



National projects in the political process (on the example of the project "Safe high-quality roads" in the Yaroslavl region)

O. V. Petrova¹

¹Department of Road Management of the Yaroslavl region, 42a Tchaikovsky str., Yaroslavl, 150000, Russian Federation

DOI: 10.18255/2412-6519-2022-3-288-299

Research article
Full text in Russian

The article examines the impact of national projects on election campaigns at the federal and regional levels. Modern standards in the formation of public policy, administration of expenditures, monitoring, planning and evaluation of national projects are also analyzed. The importance of project management for the socio-economic and political development of Russia is formulated, including the strategic and tactical goals of the implementation of national projects in the political field. The main aspects of national project management, prerequisites for the formation of national projects, their formation and development are also considered. The author compares the mechanisms of formation of state programs, including the use of project and program-target mechanisms. The features of national projects are analyzed. The article considers the national project "Safe High-quality roads" as an example. The main plans for 2022 are analyzed, including the costs of implementing the project at the federal and regional levels. The structure of project management in the Yaroslavl region is considered, the importance of the national project "Safe high-quality roads" for the region is established. Gaps related to the participation of citizens in the formation of road work plans in the industry have been identified a critical analysis of citizens' appeals has been carried out. Examples of the expected results of the ongoing reforms are given. Conclusions have been formulated and proposals have been prepared to improve the management of the national project «Safe High-quality Roads», including in the Yaroslavl region.

Keywords: project management; state; civil society; national projects; information; policy; socio-economic development; election campaigns

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Petrova, Oxana V. | E-mail: Oksana79127@mail.ru
Deputy Director

For citation: Petrova O. V. National projects in the political process (on the example of the project "Safe high-quality roads" in the Yaroslavl region) // Social'nye i gumanitarnye znaniya. 2022. Vol. 8, No 3. P. 288-299. (in Russ.)



Национальные проекты в политическом процессе (на примере проекта «Безопасные качественные дороги» в Ярославской области)

О. В. Петрова¹

¹Департамент дорожного хозяйства Ярославской области, ул. Чайковского, 42 а, Ярославль, 150000, Российская Федерация

DOI: 10.18255/2412-6519-2022-3-288-299
УДК 321.01

Научная статья
Полный текст на русском языке

В статье рассматривается влияние национальных проектов на избирательные кампании федерального и регионального уровней. Также проанализированы современные стандарты при формировании государственной политики, администрировании расходов, мониторинге, планировании и оценке национальных проектов. Сформулировано значение проектного управления для социально-экономического и политического развития России, в том числе установлены стратегические и тактические цели внедрения национальных проектов в политическом поле. Также рассмотрены основные аспекты управления национальными проектами, предпосылки формирования национальных проектов, их становление и развитие. Проводится сравнение механизмов формирования государственных программ, в том числе с использованием проектного и программно-целевого механизмов. Проанализированы особенности национальных проектов. В статье в качестве примера рассматривается национальный проект «Безопасные качественные дороги». Проанализированы основные планы на 2022 год, в том числе затраты на реализацию проекта на федеральном и региональном уровнях. Рассмотрена структура управления проектом на территории Ярославской области, установлено значение национального проекта «Безопасные качественные дороги» для региона. Выявлены пробелы, связанные с участием граждан в формировании планов дорожных работ в отрасли, в частности, проведен критический анализ обращений граждан. Приведены примеры предполагаемых результатов проводимых реформ. Сформулированы выводы и подготовлены предложения по совершенствованию управления национальным проектом «Безопасные качественные дороги», в том числе в Ярославской области.

Ключевые слова: проектное управление; государство; гражданское общество; национальные проекты; информация; политика; социально-экономическое развитие; избирательные кампании

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Петрова, Оксана Валерьевна | E-mail: Oksana79127@mail.ru
Заместитель директора

Для цитирования: Петрова О. В. Национальные проекты в политическом процессе (на примере проекта «Безопасные качественные дороги» в Ярославской области) // Социальные и гуманитарные знания. 2022. Том 8, № 3. С. 288-299.

О новом механизме достижения стратегических целей развития России заговорили в сентябре 2005 года. Именно тогда Президент Российской Федерации В. В. Путин выступил с инициативой «существенного повышения качества жизни граждан России» [1, с. 91] с использованием нового направления государственной политики, призванного комплексно решить экономические и социальные задачи, стоящие перед государством.

Проектам предназначалась глобальная роль. Экономика и социальная стабильность должны были выйти на качественно новый уровень развития [2, с. 23]. При этом предполагалось задействовать только имеющиеся ресурсы. На приоритетность национальных проектов, механизма их реализации значительно повлияла тенденция, проявившаяся в первом десятилетии XXI века [3, с. 14]: «закат либерализма в его чистом виде и усиление роли государства и социальной составляющей политики развитых стран» [4, с. 20]. В России сформировавшийся еще в 90-ые годы и значительно ослабший к двухтысячным либерализм продолжал оказывать идеологическое и кадровое влияние на инерционность процессов в финансовом и экономическом секторах [5, с. 7].

Переход на национальные проекты также был связан с началом использования проектного управления¹, через который снималась разобщенность между уровнями власти по вертикали, формировалась системность поставленных задач и реализация единых замыслов, объединённых конечной целью. Транш сквозного планирования обеспечивался с помощью закрепления зон ответственности за реализацию национального проекта, в том числе за достижение целевых показателей и организацию работы.

В основу управления заложен принцип курирования проектов вице-преьерами Правительства Российской Федерации, на уровне субъектов – высшими должностными лицами, местный уровень представлен главами муниципальных образований. Кроме того, за участниками проекта закреплялась зона ответственности. С помощью законодательного регулирования проектное управление формировало единство нормативно-правовой основы для принятия управленческих решений. Проекты состояли из федеральных проектов. Их количество определялось исходя из целевых функций отрасли, в которой формировался проект. Основопологающим документом в проектом управлении стал паспорт проекта, содержащий всю основную информацию о проекте: наименование, описание целей и задач, перечисление участников, указание на объёмы и источники финансирования. Взаимосвязь с финансовой составляющей устанавливалась через трехлетнее планирование бюджетов. Это позволяло привнести высокое целеполагание в использовании бюджетных средств и их максимальную эффективность.

Большое значение придавалось открытости и возможности участия общества на всех этапах реализации проектов. Фактически национальные проекты позволили переосмыслить сущность всех действующих государственных программ и сместить фокус внимания на социальную значимость в их реализации. Максимальная консолидация всех имеющихся финансовых и административно-организационных ресурсов при поддержке народа могли обеспечить значительное разви-

¹ Постановление Правительства Российской Федерации от 31.10.2018 № 1288 «Об организации проектной деятельности в Правительстве Российской Федерации» // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.07.2022).

тие государства и общества. Конечно, национальные проекты в значительной мере вытеснили, но не отменили использование государственных программ. Отличительная особенность программ – реализация в пределах одного или нескольких ведомств на основе документа законодательно установленной формы.

Отличительной особенностью проектов стала возможность реформирования отраслей экономики [6] и вложения в человеческий капитал. Базисной основой проектов стал конгломерат двух действий: социального реформирования и структурных изменений отраслей. Взаимосвязь этих двух направлений очевидна. Модернизация любых отраслей экономики невозможна без квалифицированных кадров. А для привлечения квалифицированных кадров требуется регулирование уровня заработной платы. Первый национальный проект был сформирован в области обеспечения граждан доступным жильем [7]. Подготовка была организована рабочей группой при администрации Президента. Опросы граждан, строительных организаций были направлены на глубокое изучение реальной картины в строительной отрасли по обеспечению доступным жильем, проблем, а самое главное – перспектив развития. В результате деятельности рабочей группы были сформированы меры, включающие в себя не только строительство новых жилых домов, но и действия на рынке строительных материалов, развитие ипотечного кредитования. В этот период было подготовлено более 27 нормативно-правовых актов, в том числе фундаментальные изменения в Градостроительном и Жилищном кодексах.

В этот же период была сформирована номенклатура социально-экономических приоритетов, которые были заложены в основу национальных проектов [8, с. 121]. Проектам отводилась решающая роль в преобразовании социальной и экономической стабильности в экономическое и социальное развитие вне зависимости от внешне-экономического влияния. После строительной отрасли сформированы проекты в отрасли образования, здравоохранения и сельского хозяйства. Чуть позже к ним присоединились экология и культура. О серьезном отношении власти к новому механизму можно говорить в цифрах. Так, в 2006 году на национальные проекты было выделено 160,0 млрд рублей. А в 2007 году – 200,0 млрд рублей [9, с. 38].

К середине двухтысячных годов национальные проекты получили новый толчок развития. Предпосылкой послужило отсутствие законодательно сформированных документов стратегического планирования [10, с. 50]. При этом достаточные поступления в бюджет от роста цен на нефть формировали задачи по созданию каналов их рационального использования. Национальные проекты удовлетворяли потребности в хозяйственном и социально-экономическом развитии России и ее регионов.

В 2016 году на заседании Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам Владимир Путин поставил задачу к 2018 году привести в нормативное состояние не менее половины дорожной сети крупных агломераций, а к 2025 году повысить этот показатель до 85 процентов [11]. В реализации проекта с 2017 года приняли участие 38 крупнейших агломераций. Президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и национальным проектам в 2018 году утвержден паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные доро-

ги» со сроком реализации 2018–2024 гг. Куратором проекта был назначен заместитель председателя Правительства Аркадий Дворкович, руководителем проекта стал первый заместитель Министра транспорта Российской Федерации Евгений Дитрих. В связи с принятием Указа Президента России от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития Российской Федерации на период до 2030 года»² национальный проект был расширен до четырёх федеральных проектов. В 2021 году утвержден обновленный паспорт проекта, в соответствии с которым продолжится реализация проектов «Региональная и местная дорожная сеть» (предыдущее название – «Дорожная сеть») и «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства». С 2021 года также стартовала реализация новых федеральных проектов «Развитие федеральной магистральной сети» и «Модернизация пассажирского транспорта в городских агломерациях». В новом правительстве Михаила Мишустина куратором проекта стал Марат Хуснуллин.

Однако реализацию национальных проектов нельзя односторонне рассматривать как систему развития экономической и социальной составляющих страны. По мнению некоторых исследователей, внедрение в политический процесс национальных проектов имело стратегические и тактические цели [12, с. 24]. Снижение социальной напряжённости, управление социально-политическими процессами способствовали формированию устойчивости власти в целом и легитимности органов власти в частности, сохранению преемственности заданного политического курса. Следует отметить, что в период формирования первых национальных проектов страна проходила избирательный цикл 2006–2007 годов, в пределах которого проводились две масштабные избирательные кампании по выборам депутатов Государственной Думы и Президента Российской Федерации. Внедрение национальных проектов имело важное политическое значение [13, с. 311]. Благодаря их реализации избирательные кампании описанного избирательного цикла отличались яркой социальной направленностью.

Для осуществления политического контроля исполнения национальных проектов в 2005 году создан Совет при Президенте Российской Федерации по реализации приоритетных национальных проектов³. Следует отметить, что состав Совета, его цели и задачи, а также механизм принятия и реализации решений были приняты крайне быстро.

Из-за политической наполненности [14, с. 193] механизмы реализации проектов подвергаются критике различными общественно-политическими группами. Дискуссии по вопросам технологий принятия решений, финансового регулирования и, главное, эффективности проектов были и будут выступать предметом дискуссий, поскольку от этого зависит и распределение финансовых потоков между проектами, а также распределение средств между регионами.

Снижение дифференциации и повышение социально-экономического уровня развития регионов – цели принятого к апробации механизма национальных проектов. Отметим, что при вступлении субъектов в тот или иной проект старто-

² Указ Президента Российской Федерации от 21.07.2020 № 474 «О национальных целях развития России до 2030 года // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.07.2022).

³ Указ Президента Российской Федерации от 21.05.2010 № 1226 // Президент России. URL: <http://www.kremlin.ru/acts> (дата обращения: 20.06.2022).

вые позиции регионов значительно отличались. Отличие фиксировалось не только в финансовых ресурсах, но и в человеческом капитале, а также в сложившейся системе политических и социальных связей.

Ярославская область принимает участие в реализации национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» с начала его образования. В 2019 году проект был переименован и стал называться «Безопасные качественные дороги». Финансовая мощность проекта в сравнении с началом его реализации впечатляет (диаграмма 1).

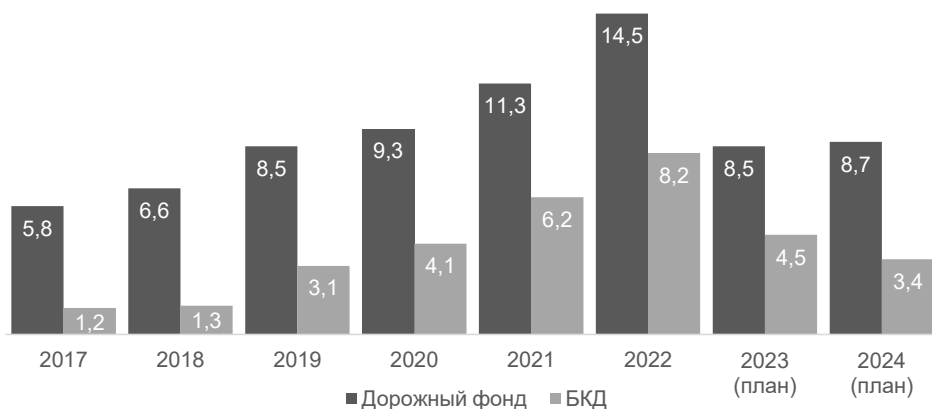


Диаграмма 1. Объем средств регионального дорожного фонда и объем средств национального проекта «Безопасные качественные дороги» по годам. Источник: [15, с. 1].

По сравнению с 2017 годом объем финансирования национального проекта «Безопасные качественные дороги» увеличился более чем в 7 раз (с 1,200 млрд рублей до 8,2 млрд рублей). В 2022 году на реализацию мероприятий в сфере дорожной деятельности предусмотрены средства в размере 14,5 млрд. рублей, из которых 4,5 млрд. рублей – средства федерального бюджета. Отметим, что соотношение областной доли в общем объеме реализации проекта составляет 4 процента. При этом фиксируется увеличение объема дорожного фонда по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 2,1 млрд. рублей. Значительное финансирование позволяет достигать показателей по приведению в нормативное состояние дорог. Так, в 2022 году на территории региона необходимо привести в нормативное состояние не менее 400 км дорог, из них 182 км региональных и 27 км дорог агломерации, остальные – это местная дорожная сеть муниципальных образований области. Работы по ремонту позволят достичь к концу года показателей по доле нормативного состояния региональных дорог не менее 46,5 %, дорог агломерации – 75 % [15, с. 1].

Организационно-управленческие мероприятия в регионе внедряются через региональный проектный комитет⁴, который возглавляет высшее должностное лицо региона. Куратором проекта является заместитель Председателя Правительства, курирующий вопросы строительства, развития жилищно-комму-

⁴ Постановление Правительства Ярославской области от 13.12.2017 № 929-п «Об утверждении состава регионального проектного комитета» (с изменениями на 17.03.2022) // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.07.2022).

нального комплекса, энергосбережения, тарифного регулирования и дорожного хозяйства. Ответственный исполнитель – департамент дорожного хозяйства области⁵. Это орган исполнительной власти субъекта, реализующий государственную политику в сфере дорожного хозяйства на территории области.

В период 2017–2018 годов основная стратегия приоритетных проектов была нацелена на крупнейшие городские агломерации: города и пригороды, в которых проживает от полумиллиона человек и более. Ярославская область в составе 37 регионов образовала Ярославскую агломерацию за счет «ядра агломерации» – города Ярославля – с численностью населения более 500 тыс. человек (основное условие участия в приоритетном проекте) [16, с. 3].

Согласно разъяснениям Минтранса России от 28.12.2016 № ЕД-24/18277⁶, под термином «городская агломерация» понимается образуемая крупнейшим городским округом – «ядром агломерации» – и муниципальными образованиями – «спутниками» – многокомпонентная система с интенсивными производственными, транспортными и культурными связями, в частности, наличием «маятниковой» трудовой миграции населения в пределах одних суток. Границы городской агломерации формировались исходя из «маятниковой» трудовой миграции, осуществляемой гражданами в пределах одних суток, включены муниципальные образования-«спутники», значительная часть населения которых постоянно проживает в данном муниципальном образовании и работает в городском округе – «ядре агломерации», при этом перемещение данных граждан из «спутников» в «ядро агломерации» и обратно осуществляется ежедневно.

Согласно разъяснениям Минтранса, в границы агломерации «Ярославская» была включена улично-дорожная сеть города Ярославля, а также федеральные, региональные, межмуниципальные и местные дороги на подходах к административному центру в Ярославском муниципальном районе в составе 7-ми сельских поселений и Тутаевском муниципальном районе в составе городского поселения Тутаев и Константиновского сельского поселения (за исключением участков дорог, на которых не производятся регулярные перевозки пассажиров автомобильным и городским электрическим транспортом).

Выбор состава агломерации обусловлен следующими факторами:

В областном центре (г. Ярославль) проживает 50 % всего населения области, сконцентрировано промышленное производство и трудовые ресурсы, пересекаются крупнейшие транспортные артерии: водные пути по р. Волга, железнодорожные и автомобильные направления на Архангельск, Кострому, Москву и Санкт-Петербург, расположен международный аэропорт Туношна.

2. Граничащие с г. Ярославлем поселения в составе Ярославского муниципального района являются зоной наиболее активных процессов взаимодействия городских и пригородных территорий, трудовых, культурно-бытовых, маятниковых миграций населения, зоной активной урбанизации, инвестиционных проектов, пригородного жилищного строительства, туристско-рекреационной

⁵ Постановление Правительства Ярославской области от 28.03.2018 № 195-п «Об утверждении положения о департаменте дорожного хозяйства Ярославской области» // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.07.2022).

⁶ Письмо Министерства транспорта России от 28.12.2016 № ЕД-24/1827 // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 06.07.2022).

деятельности. Значительная часть трудоспособного населения города Тутаева, населенных пунктов на территории сельских поселений между Тутаевом и Ярославлем трудоустроена в г. Ярославле и подвержена ежедневной «маятниковой» миграции. Это территории градостроительной активности, перспективного жилищного строительства.

Границы Ярославской агломерации в ноябре 2016 года были согласованы с ФАУ «РОСДОРНИИ» и Федеральным дорожным агентством.

Таким образом, проектные офисы (комитеты) созданы с учётом сквозного метода управления, в том числе в г. Ярославле, Тутаевском и Ярославском районах. Стоит отметить, что федеральная структура управления проектом полностью спроецирована на региональную площадку, специфика региона учтена в показателях паспорта проекта, рассчитанных исходя из экономического и социального развития Ярославской области.⁷

Основная часть мероприятий в сфере дорожной деятельности реализуется в рамках региональной целевой программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры объединенной дорожной сети Ярославской области и городской агломерации «Ярославская» на 2020–2024 годы (РЦП)»⁸, Второй немаловажный блок дорожной деятельности сосредоточен на реализации ведомственной целевой программы «Сохранность региональных автомобильных дорог Ярославской области» на 2021–2024 годы.⁹

Крен в сторону дорог в Ярославской области обусловлен не только уровнем нормативного состояния дорог (для примера РИА Рейтинг составило список регионов, ранжировав их по состоянию дорог. Ярославская область оказалась на 77-м месте из 85-ти. Рейтинг составляли на основе данных Росстата, уточняют специалисты) [17], но и высокой заинтересованностью в проекте со стороны населения региона. Так, жители Ярославской области видят реальную проблему в текущем состоянии дорог региона, а динамика её актуальности констатирует улучшение ситуации в данной отрасли летом 2022 года.

На протяжении последних трёх лет¹⁰ проблема неудовлетворительного состояния дорог является доминирующей в региональном общественном сознании.

⁷ Постановление Правительства Ярославской области от 06.03.2014 № 188 «Об утверждении Стратегии социально-экономического развития Ярославской области до 2030 года» (с изменениями на 31.12.2021) // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.07.2022).

⁸ Постановление Правительства Ярославской области от 31.03.2022 № 297-п «Об утверждении региональной целевой программы «Комплексное развитие транспортной инфраструктуры объединенной дорожной сети Ярославской области и городской агломерации «Ярославская» на 2020–2024 годы» // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.07.2022).

⁹ Постановление Правительства Ярославской области от 30.03.2021 № 168-п «Об утверждении государственной программы Ярославской области «Развитие дорожного хозяйства в Ярославской области» на 2021–2024 годы и признании утратившими силу отдельных постановлений Правительства области» // Консультант Плюс. URL: <https://www.consultant.ru> (дата обращения: 05.07.2022).

¹⁰ При подготовке настоящего материала использованы результаты мониторингового социологического исследования о социально-экономической и общественно-политической ситуации в Ярославской области за 2021–2022 гг. Опросы проводились методом телефонного интервью. На каждом из этапов в опросе приняли участие не менее 1200 жителей Ярославской области 18 лет и старше. Выборка репрезентативна для области в целом. Уровень достовер-

Она носит хронический характер и подвержена сезонному фактору. Традиционно самая высокая степень недовольства населения состоянием дорог фиксируется в весенне-летний период после схода снега и перед началом сезона ремонта дорожного полотна. В осенне-зимний период, когда жители области видят результаты ремонтных работ, актуальность проблемы плохого состояния дорог снижается, при этом актуализируется вопрос их уборки от снега.

Весенне-летний период 2022 года не стал исключением, продемонстрировав, как и в предыдущие годы, рост актуальности проблемы дорог в региональном социуме. Однако показатель недовольства дорогами, полученный в апреле–мае 2022 года, существенно ниже аналогичного показателя за апрель–май 2021 года – около 61 % и около 75 % соответственно. Наблюдаемую динамику можно считать вполне положительной. Поскольку она свидетельствует об общем снижении социального беспокойства, вызванного качеством дорог. Отчасти оно является следствием реализации в Ярославской области национального проекта «Безопасные качественные дороги». Жители области видят собственными глазами строительство новых дорог и ремонт старых, которые не обновлялись годами.

Тем не менее, учитывая результаты последних социологических замеров, по мнению населения, усилий власти по решению проблемы состояния дорог в регионе на сегодняшний день недостаточно.

Реализация национального проекта в летний период 2022 года имеет важное значение для региона. Использование экономического фактора – эффективности национального проекта «Безопасные качественные дороги» на территории области – активно становится инфоповодом политической повестки.

Дороги стали важной составляющей избирательной кампании по выборам губернатора области в 2022 году. Тема дорог активно используется политическими партиями и кандидатами-самовыдвиженцами как информационный повод, в том числе с негативной тональностью [18]. Эффективность проекта – привлечение дополнительных средств, наращивание мощностей, – на наш взгляд, может стать компромиссом между властью и обществом и позволить продвижению кандидатов на выборах. Избирательная кампания врио губернатора Михаила Евраева насыщена дорожной тематикой. Контроль выполнения работ, выезд на гарантийные объекты, диалоги с подрядными организациями становятся топом новостной ленты. Это позволяет в значительной мере снизить социальный пессимизм [19]. Однако максимальная вовлеченность высшего должного лица в дорожную тематику имеет и обратный эффект. Экономический закон спроса и предложения работает в политическом поле. Чем больше работ выполняется в регионе, тем больше поступает обращений от граждан об оказании помощи. Так, по данным департамента дорожного хозяйства области, наибольшее количество отработанных обращений в системе мониторинга соцсетей «Инцидент менеджмент» фиксируется в период избирательной кампании 2022 года: только за шесть месяцев количество обращений почти равно годовому значению прошлого года (диаграмма 2).

ности данных составляет в целом по области 95 %, статистическая погрешность находится в рамках диапазона $\pm 4,7$ %.

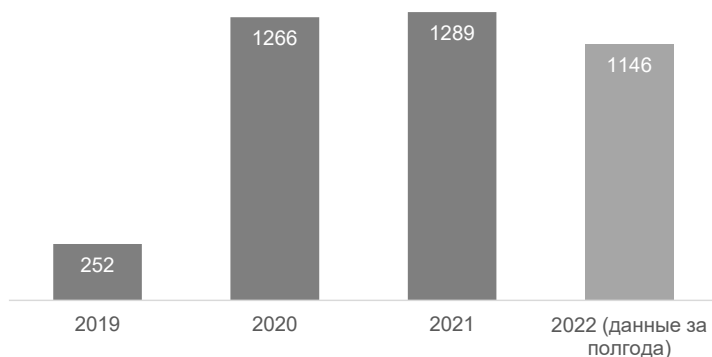


Диаграмма 2. Количество обработанных обращений в системе мониторинга соцсетей «Инцидент менеджмент» в разрезе 2019–2022 г. Источник: [20, с. 15]

При этом в течение года наибольший уровень обращений фиксируется в осенне-летний период (диаграмма 3).

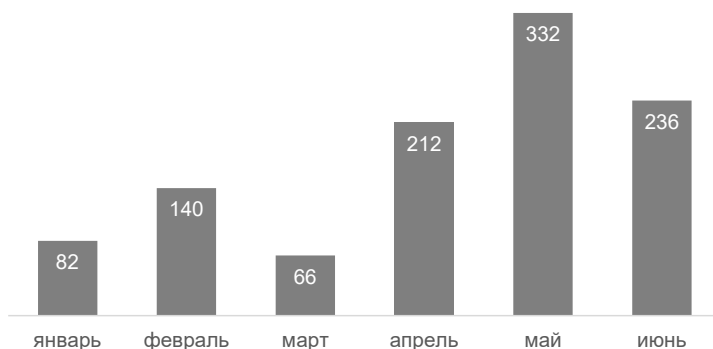


Диаграмма 3. Количество обработанных обращений в системе мониторинга соцсетей «Инцидент менеджмент» в разрезе месяцев 2022 года. Источник: [20, с. 16].

Жители региона принимают активное участие в дорожных работах на всех этапах проектного управления. Наибольшую активность в сезоне принимают члены общественных советов при профильных департаментах, члены областного подразделения Общероссийского народного фронта. Активистами дорожного общественного движения в социальных сетях создана общедоступная группа «Дороги Ярославля», насчитывающая более 9 тысяч участников. В основном внимание жителей привлекает контроль качества выполняемых работ, а также ввод объектов и их восстановление по гарантии.

Таким образом, национальные проекты как институт государственного и муниципального управления не предполагают полного перехода на проектное управление во всех сферах публичной власти, однако имеют решающее влияние на сохранение политического курса и социально-экономическое развитие страны в целом.

Снижение дифференциации и повышение социально-экономического уровня развития регионов продолжает сохранять тенденцию зависимости от финансирования федеральным центром. Это вызывает необходимость формирования программ по стимулированию субъектов и муниципальных образований.

В регионе фиксируется гражданская активность по отношению к дорожной тематике. Социально-политическая коммуникация представлена различными формами, в том числе блогингом. Гражданская активность проявляется на всех этапах реализации национального проекта. Представители «третьего сектора» принимают активное участие в контроле процесса и приемки работ. Однако при отборе и ранжировании объектов, включаемых в планы ремонта, исполнителями ставятся приоритеты по восстановлению дорог, входящих в опорную сеть региона, и достижению показателей национального проекта.

Проекты не только способствуют достижению целевых показателей, но и имеют политическую окраску. Однако, на наш взгляд, решение вопросов граждан может носить не ситуативный, а равномерный характер, тем самым не вызывая перегрузки действующей структуры проекта.

Привлечение граждан к формированию планов ремонтных работ будет способствовать комплексному проектному подходу, управлению экономическими и социально-политическими процессами, а также развитию страны в целом.

Ссылки

1. Пахомова Е. И., Седова Н. Н. Знакомый незнакомый национальный проект // Национальные проекты. 2007. № 10. С. 91–92.
2. Имамов М. М. Приоритетные национальные проекты в системе инновационного развития экономики Российской Федерации // Вестник Академии экономической безопасности МВД России. 2011. № 4. С. 23–28.
3. Устинкин С., Алабин Д. Приоритетные национальные проекты в политическом процессе России // Власть. 2009. № 4. С. 14–17.
4. Карпенко М., Казанцев В., Иванов А. Приоритетные национальные проекты и новая идеология. М.: Современная гуманитарная акад., Ин-т развития гражданского о-ва и местного самоуправления, 2006. 21 с.
5. Малинова О. Ю. Конструирование «либерализма» в постсоветской России. Наследие 1990-х в идеологических битвах 2000-х // Полития. 2017. № 1 (84). С. 6–28.
6. Май В. А. Интервью одного вопроса // Випперсон: сайт. [2006]. URL: <http://viperson.ru/articles/intervyu-odnogo-voprosa> (дата обращения: 06.07.2022).
7. Национальный проект «Жилье и городская среда» // Минстрой РФ: сайт. [2022]. URL: <https://www.minstroyrf.gov.ru/trades/natsionalnye-proekty/natsionalnyy-proekt-zhilye-i-gorodskaya-sreda> (дата обращения: 06.07.2022).
8. Шабанов Я. Из истории разработки и принятия приоритетных национальных проектов // Власть. 2011. № 9. С. 121–123.
9. Иванов О. Б., Бухвальд Е. М. Национальные проекты России: региональное измерение // Этап: экономическая теория, анализ, практика. 2019. № 1. С. 37–53.
10. Бухвальд Е. М. Национальные проекты в системе стратегического планирования в Российской Федерации // Теория и практика общественного развития. 2019. № 2 (132). С. 50–54.

11. Заседание Совета по стратегическому развитию и приоритетным проектам // Президент России: сайт. [2016]. URL: <http://www.kremlin.ru/events/councils/52929> (дата обращения: 06.07.2022).
12. Егоренков Д. А. Приоритетный национальный проект «Современное здравоохранение в региональном политическом процессе» (на примере Саратовской области) // Вестник Поволжской академии государственной службы. 2012. № 1 (30). С. 23–29.
13. Ашихмина Я. Г. Электоральные циклы в России: изменение типологических характеристик выборов // Научный ежегодник Института философии и права Уральского отделения Российской Академии наук. 2009. № 9. С. 303–316.
14. Иванова С. В. О политическом проектировании и проектной деятельности в сфере политики // Пространство и время. 2011. № 1 (3). С. 188–193.
15. Текущий архив департамента дорожного хозяйства Ярославской области. 2022. дело 1. Т. 1. С. 10.
16. Текущий архив департамента дорожного хозяйства Ярославской области. 2022. дело 1. Т. 3. С. 10.
17. Ярославская область попала в число аутсайдеров по нормативному состоянию дорог // Портал Черемуха: сайт. [2022]. URL: <https://cheremuha.com/2022/07/04/yaroslavskaya-oblast-popala-v-chislo-atsajderov-po-sostoyaniyu-dorog.html> (дата обращения: 05.07.2022).
18. Хвостова С. Дороги нет и 40 миллионов – нет // Газета Ярославского регионального отделения политической партии Справедливая Россия. 22.06.2022. № 2 (47).
19. Михаил Евраев. Наша задача увеличивать объемы дорожных работ // Ярославский регион: сайт. [2022]. URL: <https://yarreg.ru/articles/mihail-evraev-nasha-zadacha-uvlichivat-obemy-dorojnyh-rabot/> (дата обращения: 06.07.2022).
20. Текущий архив департамента дорожного хозяйства Ярославской области. 2022. дело 2. Т. 2. С. 20.