛЯ ОЦЕНКИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНО-  
СТИ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ РОС-  
СИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ В СФЕРЕ РАЗВИТИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
СОХРАННОСТИ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ДОРОЖНОЙ  
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА РЕГИО-  
НОВ**

**Аннотация:** На основании анализа самостоятельного анализа более чем трех десятков профильных отраслевых документов стратегического планирования различных субъектов Российской Федерации автору статьи удалось выявить, собрать, обработать, проанализировать и группировать по самостоятельно выработанным функциональным основаниям классификации показателей для оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации по развитию и обеспечению сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства, выработанные самими региональными властями для целей индикативного планирования и оценки результативности реализации государственных программ в рассматриваемой сфере.

**Ключевые слова:** государственное управление, региональное управление, стратегическое планирование, автомобильные дороги, дорожная деятельность, дорожное строительство, дорожное хозяйство, КРИ.

*Ishankulov Anvar Abdukadyrovich Master's*

*student*

*Ekaterinburg*

**"KPIs of the state administration of the road industry": in search of indicators to assess the effectiveness of the executive authorities of the subjects of the Russian Federation in the field of development and preservation of the road network, road activities and development of the road economy of the regions**

**Abstract:** Based on the analysis of an independent analysis of more than three dozen specialized sectoral strategic planning documents of various subjects of the Russian Federation, the author of the article was able to identify, collect, process, analyze and group according to independently developed functional bases of classification of indicators to assess the effectiveness of the executive authorities of the subjects of the Russian Federation for the development and preservation of the highway network, road activities and road development, developed by the regional authorities themselves for the purposes of indicative planning and evaluation of the effectiveness of the implementation of state programs in this area.

**Keywords:** public administration, regional management, strategic planning, highways, road activity, road construction, road management, KPI.

Актуальность развития методологических подходов к вопросам государственного управления в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов представляется во многом очевидной и неоспоримой ввиду колоссальной значимости отрасли для каждого субъекта Федерации.

Во-первых, сфера дорожного хозяйства любого российского региона является важнейшей составляющей его производственной и социальной инфраструктуры: от стабильного развития и степени эффективности его функционирования в значительной степени зависит как общий подъем экономики территории, так и улучшение условий жизни населения, рост качества его

социального самочувствия;

Во-вторых, автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы любого региона: от уровня транспортно-эксплуатационного состояния и развития сети автомобильных дорог общего пользования, обеспечивающих связи между регионами и населенными пунктами региона, во многом зависит решение любых иных социально-экономических задач;

В-третьих, так называемый «транспортный эффект» от увеличения бюджетных вливаний в развитие автодорожного хозяйства региона дает прямые выгоды для пользователей автомобильных дорог от улучшения дорожных условий и заключается в экономии затрат на эксплуатацию транспортных средств, сокращении времени нахождения в пути, сокращения потребности в транспортных средствах вследствие повышения их производительности, уменьшении рисков дорожно-транспортных происшествий, повышении комфортности движения и удобств в пути следования и так далее;

В-четвертых, так называемый «внетранспортный эффект» от увеличения бюджетных вливаний в развитие автодорожного хозяйства любого региона оказывает комплексное опосредованное позитивное влияние на социально-экономическое развитие территории, на благополучие экологической обстановки в ней. К числу наиболее значимых социально-экономических последствий развития сети автомобильных дорог относятся такие как повышение уровня и улучшение социальных условий жизни населения региона; активизация экономической деятельности, расширение рынков сбыта продукции и так далее.

Государственное управление вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов, как и любая иная управленческая деятельность, должна осуществляться в рамках целеполагания, неотъемлемым элементом которого, в свою очередь, являются критерии эффективности - параметры оценки степени достижения исходных целей. Важность KPI (от англ.

«key performance indicators» – ключевые показатели (параметры) эффективности) в науке управления невозможно переоценить, ведь именно от точности их формулировок, количества и правильного сочетания напрямую и зависят непосредственные вектора и результаты управления в любой сфере.

В рассматриваемой сфере на федеральном уровне ключевым нормативным правовым актом, устанавливающим такие критерии, как известно, является Указ Президента РФ от 04 февраля 2021 № 68 «Об оценке эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации»[1], которым в соответствии с Федеральным законом от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ «Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации»[2] утвержден перечень показателей для оценки эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации. В отношении исследуемого объекта управления Указом утвержден лишь один единственный показатель для оценки эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации, а именно – «доля дорожной сети в крупнейших городских агломерациях, соответствующая нормативам».

Вместе с тем, органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в рамках регулярной управленческой деятельности не только не лишены права самостоятельно формировать и формулировать критерии эффективности и результативности принимаемых ими государственных программ, но и активно этим занимаются, буквально ежедневно формируя первичное звено совершенно уникальной нормативной и управленческой прак-

тики.

Для всех исследователей особенностей государственного управления сферой развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства субъектов Российской Федерации – от государственных гражданских служащих – специалистов отраслевых органов исполнительной власти субъектов Федерации до студентов, молодых ученых, преподавателей – весьма немалую методологическую ценность представляют как непосредственные «КРІ госуправления дорожной отраслью», так и их взаимосочетание, а равно – межрегиональная практика выработки, использования и применения.

В учебной и специальной литературе по данному вопросу наблюдается определенная пробельность. В том числе и ввиду узкоотраслевого и специального характера рассматриваемой тематики.

С целью преодоления указанной проблемы, а также с целью развития доктрины отечественной науки государственного управления автором настоящей статьи в рамках её подготовки было предпринято самостоятельное теоретическое исследование, заключавшееся в том, что случайным образом было отобрано более трех десятков отраслевых документов стратегического планирования географические не связанных между собой субъектов Российской Федерации, посвященных вопросам развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов. В числе прочих были исследованы и обработаны данные Новгородской области[6], Республики Бурятия[7], Тверской области[8], Челябинской области [9] [10], Республики Дагестан [11] [17], Ярославской области [12] [14] [21], Омской области [13], Брянской области [15], Калужской области [16], Республики Калмыкия [18], Рязанской области [19], Сахалинской области [20], а также ряда иных субъектов Российской Федерации.

Индикативные параметры планирования указанных региональных государственных программ были собраны, обработаны, осмыслены, проанализированы и отсортированы. На финальном этапе исследования выявленные

целевые индикаторы реализации государственных программы субъектов Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов были сгруппированы в три группы (когорты) по самостоятельно выработанным функциональным основаниям классификации, а именно: «базовые», «опциональные», «инновационные».

В категорию «**базовые**» вошли самые популярные и распространенные количественные и качественные индикативные параметры развития дорожной деятельности обследованных регионов, ранжированные по частоте упоминания, а именно:

- 1) доля автомобильных дорог общего пользования регионального значения, отвечающих нормативным требованиям по пропускной способности;
- 2) доля протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) значения с твердым покрытием проезжей части в общей протяженности автомобильных дорог регионального (межмуниципального) значения региона;
- 3) доля протяженности дорог субъекта Федерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям;
- 4) количество отремонтированных в субъекте Федерации автомобильных дорог общего пользования местного значения, км.;
- 5) количество построенных и реконструированных автомобильных дорог общего пользования местного значения и улично-дорожной сети, км;
- 6) объемы ввода в эксплуатацию после строительства и реконструкции автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения;
- 7) прирост количества населенных пунктов, обеспеченных постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования по дорогам с твердым покрытием регионального (межмуниципального) значения, ед.;
- 8) прирост протяженности сети автомобильных дорог общего пользо-

вания регионального (межмуниципального) и местного значения на территории субъекта Федерации, соответствующих нормативным требованиям к транспортно-эксплуатационным показателям, в результате реконструкции автомобильных дорог;

9) прирост протяженности сети автомобильных дорог регионального (межмуниципального) и местного значения на территории субъекта Федерации в результате строительства новых автомобильных дорог;

10) протяженность автомобильных дорог общего пользования регионального значения;

11) протяженность сети автомобильных дорог общего пользования регионального (межмуниципального) и местного значения;

12) снижение доли протяженности автомобильных дорог общего пользования регионального значения, не отвечающих нормативным требованиям, в общей протяженности автомобильных дорог общего пользования, %;

13) уровень обеспеченности автодорожной сетью населения в регионе;

В категорию «*опциональные*» вошли достаточно редкие, выделяющиеся, точечные количественные и качественные индикативные параметры развития дорожной деятельности обследованных регионов, ранжированные по частоте упоминания, а именно:

1) увеличение финансирования за счет привлечения внебюджетных источников финансирования на строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения и искусственных сооружений на них;

2) количество установленных пунктов контроля скорости;

3) количество элементов автоматизированной системы управления дорожным движением;

4) доля от зарегистрированных на территории субъекта Федерации автотранспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов, оснащенных системами спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, %.

5) объем неотложных работ по содержанию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в целях ликвидации дефектов дорожного покрытия;

6) доля уникальных искусственных дорожных сооружений, находящихся в предаварийном или аварийном состоянии;

7) уровень снижения смертности от дорожно-транспортных происшествий в регионе;

8) численность работников списочного состава (без внешних совместителей) в [дорожно-строительной] отрасли, тыс. чел.;

9) объем неотложных работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог местного значения в целях ликвидации дефектов дорожного покрытия;

10) число мест концентрации ДТП на дорогах региона;

11) количество актуализированных комплексных схем организации транспортного обслуживания населения общественным транспортом региона;

12) количество оборудованных многофункциональных комплексов фиксации нарушений ПДД, мониторинга транспортных потоков и классификации транспортных средств;

13) степень обеспечения сохранности сети автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального и местного значения;

14) сокращение количества дорожно-транспортных происшествий, %;

15) строительство (реконструкция) линий электроосвещения на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения в населенных пунктах субъекта Федерации, км;

16) увеличение протяженности искусственных сооружений на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения, км;

В категорию «*инновационные*» вошли самые на взгляд автора статьи, с управленческой точки зрения, интересные и отчасти инновационные количественные и качественные индикативные параметры развития дорожной дея-



тельности части обследованных регионов, которые заслуживают особенного внимания с позиции перспективности их тиражирования и заимствования в аналогичной управленческой практике иных заинтересованных субъектов Российской Федерации (без ранжирования по частоте упоминания), а именно:

- количество устроенных автоматизированных систем весогабаритного контроля (АСВГК) на автомобильных дорогах общего пользования регионального (межмуниципального) значения;

- количество выполненных научно-исследовательских работ в области инновационного развития дорожного хозяйства;

- количество проведенных мероприятий, направленных на диагностику и паспортизацию автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения субъекта Федерации ежегодно;

- количество проведенных мероприятий, направленных на осуществление государственной регистрации права собственности субъекта Федерации на автомобильные дороги общего пользования регионального или межмуниципального значения региона;

- количество высокоэкономичных по использованию моторного топлива (в том числе относящихся к объектам с высоким классом энергетической эффективности) транспортных средств, относящихся общественному транспорту, регулирование тарифов на услуги по перевозке на котором осуществляется субъектом Российской Федерации;

- введение в эксплуатацию РНИС, предназначенной для информационно-навигационного обеспечения деятельности автомобильного транспорта на территории субъекта Федерации с использованием технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, в том числе для информационно-навигационного обеспечения автомобильных маршрутов по транспортным коридорам «Север-Юг» и «Восток-Запад», проходящим по территории субъекта Федерации;

- доля от зарегистрированных на территории субъекта Федерации автотранспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки, оснащен-

ных системами спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, %;

- доля казенных учреждений и государственных унитарных дорожных предприятий, имеющих планы мероприятий по энергосбережению и повышению энергетической эффективности, в общем числе таких предприятий;

- охват территории субъекта Федерации сетями базовых станций ГЛОНАСС для выполнения строительных, геодезических, кадастровых работ с высоким уровнем точности координатной привязки в глобальной системе ГЛОНАСС;

- уровень оснащенности казенных учреждений и государственных унитарных предприятий [дорожно-строительной отрасли] приборами учета топливно-энергетических ресурсов;

- размер начисленной средней заработной платы в расчете на 1 работника в [дорожно-строительной] отрасли, тыс. руб.;

- средняя скорость транспортного потока в регионе;

- количество площадок отдыха, расположенных на автомобильных дорогах общего пользования регионального значения;

- прирост численности парка дорожной техники и оборудования государственных унитарных дорожно-эксплуатационных предприятий, ед.;

- доля бюджетных ассигнований Дорожного фонда субъекта Российской Федерации на оказание государственной поддержки органам местного самоуправления на мероприятия по дорожному хозяйству в рамках муниципальных дорожных фондов, на проектирование, строительство, реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения с твердым покрытием до сельских населенных пунктов, не имеющих круглогодичной связи с сетью автомобильных дорог общего пользования, а также на их капитальный ремонт и ремонт, и капитальный ремонт и ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов, %;

По итогам проведенного исследования и ряда наблюдений автором настоящей статьи были сформулированы следующие **выводы**:

Во-первых, практика формирования показателей для оценки эффективности деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов является крайне неоднородной, неомогенной и во многом даже пестрой: полностью идентичного и одинакового набора индикативных параметров стратегического планирования развития дорожной отрасли не было встречено ни в одной из обследованных территорий;

Во-вторых, степень дифференциации параметров индикативного планирования, как представляется, в наибольшей степени зависит не столько от дорожной ситуации в субъекте Федерации (она во многом очень схожа), сколько именно от методологической прилежности, старательности и управленческого креатива разработчиков программ – как правило высших исполнительных органов государственной власти субъектов Федерации.

В заключение статьи её автор выражает скромную надежду на некоторую методическую ценность и методологическую значимость описанных в статье результатов собственного теоретического исследования.

Представляется, что если с опорой на материалы настоящей статьи хотя бы один субъект Российской Федерации скорректирует и улучшит управленческую практику по формированию индикативных параметров планирования вопросов развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства своей территории, то результаты исследования уже дадут немалый значимый вполне наглядный управленческий, бюджетный, социальный и экономический эффект.

### **Список использованной литературы**

1. Об оценке эффективности деятельности высших должностных лиц (руководителей высших исполнительных органов государственной власти) субъектов Российской Федерации и деятельности органов исполнительной

власти субъектов Российской Федерации: Указ Президента РФ от 04 февраля 2021 № 68. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об общих принципах организации законодательных (представительных) и исполнительных органов государственной власти субъектов Российской Федерации: Федеральный закон от 6 октября 1999 г. № 184-ФЗ. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О государственной программе «Развитие дорожного хозяйства Астраханской области»: Постановление Правительства Астраханской области от 07.10.2014 № 427-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. О Государственной программе Кабардино-Балкарской Республики «Развитие транспортной системы в Кабардино-Балкарской Республике»: Постановление Правительства КБР от 11.11.2013 № 296-ПП (ред. от 03.08.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О государственной Программе Курганской области «Развитие автомобильных дорог»: Постановление Правительства Курганской области от 14.10.2013 № 473. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. О государственной программе Новгородской области «Совершенствование и содержание дорожного хозяйства Новгородской области (за исключением автомобильных дорог федерального значения) на 2014 - 2022 годы»: Постановление Правительства Новгородской области от 28.10.2013 № 323 (в ред. от 11.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

7. О Государственной программе Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства»: Постановление Правительства РБ от 09.04.2013 № 179. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. О государственной программе Тверской области «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2016 - 2021 годы»: Постановление Правительства Тверской области от 10.11.2015

№ 525-пп (ред. от 18.04.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. О государственной программе Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015 - 2022 годы» (вместе с «Государственной программой Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015 - 2022 годы»): Постановление Правительства Челябинской области от 28.11.2014 № 654-П (в ред. от 01.06.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. О государственной программе Челябинской области «Развитие дорожного хозяйства в Челябинской области на 2015 - 2022 годы»: Постановление Правительства Челябинской области от 28.11.2014 № 654-П (ред. от 01.06.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. О Республиканской инвестиционной программе на 2018 год и государственной поддержке дорожного хозяйства Республики Дагестан в 2018 году: Постановление Правительства Республики Дагестан от 23.03.2018 № 27. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

12. О ходе реализации целевых программ дорожного хозяйства: Постановление Правительства Ярославской области от 27.11.2014 № 1221-п. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

13. Об отдельных вопросах реализации подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Распоряжение Правительства Омской области от 17.02.2016 № 26-рп (в ред. от 20.07.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

14. Об утверждении ведомственной целевой программы «Сохранность региональных автомобильных дорог Ярославской области» на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов»: Приказ Департамента дорожного хозяйства ЯО от 10.02.2015 № 2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

15. Об утверждении государственной программы «Обеспечение реали-

зации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развитие дорожного хозяйства Брянской области» (2014 - 2020 годы): Постановление Правительства Брянской области от 30.12.2013 № 833-п. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Об утверждении государственной программы Калужской области «Развитие дорожного хозяйства Калужской области»: Постановление Правительства Калужской области от 04.12.2013 № 652 (в ред. от 24.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

17. Об утверждении государственной программы Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018-2020 годов: Постановление Правительства РД от 29.12.2017 № 307. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

18. Об утверждении государственной программы Республики Калмыкия «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Республики Калмыкия на 2013 - 2022 годы»: Постановление Правительства Республики Калмыкия от 11.06.2013 № 289. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

19. Об утверждении государственной программы Рязанской области «Дорожное хозяйство и транспорт на 2014 - 2022 годы»: Постановление Правительства Рязанской области от 30.10.2013 № 358 (в ред. от 20.06.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

20. Об утверждении Государственной программы Сахалинской области «Развитие транспортной инфраструктуры и дорожного хозяйства Сахалинской области на 2014 - 2022 годы»: Постановление Правительства Сахалинской области от 06.08.2013 № 426 (ред. от 28.12.2017). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

21. Об утверждении государственной программы Ярославской области «Развитие дорожного хозяйства и транспорта в Ярославской области» на 2014 - 2025 годы: Постановление Правительства ЯО от 28.05.2014 № 496-п (в

ред. от 14.03.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».