

Научная статья

УДК 351.711

EDN [HOUGPK](#)

DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(2).595-606

**А.А. Ануфриева¹ , М.В. Шиенков² **¹ Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация² Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области,
г. Иркутск, Российская ФедерацияАвтор, ответственный за переписку: А.А. Ануфриева, alena-a2002@mail.ru

РАЗРАБОТКА И РЕАЛИЗАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПРОГРАММ И РЕГИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ В СФЕРЕ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА

АННОТАЦИЯ. Статья посвящена вопросам разработки и реализации государственных программ, федеральных проектов и региональных проектов Иркутской области в сфере дорожного хозяйства. Выделены ключевые проблемы планирования и реализации мероприятий государственных программ, препятствующие своевременному и эффективному достижению целевых индикаторов развития дорожного хозяйства региона, которые отражены в документах стратегического планирования Российской Федерации и Иркутской области: транспортной стратегии до 2030 г., государственной программе «Развитие транспортной системы Российской Федерации», национальном проекте «Безопасные качественные дороги». Обоснована целесообразность и возможность корректировки мероприятий государственной программы Иркутской области по развитию дорожного хозяйства с целью обеспечения достижения целевых индикаторов, в том числе приведение в нормативное состояние не менее 85 % опорных дорог региона, и оптимизации финансового обеспечения выполнения пятилетнего план дорожной деятельности Иркутской области на 2023–2027 гг. Сделан вывод о необходимости дальнейшего совершенствования правовых, организационных и методических основ деятельности органов государственной власти региона и организаций государственного сектора по развитию дорожного хозяйства с целью создания условий для формирования единого экономического пространства страны, реализации социальных программ и инвестиционных проектов.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Государственная программа, региональный проект, дорожное хозяйство, Иркутская область.

ИНФОРМАЦИЯ О СТАТЬЕ. Дата поступления 3 марта 2023 г.; дата принятия к печати 11 мая 2023 г.; дата онлайн-размещения 5 июня 2023 г.

Original article

А.А. Anufrieva¹ , M.V. Shienkov² ¹ Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation¹ Irkutsk Region Transport and Road Management's Ministry, Irkutsk, Russian FederationCorresponding author: A.A. Anufrieva, alena-a2002@mail.ru

DEVELOPMENT AND IMPLEMENTATION OF IRKUTSK REGION'S STATE PROGRAMS AND REGIONAL PROJECTS IN ROAD MANAGEMENT

ABSTRACT. The article is devoted to development and implementation of Irkutsk region's state programs and regional projects in road management. The planning and implementation key problems of state programs that hinder the timely and effective achievement of target indicators for the development of road sector in the region

© Ануфриева А.А., Шиенков М.В., 2023

are highlighted. The expediency and possibility of adjusting the measures of Irkutsk region's state program for road facilities development in order to ensure the achievement of target indicators and optimize financial support for the implementation of the Irkutsk region's five-year road activity plan for 2023–2027 is substantiated. It was concluded that it is necessary to further improve the legal, organizational and methodological foundations of the activities of the state authorities of the region and public sector organizations for the development of the road economy in order to provide facilities for the formation of a single economic space of the country, the implementation of social programs and investment projects.

KEYWORDS. State program, regional project, road management, Irkutsk region.

ARTICLE INFO. Received March 03, 2023; accepted May 11, 2023; available online June 05, 2023.

Дорожное хозяйство — системообразующая отрасль национальной экономики. Без преувеличения, его состояние оказывает определяющее влияние на формирование единого экономического пространства страны, обеспечивает повышение ее конкурентоспособности, обороноспособности, создает условия для реализации социальных программ и инвестиционных проектов, обеспечивает мобильность и высокие темпы экономического роста.

Однако, современный рейтинг развития дорожной сети России по сравнению с другими странами отражает низкое качество автомобильных дорог Российской Федерации (99 место в мире из 141 страны в 2019 г.)¹, лишь немногим более половины дорог отвечают нормативным требованиям (50,4 %) ², что препятствует социально-экономическому развитию страны в целом. За последние 3 года объемы дорожных работ в России существенно увеличились [1]. Результаты исследования, проведенного в декабре 2022 г. Всероссийским центром изучения общественного мнения (ВЦИОМ), показали³, что граждане отмечают усилия властей в части обеспечения населения качественными, доступными и безопасными дорогами (в первую очередь, за счет осуществления своевременных качественных ремонтных работ и строительства новых дорог, развязок, инфраструктуры). Более половины опрошенных — 54 % — отметили улучшение качества дорог внутри населенных пунктов за последний год, по региональным дорогам этот показатель составил 62 %. При этом 44 % участников опроса отметили улучшение доступности дорог внутри населенных пунктов, а более половины респондентов (51 %) указали на улучшение доступности региональных дорог.

По данным Федеральной службы государственной статистики⁴ общая протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального и местного значения по субъектам Российской Федерации на 2021 г. составляет 1 566,145 тыс. км. Доля автомобильных дорог общего пользования, отвечающих нормативным требованиям регионального или межмуниципального значения составляет 48,2 %, местного значения составляет 53 %. В 2019–2022 гг. отремонтировано более 65,8 тыс. км автомобильных дорог федерального, регионального и местного значения (рис. 1). В нормативное состояние приведено в общей сложности 25,9 тыс. объектов дорожного хозяйства.

¹ Рейтинг стран по качеству дорог глобального исследования Global Competitiveness Report. URL: <https://nonews.co/wp-content/uploads/2019/12/GEF2019.pdf>.

² Рейтинг российских регионов по качеству дорог. URL: <https://riarating.ru/infografi-ka/20220704/630225315.html>.

³ Росавтодор. URL: <https://rosavtodor.gov.ru/press-center/news/592271>.

⁴ Федеральная служба государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/10705>.

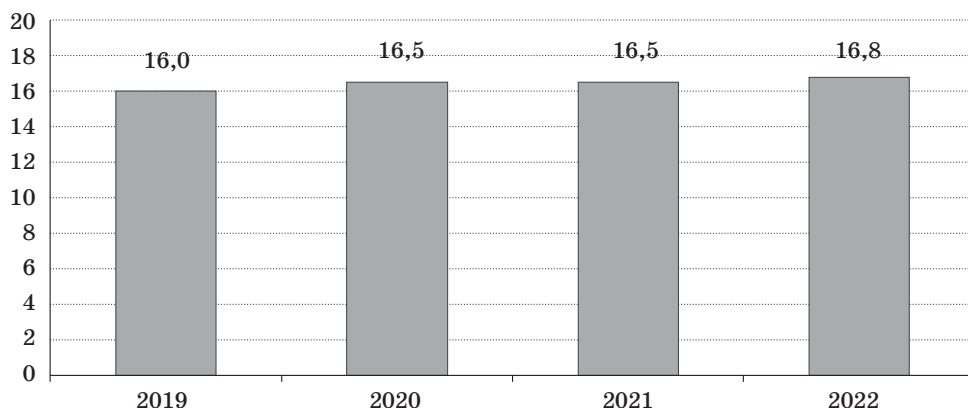


Рис. 1. Протяженность отремонтированных российских дорог, тыс. км

В 2022 г. распоряжением Правительства Российской Федерации от 20.06.2022 г. № 1601-р был утвержден пятилетний план дорожной деятельности на 2023–2027 гг. с суммарным бюджетом 13,2 трлн р., в соответствии с которым к 2030 году доля региональных трасс, находящихся в нормативном состоянии, должна составить не меньше 60 %, доля улично-дорожной сети агломераций — не ниже 85 %.

Несмотря на позитивные сдвиги, недостаточное качество планирования при разработке и реализации государственных программ, наряду с иными ключевыми факторами, препятствует своевременному и эффективному достижению целевых индикаторов развития дорожного хозяйства.

Сегодня основными инструментами государственной политики Российской Федерации в сфере дорожного хозяйства являются:

- транспортная стратегия РФ на период до 2030 г. с прогнозом на период до 2035 г. (далее — Транспортная стратегия);
- национального проекта «Безопасные качественные дороги» в составе которого представлены федеральные проекты «Региональная и местная дорожная сеть», «Общесистемные меры развития дорожного хозяйства» и «Безопасность дорожного движения»;
- единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г. (далее — Единый план);
- государственная программа Российской Федерации «Развитие транспортной системы»;
- стратегия развития инновационной деятельности в области дорожного хозяйства на 2021–2025 гг. (Росавтодор).

Представленные документы содержат концептуальные положения по развитию данной сферы, определяют меры государственного регулирования, цели, целевые индикаторы, мероприятия и проекты по их достижению, увязывают стратегические приоритеты и цели в сфере дорожного хозяйства с финансированием. Следовательно, качество разработки и реализации этих стратегических документов во многом определяет эффективность и своевременность реализации мероприятий по развитию дорожного хозяйства в стране.

Однако анализ представленных документов показал, что:

- наблюдается слабая увязка целевых значений одних и тех же индикаторов развития дорожного хозяйства в различных документах планирования. Как верно

отмечает Е.Р. Метелева, «количество и перечень целевых/ключевых показателей определены каждый раз по-разному, в результате чего абсолютно не обеспечивается преемственность документов, затрудняется возможность стратегического контроля выполнения поставленных задач и достижения запланированных целей (ожидаемых результатов) с течением времени» [2, с. 692];

– существуют расхождения между Единым планом и Транспортной стратегией Российской Федерации по некоторым показателям. Проблему рассогласованности, несбалансированности основных документов стратегического планирования выделяют многие авторы [3–5];

– краткосрочные документы зачастую становятся основой для определения стратегических целей и приоритетов социально-экономического развития;

– в связи с частой сменой и корректировкой стратегических целей, целевых индикаторов социально-экономического развития Российской Федерации проводится большая работа по корректировке государственных программ и федеральных/региональных проектов;

– включаются показатели, которые ранее не учитывались по субъекту Российской Федерации, что влечет необходимость перераспределения дорожного фонда с уже запланированных мероприятий, риски нецелевого использования средств дорожного фонда в первую очередь при разработке проектной документации на строительство, реконструкцию, капитальный ремонт автомобильных дорог;

– утвержденные в базовых документах приоритеты и цели развития дорожного хозяйства не включают элементы инновационной деятельности;

– и др.

На примере представления ключевых показателей развития дорожного хозяйства продемонстрируем некоторые указанные выше недостатки при разработке документов стратегического планирования (табл. 1).

Таблица 1

Сравнительный анализ представления целевых показателей развития дорожного хозяйства плановых документов Российской Федерации

№ п/п	Показатели национального проекта, ед. изм.	Базовое значение	Период, год						
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
1. Доля дорожной сети городских агломераций, находящаяся в нормативном состоянии, %									
1.1	Единый план по достижению национальных целей развития РФ на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г.	42,0	44,0	65,3	71,9	73,0	77,0	81,0	85,0
1.2	Транспортная стратегия РФ до 2030 г.	–	–	65,3	–	–	–	–	85,0
1.3	Национальный проект «Безопасные качественные дороги»	42,0	44,0	65,3	69,0	73,0	77,0	81,0	85,0
2. Доля автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, %									
2.1	Единый план по достижению национальных целей развития РФ на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г.	43,1	43,6	44,5	46,4	45,8	46,8	48,6	50,9
2.2	Транспортная стратегия РФ до 2030 г.	–	–	44,2	–	–	–	–	50,9

Окончание табл. 1

№ п/п	Показатели национального проекта, ед. изм.	Базовое значение	Период, год						
			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
2.3	Национальный проект «Безопасные качественные дороги»	43,1	43,6	44,5	44,9	45,8	46,8	50,0	52,0
3. Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %									
3.1	Единый план по достижению национальных целей разви- тия РФ на период до 2024 г. и на плановый период до 2030 г.	Показатель не утвержден							
3.2	Транспортная стратегия РФ до 2030 г.	–	–	–	–	–	–	–	55,0
3.3	Национальный проект «Безопасные качественные дороги»	72,6	–	–	–	–	–	72,6	75,5

Наглядно видно, что наблюдаются расхождения между целевыми значениями показателей Единого плана и Транспортной стратегией, несвязность показателей, отраженных в документах стратегического планирования.

Указом Президента Российской Федерации от 2.06.2022 г. № Пр-1231 «Перечень поручений по итогам совещания по вопросам дорожного строительства» был установлен новый целевой индикатор «доля автомобильных дорог, входящих в состав опорной сети автомобильных дорог, находящихся в нормативном состоянии» и его значение не менее 85 % к 2027 г., что вызвало необходимость корректировки действующих государственных программ субъектов РФ, в том числе в части разработки мероприятий, направленных на его достижение. Опорная сеть — совокупность автомобильных дорог, пользующихся наибольшим транспортным спросом и ведущих к многосторонним автомобильным пунктам пропуска, значимым туристическим объектам, транспортным и логистическим узлам, крупным промышленным предприятиям или кластерам⁵. По сути, эти дороги формируют так называемый «транспортный каркас» России, включающий существующие и перспективные маршруты межрегиональных и транзитных перевозок с увязкой их с федеральной сетью и реализацией инвестиционных проектов.

В опорную сеть Иркутской области вошли 27 автомобильных дорог общей протяженностью 3 890,87 км, из них 12 автомобильных дорог федерального значения протяженностью 1 671,63 км и 15 автомобильных дорог регионального и межмуниципального значения протяженностью 2 219,25 км [6] (рис. 2).

Для Иркутской области в соответствии с соглашением о реализации регионального проекта «Региональная и местная дорожная сеть» от 27.12.2022 г. № 103-2019-R10065-1/5 государственной программы «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» на 2019–2025 гг., утвержденной Постановлением Правительства Иркутской области от 26.10.2018 г. № 771-пп (далее — Программа), необходимо достичь значения показателя «доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям» 52,93 % к 2023 г.

⁵ Опорная сеть // ФКУ «Дороги России». URL: <https://dr.rosavtodor.gov.ru/department/devatel-nost-dr/opornaya-set>.

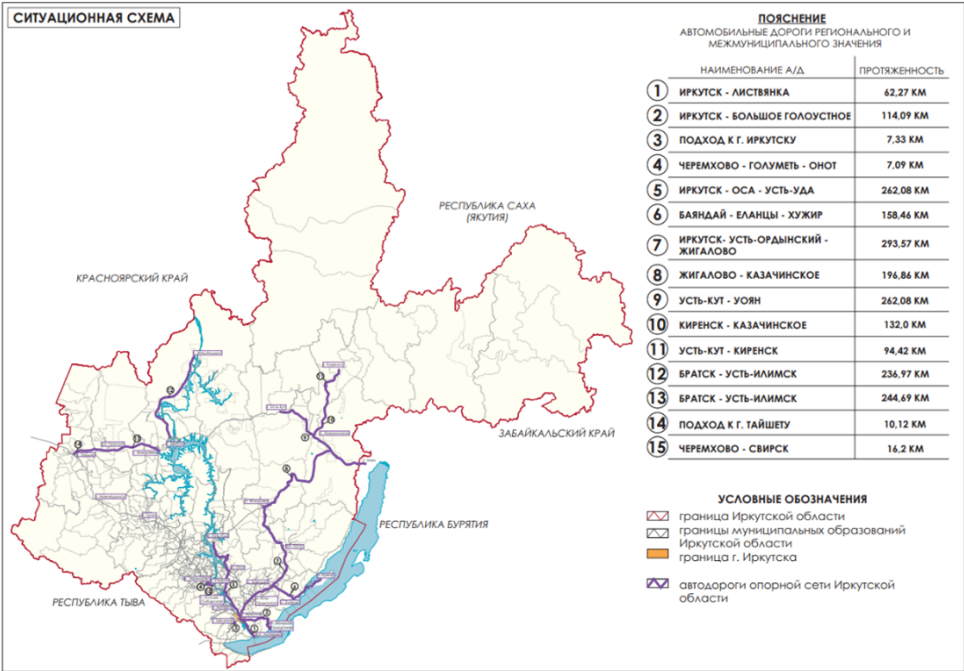


Рис. 2. Карта опорной сети автомобильных дорог Иркутской области

По состоянию на 1 января 2023 г. в нормативном состоянии находится 44,95 % дорог. Прирост автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, составил 103,25 км. Для достижения показателя в 52,93 % (рис. 3) необходимо привести в нормативное состояние 1 174,69 км, где прирост по отношению к 2022 г. составит 177,19 км (рис 4).

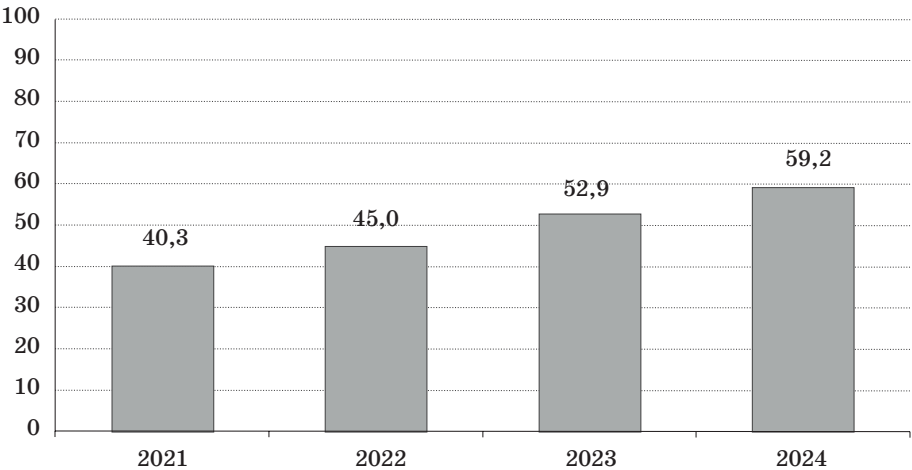
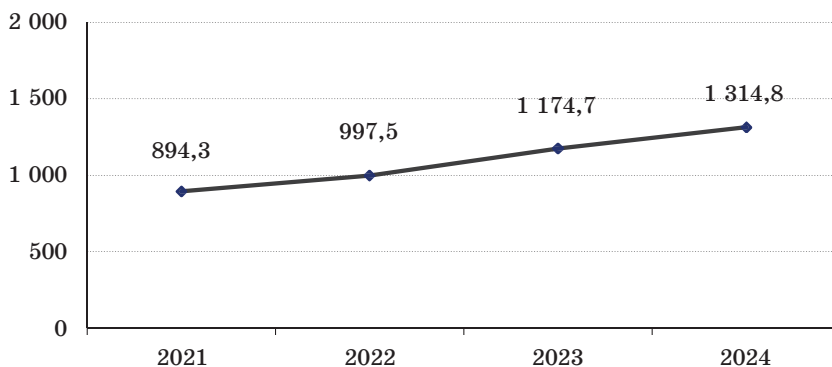


Рис. 3. Доля автомобильных дорог регионального значения Иркутской области, входящих в опорную сеть, соответствующих нормативным требованиям, %



*Рис. 4. Прирост показателя накопительным итогом
«Доля автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть,
соответствующих нормативным требованиям», км*

В связи с включением нового целевого ориентира возникает необходимость предусмотреть мероприятия для достижения показателя, что, в свою очередь может повлечь отказ от уже запланированных мероприятий и перераспределение средства дорожного фонда. Очевидно, что это требует оптимизации мероприятий государственной программы Иркутской области в сфере дорожного хозяйства. Безусловно такая оптимизация должна быть основана на оценке и ранжировании дорог, в отношении которых целесообразно/нецелесообразно проводить соответствующие мероприятия.

В целях эффективного осуществления дорожной деятельности в отношении автомобильных общего пользования регионального или межмуниципального значения на территории Иркутской области утверждено распоряжения министерства транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области от 8.04.2022 г. № 61-88-мр «Об утверждении критериев очередности включения участков автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения в планы работ на разработку проектной документации на объекты реконструкции, капитального ремонта и ремонта с последующим включением в Государственную программу «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений»» (далее — Распоряжение). Оно предусматривает, что по результатам оценки мероприятие будет отнесено к одной из трех групп, где для 1 группы необходимо набрать от 35 до 47 баллов, для 2 группы — от 25 до 35, для 3 группы — от 6 до 25 баллов. Анализ критериев показывает, что 1 группе соответствует мероприятия в отношении автомобильных дорог регионального значения, входящих в опорную сеть, остальные автомобильные дороги могут быть отнесены к автомобильным дорогам только 2 и 3 группы, где 2 группа — включение в план работ на разработку проектной документации на объекты реконструкции, капитального ремонта и ремонта с последующим включением в государственную программу Иркутской области «Развитие дорожного хозяйства и сети искусственных сооружений» в случае возникновения экономии, сложившейся в результате проведения электронных аукционов/конкурсов или иное, а также в случае увеличения лимитов дорожного фонда Иркутской области и/или дополнительно доведенных бюджетных средств из федерального бюджета в пределах финансового года, а 3 категория подлежит включению в план работ на разработку проектной документации по окончании реализации объектов группы 1 и 2.

Таким образом, установленные критерии Распоряжения направлены в первую очередь на финансирование мероприятий в отношении дорог опорной сети. При этом дополнительная потребность из федерального бюджета составит 45,77 млрд р., из них 42,77 млрд р. на дороги регионального значения, 3,0 млрд р. на дороги местного значения. В 2023 г. в Иркутской области запланировано привести в нормативное состояние порядка 282 км автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в рамках Программы, протяженность автомобильных дорог, входящих в опорную сеть, составит около 63 % от общего объема запланированных работ.

Учитывая недостаток финансирования и ограниченное использование механизмов привлечения частного капитала, в том числе посредством ГЧП, о чем справедливо пишут авторы [5, 7–10], а также остаточный подход при планировании, финансировании и реализации мероприятий, направленных на обеспечение безопасности и сохранности автомобильных дорог⁶, необходимость корректировки программных мероприятий в отношении всех автомобильных дорог Иркутской области очевидна.

Тут нельзя не согласиться с мнением [7], «чтобы обеспечить развитие транспортной системы, необходимы новые подходы к приоритезации транспортных проектов, новые механизмы их финансирования и в целом — повышение в иерархии стратегических приоритетов развития». Однако в сложившихся условиях принятия ситуативных управленческих решений необходимо искать возможности оптимизации программных мероприятий с использованием действующих механизмов и применением новых усовершенствованных технологий дорожного строительства. Как отмечает П.М. Крылов, «...функционалирование транспортной системы во многом зависит от достоверного прогноза потребностей в ее развитии, набора и рациональной очередности мероприятий, позволяющих их удовлетворить» [11].

Так, авторами была обоснована возможность замены части мероприятий по проведению капитального ремонта на работы по восстановлению поперечного профиля и ровности проезжей части гравийного покрытия с добавлением каменного и обеспыливающего раствора («целевому содержанию» автодорог) с целью обеспечения возможности своевременного достижения «дорожных» целевых индикаторов и оптимизации финансового обеспечения выполнения план дорожного строительства Иркутской области на 2023–2027 гг.

В настоящее время в регионе запланировано к реализации мероприятия в отношении 182 автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения, из которых 111 автомобильных дорог (61 %), входящих в опорную сеть. Из 182 объектов, запланированных к реализации, 110 планируется провести в рамках ремонта, из которых 34 объекта — работы по восстановлению изношенных слоев покрытия. Большая часть автомобильных дорог опорной сети — это дороги IV и V категории, которые имеют грунтовый тип покрытия [12].

Целесообразность замены мероприятий можно оценить на примере объекта капитального ремонта — автомобильной дороги регионального значения IV категории, где предусматривается переход грунтового покрытия в асфальтобетонное с низкой интенсивностью движения Баяндай-Нагалык в Баяндаевском районе стоимостью 560,9 млн р. (далее — Объект).

Проведем сравнительный анализ стоимости мероприятий по «целевому содержанию» автомобильных дорог и капитального ремонта Объекта (табл. 2).

⁶ В настоящее время финансирование работ по содержанию автомобильных дорог регионального или межмуниципального значения в Иркутской области составляет менее 15 % от норматива. Содержание 1 км автомобильной дороги, исходя из категории, осуществляется в размере до 765,0 тыс. р. при нормативе затрат 1 200,6–2 437,2 тыс. р.

Таблица 2

Стоимость 1 км автомобильных дорог и Объекта, р.

Наименование автомобильной дороги	Стоимость работ, р.	Протяженность, км	Стоимость 1 км
1	2	3	4=2/3
Автомобильная дорога Тараса — Бохан на участке км 1+500 до км 5+800	58 579 519,0	4,3	13 623 143,6
Автомобильная дорога Тихоновка — Вершина на участке км 0+023 по км 10+000	136 385 814,0	9,977	13 670 022,5
Автомобильная дорога Баяндай-Нагалык на участке км 0+000 — км 15+141	560 923 806,0	15,1	37 147 271,9

Проведение работ в рамках «целевого содержания» с добавлением нового состава обеспыливающего раствора (смеси) выгоднее в 2,7 раза по сравнению с проведением капитального ремонта. Однако учитывая тот факт, что интенсивность движения по автомобильной дороге Баяндай-Нагалык составляет 271 авт./сут., проведение на ней капитального ремонта, на наш взгляд, является нецелесообразным (рис. 5). Кроме того, реализация мероприятия по «целевому содержанию» не предполагает разработку проектной документации, что позволяет при наступлении строительного сезона приступить к выполнению работ. Безусловно, гарантийный срок и качество дорог по данным мероприятиям абсолютно разные, но к высокой стоимости капитального ремонта прибавляется проблема временных затрат на разработку проектной документации и получение положительного заключения. Так, срок проведения работ по разработке проектной документации и получения положительного заключения на Объект, согласно государственному контракту от 9 декабря 2019 г. № 07/713-19, составил 2 года, срок строительно-монтажных работ — 3 года. Совокупные временные затраты на реализацию мероприятия составят порядка 5 лет, что в нынешних реалиях влечет несоблюдение параметров регионального проекта и недостижение ожидаемых социально значимых его результатов.

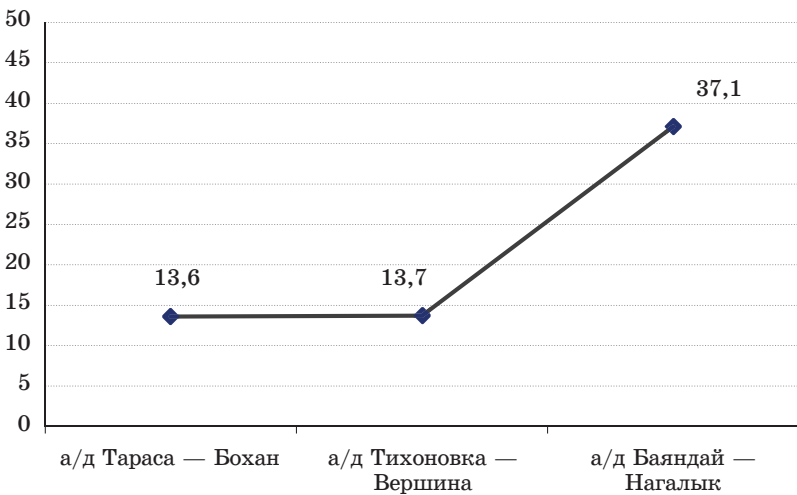


Рис. 5. Сравнительный анализ стоимости 1 км проведения работ по «целевому содержанию» и стоимости работ по капитальному ремонту, млн р.

Для корректировки мероприятий необходимо оценить приоритетные объекты для проведения капитального ремонта и объекты, в отношении которых целесообразно проводить мероприятие по «целевому содержанию», исходя из загруженности и интенсивности движения транспортных средств.

Авторами был определен перечень объектов Программы, в отношении которых может быть предусмотрена замена вышеописанных мероприятий, общей протяженностью 133 км с программным финансированием 11,5 млн р. Стоимость «целевого содержания» данных объектов составит 1 823 млн р., а обоснованная экономия — 9 648 млн р., средства которой можно перераспределить на приоритетные объекты опорной сети дорог Иркутской области.

В перспективе же, как пишет М.Е. Косов [7], «для выполнения стратегических задач развития России необходимо существенно повысить приоритетность транспортной системы с точки зрения софинансирования. Средняя продолжительность «инфраструктурного бума» в разных странах мира — 10–15 лет. Исторический опыт показывает, что за этот период государства, выстроившие эффективную систему финансирования и управления проектами, успевали кардинально обновить свою инфраструктуру и перевести ее на новые технологические основы». Сбалансированное развитие автодорожного хозяйства России и Иркутской области, в частности, возможно при условии повышения качества разработки и результативности реализации государственных программ, федеральных и региональных проектов с учетом внедрения новейших материалов и технологий, активного применения ГЧП и иных форм финансирования мероприятий в сфере дорожного хозяйства.

Список использованной литературы

1. Болдырева Т.В. Направления развития транспортной системы России / Т.В. Болдырева. — EDN [OEBQYZ](#) // Актуальные проблемы современного транспорта. — 2021. — № 3 (6). — С. 34–45.
2. Метелева Е.Р. Четверть века практики стратегирования в Российской Федерации : краткий обзор проблем и перспектив / Е.Р. Метелева. — DOI 10.17150/2500-2759.2022.32(4).690-700. — EDN [UKPOFW](#) // Известия Байкальского государственного университета. — 2022. — Т. 32, № 4. — С. 690–700.
3. Ануфриева А.А. Формирование документов стратегического планирования муниципальных образований Иркутской области: обзор практики и необходимость стандартизации / А.А. Ануфриева, Н.С. Найда. — EDN [YPTDPF](#) // Вестник Института экономики Российской академии наук. — 2018. — № 6. — С. 130–149.
4. Жихаревич Б.С. Трансляция идей трансформации регионального пространства в документы стратегического планирования / Б.С. Жихаревич, Н.А. Лебедева. — EDN [VSSFED](#) // Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. — 2015. — № 4 (49). — С. 58–74.
5. Новоселов А.С. Проблемы оценки показателей стратегического планирования социально-экономического развития региона / А.С. Новоселов, А.В. Фалеев. — EDN [EDBPAH](#) // Региональная экономика и управление. — 2020. — № 1(61). — С. 1–20.
6. Ковтун А.А. Совершенствование финансирования дорожного хозяйства региона на примере Иркутской области / А.А. Ковтун. — EDN [ATWPME](#) // Актуальные направления научных исследований: перспективы развития : материалы Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием. — Чебоксары, 2022 — С. 237–241.
7. Косов М.Е. Государственная поддержка транспорта и дорожного хозяйства, повышение их эффективности / М.Е. Косов. — DOI 10.24411/2414-3995-2019-10261. — EDN [XGFC LH](#) // Вестник экономической безопасности. — 2019. — № 4. — С. 295–304.
8. Арбатская Ю.В. Совершенствование финансового обеспечения дорожной деятельности в Российской Федерации: правовой аспект / Ю.В. Арбатская, Н.В. Васильева. — DOI 10.17150/1993-3541.2014.24(6).139-145. — EDN [RGOEEP](#) // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2014. — № 6 (98). — С. 139–145.

9. Черкашина М.В. Автодорожное хозяйство России: перспективы развития и рыночная конъюнктура / М.В. Черкашина. — DOI 10.17150/2072-0904.2015.6(1).5. — EDN [TGKNQF](#) // Известия Иркутской государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). — 2015. — Т. 6, № 1. — С. 5.

10. Шор И.М. Государственно-частное партнерство как драйвер развития дорожной сети / И.М. Шор. — DOI 10.52452/18115942_2022_3_63. — EDN [QFBMCL](#) // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. Серия: Социальные науки. — 2022. — № 3 (67). — С. 63–68.

11. Крылов П.М. Транспортные системы регионов России: географический анализ проблем и приоритеты развития территорий (по материалам развития транспорта и автомобильных дорог) / П.М. Крылов. — Москва : РУСАИНС, 2021. — 202 с.

12. Шиенков М.В. Проблемы развития опорной сети автомобильных дорог в Иркутской области / М.В. Шиенков // Студенческий вестник. — 2023. — № 7 (246). — С. 60–63.

References

1. Boldyreva T.V. Directions of Development of the Transport System of Russia. *Aktual'nye problemy sovremennogo transporta = Actual Problems of Modern Transport*, 2021, no. 3, pp. 34–45. (In Russian). EDN: [OEBQYZ](#).

2. Meteleva E.R. A Quarter Century of Strategic Practice in the Russian Federation: A Brief Overview of Problems and Prospects. *Izvestiya Baikalskogo gosudarstvennogo universiteta = Bulletin of Baikal State University*, 2022, vol. 32, no. 4, pp. 690–700. (In Russian). EDN: [UKPOFW](#). DOI: 10.17150/2500-2759.2022.32(4).690- 700.

3. Anufrieva A.A., Naida N.S. Formation of Strategic Planning Documents of Municipalities of the Irkutsk Region: A Review of Practice and the Necessity of Standardization. *Vestnik Instituta Ekonomiki Rossiyskoy akademii nauk = The Bulletin of the Institute of Economics of the Russian Academy of Sciences*, 2018, no. 6, pp. 130–149. (In Russian). EDN: [YPTDPF](#).

4. Zhikharevich B.S., Lebedeva N.A. Transfer Ideas of Transformation of Regional Space into Strategic Planning Documents. *Ekonomika Severo-Zapada: problemy i perspektivy razvitiya = Economy of Northern West: Problems and Prospects of Development*, 2015, no. 4, pp. 58–74. (In Russian). EDN: [VSSFED](#).

5. Novoselov A.S., Faleev A.V. Issues of Estimating Indicators of Regional Strategic Planning of Socio-Economic Development. *Regional'naya ekonomika i upravlenie = Regional Economy and Management*, 2020, no. 1, pp. 1–20. (In Russian). EDN: [EDBPAH](#).

6. Kovtun A.A. Improving the Financing of Road Facilities in the Region on the Example of the Irkutsk Region. *Current Areas of Scientific Research: Development Prospects. Materials of the All-Russian Scientific and Practical Conference with International Participation*. Cherbokary, 2022, pp. 237–241. (In Russian). EDN: [ATWPME](#).

7. Kosov M.E. State Support of Transportation and Road Infrastructure, Increasing its Efficiency. *Vestnik ekonomicheskoi bezopasnosti = Bulletin of Economic Security*, 2019, no. 4, pp. 295–304. (In Russian). EDN: [XGFCLH](#). DOI: 10.24411/2414-3995-2019-10261.

8. Arbatskaya Yu.V., Vasil'eva N.V. Enhancing the Financial Support of Road Activities in the Russian Federation: The Legal Aspect. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2014, no. 6, pp. 139–145. (In Russian). EDN: [RGOEEP](#). DOI: 10.17150/1993-3541.2014.24(6).139-145.


9. Cherkashina M.V. Public Road System of Russia: Development Prospects and Market Condition. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii (Baikalskiy gosudarstvennyy universitet ekonomiki i prava) = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy (Baikal State University of Economics and Law)*, 2015, vol. 6, no. 1, pp. 5. (In Russian). EDN: [TGKNQF](#). DOI: 10.17150/2072-0904.2015.6(1).5.


10. Shor I.M. Public-Private Partnership as a Driver of Road Network Development. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo. Seriya: Sotsial'nye nauki = Vestnik of Lobachevsky University of Nizhni Novgorod. Series: Social Sciences*, 2022, no. 3, pp. 63–68. (In Russian). EDN: [QFBMCL](#). DOI: 10.52452/18115942_2022_3_63.

11. Krylov P.M. *Transport Systems of the Regions of Russia: Geographical Analysis of Problems and Priorities for the Development of Territories (Based on Materials from the History of Transport and Roads)*. Moscow, RUSAINS Publ., 2021, 202 p.


12. Shienkov M.V. Development Problems of the Reference Road Network in the Irkutsk Region. *Studencheskii vestnik = Student Bulletin*, 2023, no. 7 (246), pp. 60–63. (In Russian).


Информация об авторах

Ануфриева Алена Александровна — кандидат экономических наук, доцент кафедры государственного управления и управления человеческими ресурсами, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, alena-a2002@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-6032-2621>, SPIN-код: 1446-5226, AuthorID РИНЦ: 261405.

Шиенков Михаил Владиславович — начальник отдела подготовки и реализации программ управления экономического обеспечения, Министерство транспорта и дорожного хозяйства Иркутской области, г. Иркутск, Российская Федерация, mishabaik8@gmail.com,  <https://orcid.org/0009-0005-2616-7671>.

Authors

Alena A. Anufrieva — PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Public Administration and Human Resource Management, Baikal State University, Irkutsk, Russian Federation, alena-a2002@mail.ru,  <https://orcid.org/0000-0002-6032-2621>, SPIN-Code: 1446-5226, AuthorID RSCI: 261405.

Michail V. Shienkov — Head of Program Preparation and Implementation Department, Irkutsk Region Transport and Road Management's Ministry, Irkutsk, Russian Federation, mishabaik8@gmail.com,  <https://orcid.org/0009-0005-2616-7671>.

Вклад авторов

Все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации. Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Contribution of the Authors

The authors contributed equally to this article. The authors declare no conflicts of interests.

Для цитирования

Ануфриева А.А. Разработка и реализация государственных программ и региональных проектов Иркутской области в сфере дорожного хозяйства / А.А. Ануфриева, М.В. Шиенков. — DOI 10.17150/2411-6262.2023.14(2).595-606. — EDN [HOUGPK](#) // Baikal Research Journal. — 2023. — Т. 14, № 2. — С. 595–606.

For Citation

Anufrieva A.A., Shienkov M.V. Development and Implementation of Irkutsk Region's State Programs and Regional Projects in Road Management. *Baikal Research Journal*, 2023, vol. 14, no. 2, pp. 595–606. (In Russian). EDN: [HOUGPK](#). DOI: 10.17150/2411-6262.2023.14(2).595-606.