

Программно-целевой подход к формированию опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера

Program and target approach to formation of the basic transport network of the European and Cisural North

УДК 338.47:656 (470.13)

А. Н. Киселенко, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН (Сыктывкар, Россия)

Е. Ю. Сундуков, Институт социально-экономических и энергетических проблем Севера Коми НЦ УрО РАН (Сыктывкар, Россия)

A. N. Kiselenko, Institute of Socio-Economic and Energy Problems of the North, Komi Science Centre of Ural Branch of Russian Academy of Sciences (Syktyvkar, Russia)

E. Yu. Sundukov, Institute of Socio-Economic and Energy Problems of the North, Komi Science Centre of Ural Branch of Russian Academy of Sciences (Syktyvkar, Russia)

В статье показано, что программно-целевой подход является одним из инструментов при разработке прогнозов экономического развития государства и его регионов. Целью работы является обоснование применения программно-целевого подхода к формированию опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера.

Ключевые слова: программно-целевой подход, транспорт, опорная транспортная сеть, Европейский и Приуральский Север, системный анализ.

In the article it is shown that program and target approach is one of tools in case of development of forecasts of economic development of the state and its regions. The purpose of work is justification of application of program and target approach to formation of the basic transport network of the European and Cisural North.

Keywords: program and target approach, transport, basic transport network, European and Cisural North, systems analysis.

Введение

Программно-целевой подход является одним из основных инструментов осуществления государственной и региональной экономической, экологической, социальной политики [1]. Он позволяет реализовать потребность в осуществлении интеграционных процессов в экономике, обусловленную, с одной сто-

роны, сложностью комплексных проблем экономического развития, требующих для своего решения эффективного межотраслевого, межведомственного и межрегионального взаимодействия, а с другой — высокой степенью отраслевой и территориальной дифференциации уровня развития отдельных элементов экономической системы [2]. Транспорт, процессы товародвижения являются составными элементами любой экономической системы [14]. Формирование опорной транспортной сети (ОТС) Европейского и Приуральского Севера (Е и ПС) необходимо осуществлять, основываясь на принципах программно-целевого подхода.

Общие сведения о программно-целевом подходе

По Б. А. Райзбергу [7], программно-целевой подход проявляется в выработке и практическом воплощении путей развития, продвижения из настоящего в будущее социально-экономических систем самого разного рода, масштаба, значения, исходя из намеченных целей и программ целевого использования располагаемых и предвидимых ресурсов. Суть подхода состоит, с одной стороны, в обязательном наличии выраженной целевой ориентации намечаемых действий, с другой — в организации совокупности таких действий, подчинения их определенной логике, сведении в упорядоченную систему, увязанную в пространстве и времени, что, собственно, и придает намечаемым мерам программный характер.

В России (СССР) одним из первых успешных примеров использования программно-целевого подхода являлись разработка и реализация плана ГОЭЛРО [5, 7, 12]. Относительно транспорта исторически правильнее ссылаться на проект Транссибирской железнодорожной магистрали. По замыслу С. Ю. Витте, эта железная дорога строилась с целью «обеспечить русскому военному флоту все необходимое и дать ему твердую точку опоры в наших восточных портах» [17, с. 118]. К обсуждению проблем строительства Транссибирской железнодорожной магистрали были привлечены все заинтересованные министерства: финансов, путей сообщения, военное, внутренних дел, морское, земледелия и государственных имуществ, императорского двора. Решение о необходимости создания дороги было принято 6 июня 1887 г. Будучи министром финансов, С. Ю. Витте делал все, чтобы возможностями своего ведомства продвигать стройку. Осуществляемое финансирование работ позволяло строить Транссибирскую железнодорожную магистраль опережающими темпами. К зиме 1893 г. было построено 413 километров, в 1894 г. — 891 километр, а в 1895 г. — свыше 1340 километров [17, с. 126].

Появление термина «программно-целевое планирование» относится к началу 60-х гг. XX в. Однако развитие методологических принципов было наиболее интенсивным в 70-е гг. Именно в это время по проблемам программно-целевого планирования было опубликовано значительное количество литературы, разработаны новые методологические подходы [13].

Методология программно-целевого планирования, по мнению А. И. Чистобаева и Ю. Н. Баженова [15], направлена: на усиление целенаправленности разрабатываемых планов; концентрацию и объединение усилий научных, проектных и производственных учреждений; создание общеметодологической и методической основы выделения ведущих звеньев плана, формирование приоритетов их развития; разработку организационно-экономического механизма эффективного решения межотраслевых и межтерриториальных вопросов, преодоление ведомственности и местничества в их решении, достижение рационального сочетания отраслевого и территориального управления.

Программно-целевое планирование строится по логической схеме «проблема — цели — пути — способы — средства — результат». Сначала формулируется проблема, далее определяются цели, которые должны быть достигнуты, потом намечаются пути их реализации, а затем более детализированные способы и средства. В конечном счете разрабатывается программа действий по достижению поставленных целей. Программно-целевой метод планирования имеет следующие принципиальные особенности, которые и определяют его преимущества [14]:

- индикативный характер программ. Содержание и очередность намеченных мероприятий, а также сроки их реализации определяются исходя из экономической и социальной целесообразности приоритетных направлений развития территории с учетом возможностей финансирования программных мероприятий;

- системный характер основных целей и задач программ, предназначенных для решения сложных комплексных проблем. Метод предусматривает системный подход к организации формирования и реализации программ, наличие механизма управления, в котором в неразрывном единстве и взаимосвязи учитываются и используются человеческие, материальные, природные, финансовые и информационные ресурсы;

- единство методологических подходов к решению задач развития всеми субъектами планирования;

- возможность одновременного осуществления двух типов интеграции: пространственной, при которой объединяются усилия субъектов, и временной, обеспечивающей четкую последовательность и единство различных этапов (стадий) общего процесса движения к конечной цели, предусмотренной программой;

- способность концентрировать ограниченные материальные и финансовые ресурсы на решении принципиальных вопросов развития экономики или общества в целом по стране или в отдельном регионе;

- эффект мультипликатора при целевом использовании ограниченных бюджетных ресурсов за счет дополнительного привлечения внебюджетных средств, средств заинтересованных государственных и коммерческих предприятий.

В работе [1] дана характеристика разновидностей применения программно-целевого метода при регулировании социально-экономических процессов. Отмечены недостатки управленческих процедур, связанных с отсутствием должной институциональной закреплённости механизмов реализации государственных программ. Предложены меры по институционализации программно-целевого управления в контексте реализации экономических интересов субъектов экономической деятельности. В частности, со ссылкой на [16] отмечается, что программно-целевой метод обеспечивает прямую взаимосвязь между распределением ресурсов и достижением целей социально-экономического развития, способствует соблюдению единого подхода и рациональному использованию бюджетных средств для решения наиболее значимых задач, служит инструментом выравнивания экономического положения территорий и отраслей.

Программно-целевой подход на транспорте

Отказ от использования программно-целевого подхода в планировании на транспорте может привести к усилению дисбаланса между развитием транспортной системы и потребностями социально-экономического развития страны. В настоящее время указанная проблема решается двумя способами:

— первый предусматривает разработку федеральных целевых программ развития отдельных видов транспорта, направленных на решение главным образом отраслевых проблем;

— второй предусматривает разработку единой Федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России (2010—2020 годы)» (далее — Программа), направленной на решение проблемы в целом.

Государственные программы Российской Федерации разрабатываются федеральными органами исполнительной власти для достижения приоритетов и целей социально-экономического развития и обеспечения национальной безопасности Российской Федерации, определенных в стратегии социально-экономического развития Российской Федерации, отраслевых документах стратегического планирования Российской Федерации, страте-

гии пространственного развития Российской Федерации и основных направлениях деятельности Правительства Российской Федерации.

Государственные программы субъекта Российской Федерации разрабатываются в соответствии с приоритетами социально-экономического развития, определенными стратегией социально-экономического развития субъекта Российской Федерации с учетом отраслевых документов стратегического планирования Российской Федерации и стратегией социально-экономического развития макрорегионов, на период, определяемый высшим исполнительным органом государственной власти субъекта Российской Федерации.

Примером является реализация Программы региональной транспортно-логистической системы (РТЛС) «Северо-Запад» [9]. Данная программа представила собой скоординированный комплекс социально-экономических, производственных, научно-исследовательских и других программ, планов, мероприятий, увязанный с ресурсами, сроками и исполнителями, направленный на разработку и реализацию эффективной системы обслуживания Северо-Западного региона России на базе интегрированной логистики. Не все поставленные этой программой задачи были выполнены в полном объеме, тем не менее в районах, тяготеющих к Санкт-Петербургу, произошли значительные логистические преобразования.

Как положительный момент следует отметить опережающее развитие российских портов на Балтике: нефтеналивной порт Приморск, сухогрузный порт Усть-Луга, порт Выборгский. Появились Балтийская трубопроводная система — II, связывающая нефтепровод «Дружба» с портами России на Балтийском море, газопровод «Северный поток» и проект его расширения — «Северный поток — 2». В результате в 2015 г. российский транзит через порты стран Балтии в целом снизился на 15—20 %. Такие грузы, как каменный уголь, железная руда, нефтепродукты начинают перенаправляться в российские порты. Так, грузооборот Вентспилсского порта в 2015 г. составил 22,5 млн т, что на 14 % меньше, чем за предыдущий год, а за 4 месяца 2016 г. грузооборот и вовсе сократился на 23,2 % — до 7,6 млн т. Снижение объёмов связано с российской политикой переориентации грузов на свои порты [10, 11].

Формирование опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера на основе программно-целевого подхода

Постановка проблемы состоит в формировании сети путей сообщения и узлов, обеспечивающих доступность транспортных услуг между основными населенными пунктами и экономическими центрами. Здесь должны быть перечислены все элементы (предприятия, организации, учреждения и т. п.), которые обеспечивают доступность транспортных услуг в рамках цели исследования; выделена внешняя среда, представляющая собой совокупность всех систем и факторов, с которыми исследуемый объект вступает во взаимодействие как внутри мегарегиона, так и вне его; предварительно определены цели и основные задачи формируемой ОТС.

На первом этапе производится декомпозиция системы на объекты и субъекты планирования. При описании объектов планирования выделяются соответствующие виды транспортных, информационных, финансовых потоков и организационно замкнутые элементы — звенья, через которые они проходят; определяется состав элементов и систем видов транспорта и отраслей экономики. Основным результатом этого этапа является разработка предварительной модели ОТС и выявление основных проблем, связанных с ее формированием.

Результаты второго этапа — конкретизации целей и задач исследования. Они должны отражать переход от намеченной на первом этапе цели системного анализа к перечню конкретных целей и задач формирования ОТС в рамках программно-целевого подхода. Для каждой задачи должен быть сформулирован комплекс программных мероприятий и установленных ресурсов, обеспечивающие ее реализацию.

Заключительным этапом формирования ОТС является выбор альтернатив по организационно-функциональной структуре системы и комплексу обеспечивающих подсистем.

Затраты на разработку ОТС, сроки и последовательность реализации проекта определяются с учетом необходимости формирования комплекса обеспечивающих подсистем: финансово-экономической; подсистемы информационно-компьютерной поддержки; программно-математической; организационно-правовой; комплекса технических средств.

Результатом системного анализа является проект ОТС, включающий организационно-функциональные структуры, распределение функций по элементам структуры, выделение обеспечивающих подсистем, предварительную оценку эффективности проекта.

В процессе практической реализации проекта ОТС методология системного анализа трансформируется в программно-целевой подход. При этом под программой формирования ОТС понимается планируемый комплекс экономических, технических, проектных, производственных, экологических, научно-исследовательских и других мероприятий, направленных на достижение целей и задач ее функционирования.

Сущность программно-целевого подхода заключается в четком определении конечной цели (системы целей) создания ОТС и формировании программ функционирования каждой подсистемы для достижения глобальной цели.

Программа построения ОТС Е и ПС должна разрабатываться на основе действующего законодательства и в соответствии с программами экономического развития субъектов РФ, относящихся к Е и ПС.

При разработке программы должны учитываться установленный Правительством РФ порядок разработки и реализации федеральных целевых программ развития Российской Федерации и межгосударственных целевых программ, комплексный прогноз развития и размещения производительных сил России, ее республик и регионов, нормативные акты Минтранса РФ и другие документы, регламентирующие реализацию экономической политики государства.

Значение вариантной разработки мегарегиональной программы формирования ОТС повышается в зависимости от общей экономической ситуации, политической стабильности, условий финансирования и кредитования программы, стоимости и дефицитности используемых ресурсов, применяемых технологий и других условий для достижения целей и задач, решаемых в ходе выполнения программы.

Программа формирования ОТС должна содержать: анализ исходного состояния; обоснование необходимости формирования; формализованные основные цели и задачи; взаимосвязанную систему программных мероприятий,

реализующих поставленные цели и задачи; обоснование необходимых финансовых, материальных и трудовых затрат; этапы и сроки выполнения программы; механизм осуществления программы и предложения по организации управления и контроля за ходом ее выполнения; оценку социально-экономической эффективности и экономических воздействий от реализации программных мероприятий; сведения о генеральном заказчике, исполнителях и соисполнителях работ.

В методологическом аспекте применение программно-целевого подхода для разработки ОТС обусловлено следующими основными причинами:

1) многообразием целей, достигаемых с помощью ОТС, в сочетании с ресурсными ограничениями, которые вызывает необходимость распределения ограниченных ресурсов между целями на основе их ранжирования и оценок объемов всех видов ресурсов, необходимых для их реализации;

2) необходимостью соизмерения затрат на создание и развитие отдельных подсистем с их вкладом в достижение глобальной цели ОТС;

3) возрастанием числа альтернативных средств достижения целей и решения поставленных задач в сочетании с неоднозначностью затрат на их реализацию, что требует целеориентированного анализа и выбора оптимальных решений на множестве альтернатив;

4) межрегиональным, межотраслевым и международным характером транспортного процесса в ОТС, требующего координации и взаимной увязки как в процессе создания, так и при функционировании ОТС;

5) разными сроками и объемами инвестиций в реализацию отдельных задач синтеза ОТС и ее подсистем, что вызывает необходимость выделения приоритетных задач с целью получения быстрой отдачи;

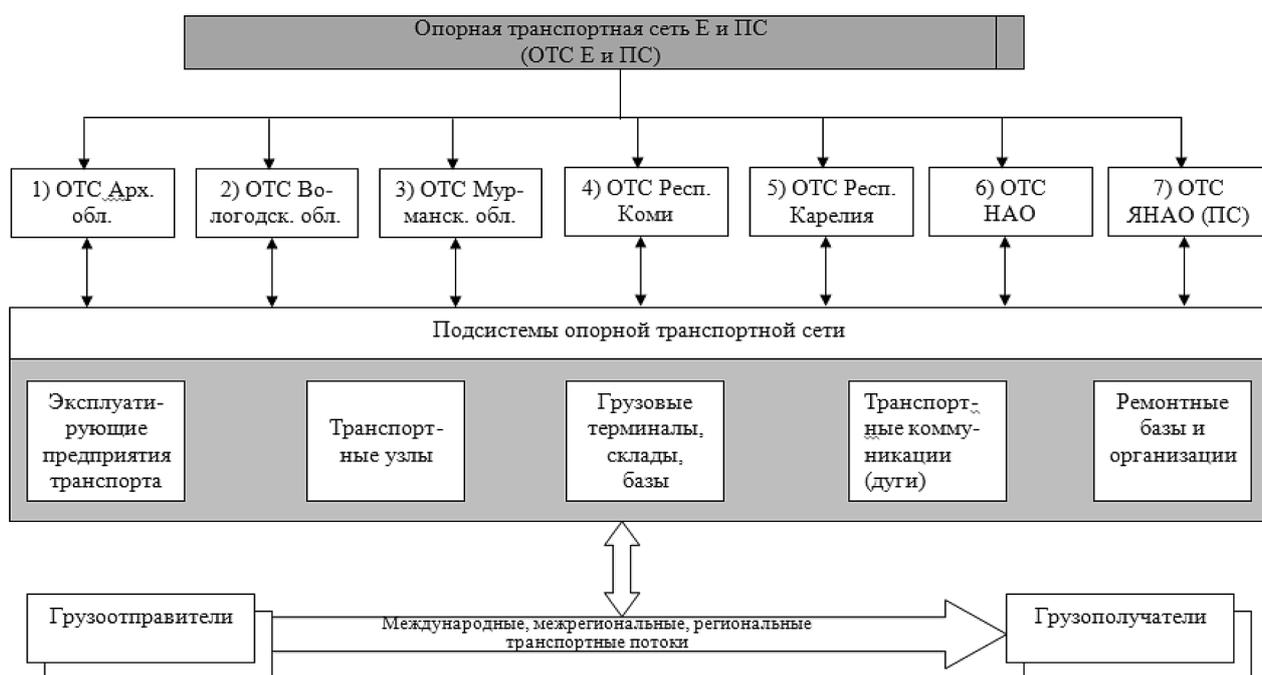
6) необходимостью координации работ по формированию ОТС с федеральными и региональными программами в части, касающейся транспорта;

7) усилением влияния неопределенности на выбор способов и средств достижения поставленных перед ОТС целей, что требует прогнозирования решений, формирования ряда альтернативных вариантов синтеза ОТС и процедуры их отбора в процессе синтеза и снятия неопределенностей.

Учитывая вышеизложенное, применение программно-целевого подхода к формированию ОТС должно быть направлено на определение структуры ОТС и возможность гибкого реагирования на появление новых целей и задач.

Укрупненно организационно-функциональная структура ОТС представлена в виде схемы (см. рисунок).

Основными транспортными предприятиями, эксплуатирующими элементы опор-



Укрупненная организационно-функциональная структура ОТС Е и ПС

ной транспортной сети, являются Северная и Октябрьская железные дороги — филиалы ОАО РЖД; авиационные компании (ОАО «Нарьян-Марский объединенный авиаотряд», ООО АК «Авианова» в Архангельске, ООО «Архангельское региональное авиапредприятие», ОАО «2-й Архангельский объединенный авиаотряд», ОАО «Комиавиатранс», ООО «ЮТэйр-Экспресс» и др.); предприятия внутреннего водного транспорта (ОАО «Северное речное пароходство» и ОАО «Архангельский речной порт», муниципальное предприятие Заполярного района «Северная транспортная компания» в НАО, ОАО «Печорский речной порт», ОАО «Региональная транспортная компания» в Республике Коми,

ОАО «Салехардский речной порт» и др.); предприятия автомобильного транспорта различных форм собственности.

Заключение

Таким образом, программно-целевой подход является эффективным инструментом формирования опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера. Для получения качественного решения проблемы необходимо наряду с программно-целевым подходом применять и другие подходы и методы (балансовый, нормативный, стратегического планирования и др.).

Список литературы

1. Батиевская В. Б. Сравнительная характеристика применения программно-целевых методов в современной российской экономике // Экономика и социальная политика. 2015. № 5. С. 51—53.
2. Гранберг А. Г. Стратегия территориального социально-экономического развития России: от идеи к реализации // Вопросы экономики. 2001. № 9. С. 15—28.
3. Збрицкий А. А. Программно-целевое управление социально-экономическим комплексом: автореф. дис. ... д-ра экон. наук. URL: <http://www.dissercat.com/content/programmno-tselevoe-upravlenie-sotsialno-ekonomicheskim-kompleksom> (дата обращения: 15.08.2016).
4. Киселенко А. Н. Методология прогнозирования и стратегического планирования развития регионов // Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2005. № 4. URL: <http://koet.syktu.ru/vestnik/2005/2005-4/29.htm> (дата обращения: 25.10.2016).
5. Кочкаров Р. А., Эльканова Л. М. Планирование и программно-целевые методы в России // Информационно-измерительные и управляющие системы. 2008. № 3. Т. 6. С. 104—108.
6. Поспелов Г. С. Проблемы программно-целевого планирования и управления. М.: ИНТРО, 2001. 206 с.
7. Райзберг Б. А. Целевые программы в системе государственного управления экономикой. М.: Лаборатория книги, 2012. 332 с.
8. Семенко А. И., Сергеев В. И. Логистика: Основы теории. СПб.: Союз, 2001. 544 с.
9. Сергеев В. И. Логистика в бизнесе. М.: ИНФРА-М, 2001. 608 с.
10. Стариков А. Порты Прибалтики: курс на сокращение транзита // Аналитический портал. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/241215-porty-pribaltiki/> (дата обращения: 15.08.2016).
11. Стариков А. Страны Балтии начинают борьбу за российский транзит // Аналитический портал. URL: <http://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/240516-tranzit/> (дата обращения: 15.08.2016).
12. Сычанина С. Н., Шичиха Р. А. Программно-целевое управление: генезис и тенденции развития // Научный вестник ЮИМ. 2013. №4. С. 37—42.
13. Тулохонов А. К., Раднаев Б. Л., Гомбоев Б. О., Михеева А. С. и др. Стратегия эколого-экономического развития региона: аналит. обзор // Гос. публич. науч.-техн. б-ка Сиб. отделения Рос. акад. наук. Байкальский ин-т природопользования. Новосибирск: ГПНТБ СО РАН, 2007. 208 с. (Сер. Экология. Вып. 83).
14. Фесик С. В. Внедрение программно-целевого метода в бюджетный процесс Российской Федерации // Вестник Томского государственного университета. 2014. № 383. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/vnedrenie-programmno-tselevogo-metoda-v-byudzhethnyu-protsess-rossiyskoj-federatsii> (дата обращения: 15.08.2016).
15. Чистобаев А. И., Баженов Ю. Н. Территориальные комплексные программы. Л., 1984. 228 с.
16. Шедько Ю. Н. Программно-целевой метод как инструмент повышения эффективности территориальных социоэкономических систем // Региональная экономика: теория и практика. 2010. № 44. С. 24—30.
17. Шишов А. В. Витте. Финансовый гений последних Романовых. М.: Вече, 2004. 432 с.

References

1. Batievskaya V. B. Sravnitel'naya kharakteristika primeneniya programmno-tselevykh metodov v sovremennoy rossiyskoy ekonomike [The comparative characteristic of application of program and target methods in the modern Russian economy] // *Ekonomika i sotsial'naya politika*. 2015. No. 5. Pp. 51—53.
2. Granberg, A. G. Strategiya territorial'nogo sotsial'no-ekonomicheskogo razvitiya Rossii: ot idei k realizatsii [Strategy of territorial social and economic development of Russia: from the idea to implementation] // *Voprosy ekonomiki*. 2001. No. 9. Pp. 15—28.
3. Zbritskiy A. A. *Programmno-tselevoe upravlenie sotsial'no-ekonomicheskim kompleksom*. [Program goals management of a social and economic complex. Dr. ek. sci. diss. abstr.]: avtoref. diss. ... dokt. ek. nauk. Available at: <http://www.disscat.com/content/programmno-tselevoe-upravlenie-sotsialno-ekonomicheskim-kompleksom> (accessed 15.08.2016).
4. Kiselenko A. N. Metodologiya prognozirovaniya i strategicheskogo planirovaniya razvitiya regionov [Methodology of forecasting and strategic planning of development of regions] // *Vestnik Nauchno-issledovatel'skogo tsentra korporativnogo prava, upravleniya i venchurnogo investirovaniya Syktyvkar'skogo gosudarstvennogo universiteta*. 2005. No. 4. Available at: URL: <http://koet.syktu.ru/vestnik/2005/2005-4/29.htm> (accessed 25.10.2016).
5. Kochkarov R. A. El'kanova L. M. Planirovanie i programmno-tselevye metody v Rossii [Planning and program and target methods in Russia] // *Informatsionno-izmeritel'nye i upravlyayushchie sistemy*. 2008. No. 3. Vol. 6. Pp. 104—108.
6. Pospelov, G. S. *Problemy programmno-tselevogo planirovaniya i upravleniya*. Moscow: INTRO, 2001. 206 p.
7. Rayzberg B. A. *Tselevye programmy v sisteme gosudarstvennogo upravleniya ekonomikoy*. Moscow: Laboratoriya knigi, 2012. 332 p.
8. Semenko A. I., Sergeev V. I. *Logistika. Osnovy teorii*. St. Petersburg: Soyuz Publ., 2001. 544 p.
9. Sergeev V. I. *Logistika v biznese*. Moscow: INFRA-M, Publ., 2001. 608 p.
10. Starikov A. *Porty Pribaltiki: kurs na sokrashchenie tranzita* [Ports of Baltics: course towards transit reduction] // Analiticheskiy portal. Available at: <http://www.rubaltic.ru/article/ekonomika-i-biznes/241215-porty-pribaltiki/> (accessed 15.08.2016).
11. Starikov A. *Strany Baltii nachinayut bor'bu za rossiyskiy tranzit* // Analiticheskiy portal. Available at: <http://www.rubaltic.ru/article/politika-i-obshchestvo/240516-tranzit/> (accessed 15.08.2016).
12. Sychanina S. N., Shichiyakh R. A. Programmno-tselevoe upravlenie: genesis i tendentsii razvitiya [Program goals management: genesis and tendencies of development] // *Nauchnyy vestnik YuIM*. 2013. No. 4. Pp. 37—42.
13. Tulokhonov A. K., Radnaev B. L., Gomboev B. O., Mikheeva A. S., eds. Strategy of environmental and economic development of the region : state-of-the-art review. *Gos. publich. nauch.-tekhn. b-ka Sib. otdeleniya Ros. akad. nauk. Baykal'skiy in-t prirodopol'zovaniya. Novosibirsk* : GPNTB SO RAN Publ., 2007. 208 p. (Ser. Ekologiya. V'sh. 83).
14. Fesik, S. V. Vnedreniye programmno-tselevogo metoda v byudzhethnyy protsess Rossiyskoy Federatsii [Implementation of a program and target method in the budget process of the Russian Federation] // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2014. No. 383. (In Russ). Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/vnedrenie-programmno-tselevogo-metoda-v-byudzhethnyy-protsess-rossiyskoy-federatsii> (accessed 15.08.2016).
15. Chistobaev A. I., Bazhenov Yu. N. Territorial'nye kompleksnye programmy: Leningrad, 1984. 228 p.
16. Shed'ko Yu. N. Programmno-tselevoy metod kak instrument povysheniya effektivnosti territorial'nykh sotsioekonomicheskikh sistem [Program and target method as instrument of increase in efficiency of territorial socioeconomic systems] // *Regional'naya ekonomika: teoriya i praktika*. 2010. No. 44. Pp. 24—30.
17. Shishov A. V. *Vitte. Finansovyy geniy poslednikh Romanovykh*. Moscow: Veche Publ., 2004. 432 p.

Для цитирования: Киселенко А. Н., Сундуков Е. Ю. Программно-целевой подход к формированию опорной транспортной сети Европейского и Приуральского Севера // Корпоративное управление и инновационное развитие экономики Севера: Вестник Научно-исследовательского центра корпоративного права, управления и венчурного инвестирования Сыктывкарского государственного университета. 2016. № 4. С. 99—105.

For citation: Kiselenko A. N., Sundukov E. Yu. Program and target approach to formation of the basic transport network of the European and Cisural north // Corporate governance and innovative economic development of the North: Bulletin of the Research Center of Corporate Law, Management and Venture Capital of Syktyvkar State University. 2016. № 4. P. 99—105.