

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ПОЛИТИКА И МЕХАНИЗМЫ ЕЕ РЕАЛИЗАЦИИ

УДК 332.1; 338.2

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЦЕЛЕВЫХ ЗНАЧЕНИЙ ПОКАЗАТЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ СЕРВИСНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА РЕГИОНОВ СЕВЕРО-КАВКАЗСКОГО ФЕДЕРАЛЬНОГО ОКРУГА

Коды JEL: C1; R11; R40

*Дядюн И. А., старший преподаватель кафедры мировой экономики и таможенного дела, Северо-Кавказский федеральный университет (филиал), г. Пятигорск, Россия
e-mail: iwka275@yandex.ru
SPIN-код: 2329-8038*

Поступила в редакцию 06.05.2021. Принята к публикации 24.05.2021

Аннотация

Предмет. Сервисная инфраструктура автомобильного транспорта региона.

Тема. Методический подход к определению целевых значений показателей развития сервисной инфраструктуры автомобильного транспорта регионов Северо-Кавказского федерального округа

Цель. Провести анализ и предложить целевые значения показателей развития сервисной инфраструктуры автомобильного транспорта (СИАТ) региона, возможные меры воздействия на факторы развития СИАТ.

Методология. Логический, сравнительный, экономико-статистический анализ.

Результаты. Автором разработаны алгоритм и методика оценки показателей СИАТ региона. Предложены возможные меры воздействия на факторы развития СИАТ, которые были уточнены и доработаны на основе анализа проводимых в регионе программ и мероприятий.

Область применения. Экономическая политика региональных органов власти в сфере управления автодорожной инфраструктурой автомобильного транспорта.

Выводы. Проведена апробация предлагаемых методики и алгоритма оценки целевых показателей развития для регионов СКФО. Регионы СКФО были разделены на три группы. Для каждой группы регионов получены целевые показатели для оценки эффективности и контроля развития СИАТ СКФО, которые обеспечивают сохранение эффективности предприятий СИАТ при дальнейшем развитии региона. Для группы регионов: Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Чеченская республика - выявлено отставание по значениям показателей достаточности количества предприятий СИАТ по сравнению со средними прогнозными значениями по федеральному округу в целом; приоритетной задачей является увеличение «Количества предприятий СИАТ на 1000 транспортных средств». Для другой группы регионов: Ставропольский край, республика Ингушетия — приоритетной задачей является рост по «Общему объему платных бытовых услуг СИАТ населению». Для группы регионов — Кабардино-Балкарская республика, Республика Северная Осетия-Алания — необходим соразмерный рост значений всех целевых показателей развития СИАТ. Пришли к выводу, что развитие предприятий СИАТ в СКФО не обеспечено единым комплексом мер, СИАТ не может эффективно развиваться в рамках региональных программ стимулирования малого и среднего предпринимательства, конкурируя с предприятиями других видов деятельности, в силу их организационной и экономической специфики. Необходимо придание большего приоритета развитию СИАТ, создание и реализация региональных целевых программ развития СИАТ.

Ключевые слова: региональная экономика, инфраструктура автомобильного транспорта, показатели развития, целевые показатели.

METHODOLOGICAL APPROACH TO DETERMINE THE TARGET VALUES OF ROAD TRANSPORT SERVICE INFRASTRUCTURE' DEVELOPMENT INDICATORS IN THE REGIONS OF THE NORTH CAUCASIAN FEDERAL DISTRICT

Jel-codes: C1; R11; R40

Dyadyun I. A., senior Lecturer of the Department of World Economy and Customs Management, the Institute of Service, Tourism and Design (branch of North Caucasus Federal University), Pyatigorsk, Russia

E-mail: iwka275@yandex.ru

SPIN-code: 2329-8038

Annotation

Subject. Service infrastructure of road transport in the region.

Research topic. Methodological approach to determine the target values of road transport service infrastructure' development indicators in the regions of the North Caucasian Federal District.

Purpose. To analyze and provide target values of development indicators of the road transport service infrastructure (RTSI) of the region, to propose possible measures to influence the factors of development of RTSI.

Methodology. Logical, comparative, economic and statistical analysis.

Results. The author has developed the algorithm and the methodology of the estimation of the indicators of regional RTSI. Possible remedies to influence the factors of RTSI development, which were specified and finalized, based on the analysis of programs and measures, conducted in the region, have been offered.

Scope. Economic policy of regional authorities in the sphere of road transport infrastructure' management.

Conclusion. The proposed methodology and algorithm for assessing target performance indicators for the regions of the North Caucasian Federal District were tested. The regions of the North Caucasian Federal District were divided into three groups. For each group of regions were obtained target indicators to assess the effectiveness and control the development of RTSI in the North Caucasian Federal District, which ensure the preservation of the effectiveness of RTSI enterprises in the further development of the region. For the group of regions (Republic of Dagestan, Karachay-Cherkessia Republic, Chechen Republic), a lag in the values of the indicators of the sufficiency of the RTSI enterprises compared to the average forecast values for the federal district as a whole was revealed; the priority is to increase the «Number of RTSI enterprises per 1,000 vehicles». For another group of regions (Stavropol Krai, Republic of Ingushetia), the priority objective is to increase the «Total volume of paid domestic RTSI services to the population. For the group of regions - the Kabardino-Balkar Republic, the Republic of North Ossetia-Alania - a proportional increase in the values of all target indicators of RTSI development is required. The conclusion was made that the development of RTSI enterprises in the North Caucasian Federal District is not provided with a unified set of measures, RTSI cannot effectively develop within the framework of regional programs to stimulate small and medium-sized enterprises, and compete with enterprises of other activities, due to their organizational and economic peculiarities. It is needed to give more priority to the development of RTSI, the creation and implementation of regional target programs for the RTSI development.

Key words: regional economy, road transport infrastructure, development indicators, targets.

Введение

В рамках исследования взаимозависимостей показателей развития транспортной инфраструктуры, в том числе сервисной инфраструктуры автомобильного транспорта (СИАТ), и экономических показателей регионов европейской части России [1] был предложен алгоритм и методика оценки целевых показателей развития СИАТ для регионов СКФО.

Целевые показатели развития СИАТ региона необходимы для оценки эффективности развития СИАТ. Они могут использоваться как контрольные значения показателей развития (эффективности) СИАТ по субъектам СКФО. «Разработка стратегий регионального развития требует учета специфики каждой отдельной территории, ее экономики, финансов, экологии, инвестиций, инноваций и прочих системообразующих факторов» [2].

Методика исследования

Предлагаемая методика оценки эффективности СИАТ и алгоритм ее реализации использует подходы и базируется на достижениях ряда исследователей: Д. А. Ендовицкого [3], В. П. Чичканова, А. В. Семиколонова [4], Е. В. Сибирской [5], Ю. В. Вертаковой [6], В. Г. Закшевского [7], О. Г. Чарыковой [8], что в рамках программно-целевого подхода обеспечивает «взаимосвязь между распределением бюджетных ресурсов и достижением плановых показателей, а также задачами федерального центра и регионов» [8]. Методическая реализация процесса анализа и контроля развития СИАТ, солидаризируясь с указанными выше исследователями, базируется на следующих основных положениях (принципах):

1) комплексность — учет показателей, характеризующих различные аспекты развития СИАТ;

2) интерактивность обмена информацией с внешней средой — использование интерактивно-обновляемых, актуальных значений параметров транспортной инфраструктуры и социально-экономического развития региона;

3) совмещенность процедур оценки эффективности развития и управления в форме: а) целеполагания, определения новых целевых параметров как функции

на ближайшие планируемые периоды и б) корректировки сущности и/или параметров программ развития транспортной инфраструктуры и СИАТ как ее составной части.

На рисунке приведен алгоритм получения значений целевых показателей развития СИАТ регионов в рамках макрорегиона.

Прокомментируем содержание шагов и приведем выводы по апробации предложенного алгоритма на материалах СКФО.

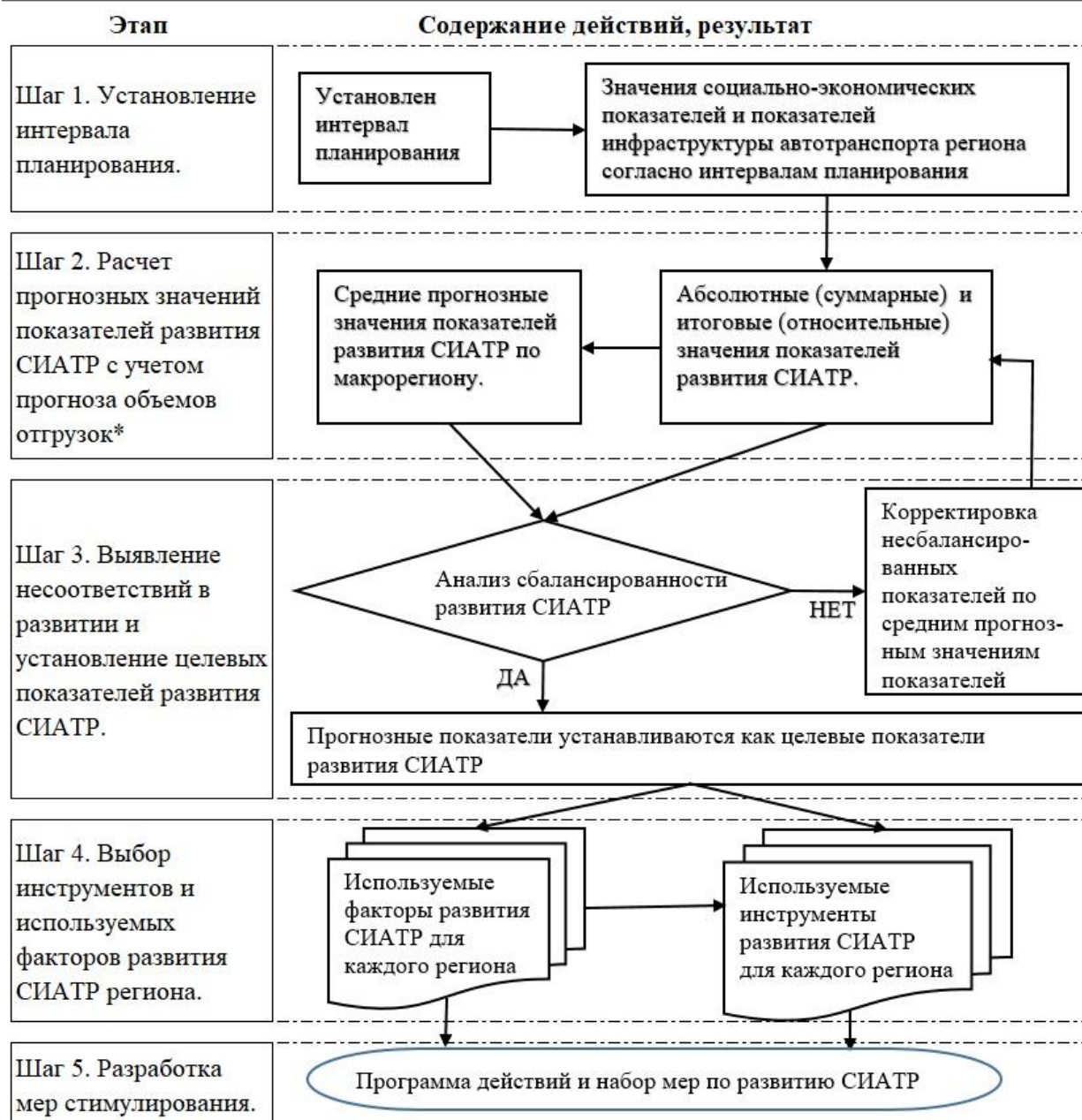
Шаг 1. Выбор интервала планирования. Наиболее полные данные по регионам страны по исследуемой проблематике представлены в ежегодных статистических сборниках. В силу этого предлагаем использовать интервал один год, хотя возможны и иные интервалы.

Шаг 2. Расчет прогнозных значений показателей развития СИАТ с учетом прогноза объемов отгрузок основных производящих и добывающих отраслей экономики региона.

Шаг 3. Выявление несоответствий прогнозных значений уровню развития экономики. В случае недостаточного и/или несбалансированного развития показателей сервисной инфраструктуры автотранспорта региона в качестве базы для расчета целевого показателя выбирается соответствующий средний прогнозный показатель развития СИАТ СКФО.

В результате выявления случаев несоответствия показателей развития СИАТ темпам роста суммарных объемов отгрузки, другим социально-экономическим показателям экономики и транспортной инфраструктуры региона для Республики Дагестан, Карачаево-Черкесской Республики и Чеченской Республики прогнозные показатели были скорректированы с учетом средних прогнозных показателей по СКФО. Скорректированные значения показателей развития СИАТ были выбраны в качестве целевых. Для остальных регионов в качестве целевых были приняты прогнозные значения показателей.

Шаг 4. Выбор инструментов и используемых факторов развития СИАТ региона. В рамках данного этапа в соответствии с направлениями развития, обоснуем инструментарий и используемые факторы развития СИАТ СКФО.



*основных производящих и добывающих отраслей, полное название «Отгрузка товаров собственного производства, выполнение работ и оказание услуг собственными силами (по чистым видам деятельности) по разделам А, С, D, E ОКВЭД.

Рис. Алгоритм получения значений целевых показателей развития СИАТР (составлено автором)

Группировка факторов развития СИАТР по потенциальным мерам ее стимулирования представлена в таблице.

На основании описания факторов развития СИАТР и перечня связанных с ними возможных инструментов развития, приведенных в таблице, можно сделать следующие выводы. Во-первых, существует достаточное число инструментов стимулирования развития СИАТР. Во-вторых, эффективным

представляется комплексное использование всех факторов для развития этого вида деятельности.

По нашему мнению, в условиях реализации проектов развития транспортной инфраструктуры (ш. 4, 5, 6 табл.) в рамках федеральных целевых программ и национальных проектов, приоритетным направлением для реализации региональной политики стимулирования развития

СИАТ СКФО должны стать наиболее критичными для региона факторы роста СИАТ. Приоритетными должны стать мероприятия, направленные на обновление парка транспортных средств региона, рост технической оснащенности предприятий СИАТ новым оборудованием (пп. 1, 2), повышение доступности финансовых ресурсов и стимулирование развития пассажирского транспорта для вовлечения рассредоточенных в селах трудовых ресурсов в экономику региона (п. 7). Эти мероприятия обеспечат создание новых предприятий и переход существующих на новый качественный уровень, дадут стимул для использования других факторов развития. Например, позднее потребуется рост

качества программ профильного среднего профессионального образования (пока в регионе только завершается преодоление отставания в количестве мест в общеобразовательных школах).

Шаг 5. Разработка мер стимулирования.

Предложенная методика основывается на прогнозе социально-экономического развития региона и учете внутренних факторов, влияющих на развитие СИАТ и транспортной инфраструктуры в регионах СКФО [9]. Она позволяет количественно оценить направления сбалансированного развития СИАТ региона для обслуживания транспортных средств, обеспечивающих осуществление растущих необходимых объемов грузо- и пассажироперевозок.

Т а б л и ц а

Предполагаемые меры стимулирования развития СИАТ региона за счет воздействия на факторы ее развития [составлено автором]

№ п/п	Факторы	Предполагаемые меры стимулирования развития СИАТ
1	2	3
1.	Экономическая, техническая и технологическая политика транспортных организаций	Программа содействия обновлению и увеличению транспортного парка предприятий-перевозчиков, как части основных фондов транспорта. Рост их стоимости имеет высокую корреляцию с ростом ВРП, с ростом количества занятого в экономике региона населения.
2.	Состояние подвижного состава, парка транспортных средств	В ряду основных мероприятий: Развитие программ лизинга и субсидирования кредитования обновления транспортного парка, оборудования предприятий СИАТ региона, упрощение процедуры его получения; Упрощение процедуры получения предпринимателями госгарантий на эти цели от региональных корпораций развития; Применение ускоренной амортизации для автопарка транспортных предприятий и оборудования предприятий СИАТ; Предоставление налоговых каникул по налогу на имущество этих предприятий, относящемуся к компетенции региональных властей.
3.	Эффективность использования подвижного состава, парка транспортных средств.	Стимулирование развития региональных информационно-коммуникационных решений на базе ГЛОНАСС, Интернет-технологий для создания информационной среды, направленной на: облегчение установление деловых контактов в сфере транспортного обслуживания грузоперевозок, отслеживания перемещения грузов, снижения простоев, в т. ч. из-за внеплановых ремонтов, роста безопасности грузо- и пассажироперевозок; Обучение персонала транспортных компаний эффективному использованию подобных сервисов; Субсидирование оплаты доступа или предоставление бесплатного доступа к существующим аналогичным сервисам.
4.	Степень развития инфраструктуры	Налоговые льготы и создание привлекательных условий для инвесторов в развитие транспортной инфраструктуры;
5.	Состояние транспортной инфраструктуры	Использование схем государственно-частного партнерства для проектов строительства автодорог;
6.	Институциональный фактор	Реализация проектов по развитию транспортной инфраструктуры в рамках национальных проектов, программ развития регионов РФ.

1	2	3
7.	Доступность и стоимость финансовых, трудовых, информационных ресурсов в регионе	<p>В рамках программ развития малого бизнеса или адресной программы поддержки предприятий СИАТ региона рассмотреть:</p> <p>Субсидирование % ставки по кредитам на развитие и пополнение оборотного капитала предприятий транспортной инфраструктуры и СИАТ.</p> <p>Упрощение для этих предприятий процедуры получения данных субсидий и госгарантий по кредитам;</p> <p>Для роста доступности трудовых ресурсов региона необходимо увеличение расстояния и снижение времени транспортной доступности для его сотрудников, что достигается развитием пассажирского транспорта, ростом пассажирооборота.</p> <p>Для роста эффективности использования информационных ресурсов для развития СИАТ важно обеспечение информационной открытости и эффективного информирования предпринимателей региона о проводимой экономической политике и региональных программах развития бизнеса.</p>
8	Кадровый и связанный с ним инновационный потенциалы региона	Подготовка потенциальных сотрудников для предприятий СИАТ в нужном количестве в сочетании с повышением уровня знаний и квалификации, получаемых по профильным специальностям в учреждениях среднего профессионального образования СКФО.
9.	Структурный	<p>Для развития СИАТ СКФО необходимо учесть и использовать ряд возможностей за счет существования направленных транспортных потоков:</p> <p>Использовать возможности развития грузоперевозок в рамках международных транспортных коридоров и приграничной торговли с Азербайджаном и Ираном;</p> <p>Спрос на сервисное обслуживание растущего объема грузоперевозок, возникающего в предприятиях развивающегося в регионе сельского хозяйства. Особенно высока потребность в период уборки урожая для его вывоза в соседние регионы для переработки и частичного обратного завоза этой продукции в СКФО. Спрос будет расти по мере развития агропромышленного сектора СКФО;</p> <p>Наличие сезонных подъемов спроса на пассажирские перевозки при росте турпотока в объекты развивающегося туристско-рекреационного кластера СКФО.</p>

Результаты

В результате апробации предлагаемой методики на материалах регионов СКФО для каждого региона получены целевые показатели для оценки эффективности и контроля развития СИАТ, которые обеспечивают сохранение эффективности предприятий СИАТ при дальнейшем развитии экономики регионов. Полученные показатели являются соразмерными с прогнозными значениями объема отгрузок производящих отраслей региона, показателями развития транспортной инфраструктуры и парка транспортных средств региона, что в итоге обеспечивает сбалансированное развитие предприятий СИАТ региона и региональной экономики.

В результате анализа прогнозных значений показателей развития СИАТ для 3-х регионов СКФО (Республика Дагестан, Карачаево-Черкесская Республика, Чеченская Республика) выявлено отставание по показателям достаточности количества предприятий СИАТ по сравнению со средними прогнозными значениями по федеральному округу в целом. Это вызвано прогнозируемым ежегодным ростом объема грузоперевозок в 2020—2025 гг., в первую очередь, за счет прироста транзитных перевозок на уровне 12,5 % в среднем по СКФО, а у Чеченской Республики — 16,7 % в сравнении с 4,7 %—6,6 % по остальным регионам СКФО. Данным трем регионам для достижения к 2025 г. среднего значения показателя

теля «Количество предприятий СИАТР на 1000 транспортных средств» (по СКФО 0,89) необходимо увеличить количество предприятий СИАТ: Республике Дагестан — на 80,6 %, Карачаево-Черкесской Республике — на 72,0 %, Чеченской республике — на 94,6 %. Для этих же регионов рост к 2025 г. показателей «Общий объем платных бытовых услуг СИАТ населению, млн руб.» и «Общий объем выручки предприятий СИАТ, млн руб.» запланирован на уровне 36,6—46,3 %. Исключением по последнему показателю является Чеченская Республика, где прирост должен составить 78,4 %, так как кроме значительного увеличения объемов отгрузки в республике наблюдается значительный прирост количества автотранспорта. Так, для грузовиков прирост составил 87,8 %, а для легковых автомобилей — 92 % (2018 г. к 2010 г.).

В другую группу регионов попали Ставропольский край и Республика Ингушетия. Для них приоритетной задачей является рост к 2025 г. по показателю «Общий объем платных бытовых услуг СИАТ населению» — на 42,2 % и 49,6 % соответственно, при целевом росте остальных показателей на 24,6—33,1 %.

Для оставшихся регионов — Кабардино-Балкарская Республика, Республика Северная Осетия-Алания — необходим соразмерный рост значений всех целевых показателей развития СИАТ: на 47,1—52,1 % и 21,0—25,2 % соответственно.

Выводы

На фоне успешного развития основных кластеров регионов СКФО: промышленного (добыча полезных ископаемых, металлургия, электроника), агропромышленного и туристического, развития транспортной инфраструктуры за счет реализации федеральных целевых программ, выявлено недостаточное понимание органами государственной власти значимости развития предприятий транспорта и СИАТ. Отсутствие механизмов пропорционального, сбалансированного развития СИАТ и отраслей-генераторов грузо- и пассажироперевозок среди существующих мер и программ в условиях роста объема грузо- и пассажироперевозок программирует дефицит предприятий СИАТ, снижает эффективность работы автотранспорта региона.

Предприятия СИАТ в СКФО не обеспечены комплексом мер поддержки, не могут эффективно развиваться в рамках региональных программ стимулирования малого и среднего предпринимательства, конкурируя с предприятиями других видов деятельности в силу организационной и экономической специфики. Среди факторов, затрудняющих развитие предприятий СИАТ в макрорегионе, основным является необходимость обновления оборудования, часто высокотехнологичного, при недостаточности стоимости собственного имущества, часто отсутствии основных фондов, земельных участков для использования в качестве залога для обеспечения кредитов и договоров лизинга.

Меры, направленные на увеличение объемов оказания услуг СИАТ существующими предприятиями, предполагают рост технической оснащенности, объема используемого капитала и запасов запчастей и включают в себя: приоритетное предоставление гарантий для получения кредитов и заключения договоров лизинга оборудования; использование не общих, а специальных критериев надежности заемщика в силу специфики деятельности СИАТ — малой стоимости основных фондов и распространённой аренде помещений. Эти меры актуальны для таких регионов как Республика Ингушетия, Кабардино-Балкарская Республика, Республика Северная Осетия-Алания. Для Ставропольского края кроме последних двух мер дополнительно нужны: предоставление предприятиям СИАТ статуса резидентов технопарков с правом работы по месту фактической деятельности; снижение предела сумм инвестпроектов, получающих гарантии региона. Сейчас налоговыми льготами пользуются только резиденты технопарков и проекты более 300 млн руб.

В связи с этим приходим к выводу, что необходимо придание большего приоритета развитию СИАТ, создание и реализация региональных целевых программ развития СИАТ.

Информация о конфликте интересов

Мы, авторы данной статьи, со всей ответственностью заявляем о частичном и полном отсутствии фактического или потенциального конфликта интересов с какой бы то ни было третьей стороной, который может возникнуть вследствие публикации данной статьи.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Kosobutskaya A. Yu.* The impact of the region transport infrastructure and services on the social and economic performance of Russian regions / Anna Yu. Kosobutskaya, Irina A. Dyadyun, Marina N. Piskovatskaya // Sustainable Economic Development and Advancing Education Excellence in the era of Global Pandemic: Proceedings of the 36th International Business Information Management Association Conference (IBIMA). Editor Khalid S. Soliman. 4–5 November 2020. — Granada, Spain. — Pp. 11945–11951.

2. *Кулагина Н. А.* Методика исследования инновационного потенциала при разработке региональных программ социально-экономического развития / Н. А. Кулагина, Е. М. Козлова // ВУЗ. XXI век. — 2015. — № 1 (47). — С. 31–40.

3. *Ендовицкий Д. А.* Анализ дуализма экономических интересов в контексте проблемы обеспечения сбалансированного развития региона / Д. А. Ендовицкий, Н. В. Сироткина, А. Ю. Гончаров // Регион: системы, экономика, управление. — 2014. — № 3 (26). — С. 19–26.

4. *Чичканов В. П.* Методика оценки эффективности функционирования предприятий электроэнергетики в регионах России / В. П. Чичканов, А. В. Семиколенов // Социум и власть. — 2015. — № 3 (53). — С. 108–112.

5. *Сибирская Е. В.* Система взаимодействия государственных и предпринимательских структур в стратегическом развитии инфраструктурного обеспечения бизнеса / Е. В. Сибирская, Л. В. Овешникова // Региональная экономика: теория и практика. — 2015. — № 15 (390). — С. 2–11.

6. *Вертакова Ю. В.* Алгоритм кластеризации регионального экономического пространства / Ю. В. Вертакова, Ю. С. Положенцева // Научно-технические ведомости СПб ГПУ. Экономические науки. — 2016. — № 1 (235). — С. 75–85.

7. *Закшевский В. Г.* Направления развития АПК региона на инновационной основе / В. Г. Закшевский, В. М. Новиков, Е. В. Сальников // Экономика, труд, управление в сельском хозяйстве. — 2012. — № 1. — С. 25–28.

8. *Чарыкова О. Г.* Государственное регулирование сельского хозяйства в современных условиях / О. Г. Чарыкова, Н. А. Нови-

чихина // ФЭС: Финансы. Экономика. Стратегия. — 2012. — № 12. — С. 5–9.

9. *Дядюн И. А.* Внутренние факторы эффективного функционирования сервисной инфраструктуры автомобильного транспорта региона / И. А. Дядюн // Стратегия социально-экономического развития общества: управленческие, правовые, хозяйственные аспекты : сборник научных статей 10-й Международной научно-практической конференции. — Курск : Юго-Зап. гос. ун-т, 2020. — С. 125–129.

LIST OF LITERATURE

1. *Kosobutskaya A. Yu.* The impact of the region transport infrastructure and services on the social and economic performance of Russian regions / Anna Yu. Kosobutskaya, Irina A. Dyadyun, Marina N. Piskovatskaya // Sustainable Economic Development and Advancing Education Excellence in the era of Global Pandemic: Proceedings of the 36th International Business Information Management Association Conference (IBIMA). Editor Khalid S. Soliman. 4–5 November 2020. — Granada, Spain. — Pp. 11945–11951.

2. *Kulagina N. A.* Method of research innovation potential in the development of regional programs for socio-economic development / N. A. Kulagina, E. M. Kozlova // VUZ. XXI vek. — 2015. — № 1 (47). — Pp. 31–40.

3. *Endovitskii D. A.* The analysis of dualism of economic interests in the problem context ensuring the balanced development of the region / D. A. Endovitskii, N. V. Sirotkina, A. Y. Goncharov // Region: systems, economy, management. — 2014. — № 3 (26). — Pp. 19–26.

4. *Chichkanov V. P.* Methods of evaluating the efficiency of the power industry enterprises in the Russian regions / V. P. Chichkanov, A. V. Semikolenov // Society and Power. — 2015. — № 3 (53). — Pp. 108–112.

5. *Sibirskaya E. V.* A system of interaction between the state and business structures in the strategic development of infrastructure for business / E. V. Sibirskaya, L. V. Oveshnikova // Regional Economics: Theory and Practice. — 2015. — № 15 (390). — Pp. 2–11.

6. *Vertakova Yu. V.* Clustering algorithm of regional economic space / Yu. V. Vertakova, Yu. S. Polozhentseva // Scientific and Technical

Bulletin of the St. Petersburg State Pedagogical University. Economics. — 2016. — № 1 (235). — Pp. 75—85.

7. *Zakshevsky V. G.* Directions of development of the agroindustrial complex of the region on the basis of innovation / V. G. Zakshevsky, V. G. Novikov, E. V. Salnikov // Economics, labor, management in agriculture. — 2012. — № 1. — Pp. 25—28.

8. *Charykova O. G.* State regulation of agriculture in modern conditions /

O. G. Charykova, N. A. Novichikhina // FES: Finance. Economy. Strategy. — 2012. — № 12. — Pp. 5—9.

9. *Dyadyun I. A.* Internal factors of effective functioning of the regional road transport service infrastructure / I. A. Dyadyun // Strategy for socio-economic development of society: managerial, legal, economic aspects. Proceedings of the 10th International Scientific-Practical Conference. — Kursk : South-West State University, 2020. — Pp. 125—129.

УДК 338.242

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ КАК РЕЗУЛЬТАТ РЕАЛИЗАЦИИ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В СУБЪЕКТАХ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Коды JEL: R 58, H 11, M 12.

Зеленцова С. Ю., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры государственного и муниципального управления и управления персоналом, Сургутский государственный университет, г. Сургут, Россия

E-mail: svetlana-zel@yandex.ru

SPIN-код: 1892-0167

Кауфман Н. Ю., кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры государственного и муниципального управления и управления персоналом, Сургутский государственный университет, г. Сургут, Россия

E-mail: ntlrus@gmail.com

SPIN-код: 4966-0185

Поступила в редакцию 11.05.2021. Принята к публикации 27.05.2021

Аннотация

Предмет. Развитие и освоение цифровых технологий государственного управления в субъектах Российской Федерации.

Тема. Цифровая трансформация государственного управления в рамках реализации национальных проектов в субъектах Российской Федерации.

Цели. Анализ развития и освоения цифровых технологий государственного управления для достижения ключевых показателей социально-экономического развития Ханты-Мансийского автономного округа — Югры.

Методология. Авторы использовали универсальные методы научного исследования, а также методы сравнительного и статистического анализа.

Результаты. На основе анализа и оценки текущей ситуации в сфере реализации регионального проекта по цифровизации государственного управления в округе выявлена нацеленность на повышение результативности государственного управления, т. е. не только количества, но и качества оказываемых государственных услуг, его эффективности, а значит на сокращение издержек государства, бизнеса и/или граждан, связанных с реализацией тех или иных государственных функций.

Область применения. Реализация национальных проектов в части цифровизации государственного и муниципального управления.