

Ишанкулов Анвар Абдукадырович

магистрант

Екатеринбург

ИССЛЕДОВАНИЕ ВОЗМОЖНЫХ ОТРИЦАТЕЛЬНЫХ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ, НЕГАТИВНЫХ ЭФФЕКТОВ И РИСКОВ, НАСТУПАЮЩИХ ДЛЯ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ, ВСЛЕДСТВИЕ ПОЛНОГО ОТКАЗА, НЕЭФФЕКТИВНОГО ЛИБО НЕНАДЛЕЖАЩЕГО УПРАВЛЕНИЯ ВОПРОСАМИ РАЗВИТИЯ И ОБЕСПЕЧЕНИЯ СОХРАННОСТИ СЕТИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ, ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА СО СТОРОНЫ ОРГАНОВ ИСПОЛНИТЕЛЬНОЙ ВЛАСТИ СУБЪЕКТОВ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Аннотация: На основании анализа специальной отраслевой литературы, нормативных актов и документов стратегического планирования автору статьи удалось выявить, установить, сформулировать и показать не менее чем три десятка возможных наглядных отрицательных социально-экономических последствий, негативных бюджетных и управленческих эффектов и рисков, в короткой, средне- и долгосрочной перспективе наступающих для регионов вследствие и находящихся в прямой причинно-следственной связи с полным отказом, неэффективным либо ненадлежащим управлением вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации.

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

Investigation of possible negative socio-economic consequences, negative effects and risks for the regional economy due to complete failure, inefficient or improper management of issues of development and preservation of the highway network, road activities and road infrastructure development by the executive authorities of the subjects of the Russian Federation

Abstract: Based on the analysis of special industry literature, regulations and strategic planning documents, the author of the article managed to identify, establish, formulate and show at least three dozen possible visual negative socio-economic consequences, negative budgetary and managerial effects and risks, in short, medium- and in the long term, coming for the regions as a result of and being in direct causal connection with the complete failure, ineffective or improper management of issues of development and preservation of the highway network, road activities and road infrastructure development by the executive authorities of the constituent entities of the Russian Federation.

Keywords: public administration, regional management, strategic planning, highways, road activities, road construction, road management.

Актуальность повышения эффективности государственного управления вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства на федеральном и региональном уровнях является извечной для России и во многом объективной, ведь именно от качества автомобильных дорог, от регулярного последовательного улучшения транспортно-эксплуатационных качеств автомобильных дорог зависит как степень обеспечения безопасности дорожного

движения, так и собственно развитие экономики всех без исключения субъектов Федерации.

Справедливо и обратное суждение: социально-экономическое развитие многих регионов России во многом сдерживается именно из-за ограничений при эксплуатации автомобильных дорог, так как практически везде исчерпана их пропускная способность, высока степень износа значительной части автомобильных дорог, со многими населенными пунктами попросту отсутствуют круглогодичные связи. Низкий технический уровень автомобильных дорог обуславливает высокий уровень транспортной составляющей в себестоимости продукции, увеличивает отставание в развитии автомобильных магистралей в составе международных транспортных коридоров.

Иными словами, создание усилиями органов исполнительной власти региона динамично развивающейся, устойчиво функционирующей и сбалансированной сети автомобильных дорог является необходимым условием подъема экономики субъекта Федерации, укрепления его имиджа и повышения инвестиционной привлекательности, решения задачи достижения устойчивого экономического роста территории, улучшения условий предпринимательской деятельности и повышения качества жизни населения.

Таким образом, развитие дорожного хозяйства и укрепление сети автомобильных дорог общего пользования является ключевым условием снятия инфраструктурных ограничений экономического роста для любого субъекта Российской Федерации.

В том числе ввиду вышесказанного, действующее отечественное федеральное законодательство обязывает органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации осуществлять регулярную и последовательную деятельность в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов. Однако степень интенсивности такой работы со стороны региональных властей остается, преимущественно, лишь на их усмотрение. Для того, чтобы руководство российских регионов, их законодательная и исполнительная

власти, могли адекватно оценить степень влияния сферы дорожного хозяйства на социально-экономическое благополучие территории при принятии решений о выделении средств на очередной финансовый год в рамках бюджетного процесса, все его участники должны достаточно твердо и четко понимать не только экономическую целесообразность, социальную значимость и управленческую необходимость развития отрасли автодорожного хозяйства, но и прямо осознавать возможные и реальные социально-экономические последствия, риски частичного либо полного отказа (уклонения) от надлежащего управления вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства со своей стороны.

С подобного ракурса, с такой стороны названная проблематика в отечественной научной и специальной литературе к сегодняшнему дню практически ни разу и никем не была исследована. По мнению автора настоящей статьи, задача теоретического обеспечения и методологической помощи органам власти в решении названных вопросов и является одной из основных прикладных задач современной науки государственного управления.

С целью преодоления вышеназванного теоретического вакуума, автором настоящей статьи была предпринята попытка самостоятельного исследования и поиска ответа на вопрос о том, к каким же именно (конкретно) возможным отрицательным социально-экономическим последствиям, негативным эффектам и рискам, наступающим для региональной экономики, может привести полный отказ, неэффективное либо ненадлежащее управление вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации?

Решение поставленной задачи осуществлялось в рамках осуществленного автором настоящей статьи самостоятельного теоретического исследования, направленного на выявление, консолидацию и обобщение содержащихся в специальной литературе, доктрине современной науки государственного

управления, нормативных актах и документах стратегического планирования наиболее важных тезисов о роли и значении автомобильных дорог и дорожного хозяйства как отрасли региональной экономики и сферы государственного управления.

Уже на первых стадиях исследования была подтверждена исходная гипотеза о том, что недостаточный уровень развития дорожной сети в любом субъекте Российской Федерации практически автоматически приводит к значительным потерям для экономики и населения региона и является одним из наиболее существенных инфраструктурных ограничений для реализации приоритетных национальных проектов и темпов социально-экономического развития территории.

Ключевым результатом и главным итогом проведенного исследования явилось то, что оно позволило автору настоящей статьи сформулировать и констатировать ряд нижеприведенных выводов о том, что ненадлежащим образом организованная либо несистемная и непоследовательная, нерегулярная деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства региона в короткой, средне- и долгосрочной перспективе действительно способна дать ряд наглядных отрицательных социально-экономических последствий, негативных бюджетных и управленческих эффектов и рисков, наступающих для региональной экономики и, что особенно важно, находящихся в прямой причинно-следственной связи с выше обозначенном бездействии властей, которые, в конечном счёте, проявляют себя и выражаются в следующем:

1) В административном плане понижение качества либо полное отсутствие деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов неизбежно ведет к общему снижению эффективности государственного управления в целом, снижению качества и оперативности предоставления

государственных услуг, отставанию в вопросах внедрения логистических инноваций [1];

2) В бюджетной сфере наблюдаются устойчивые отрицательные эффекты, связанные со снижением доходов бюджетной системы региона вследствие всё большей неразвитости сферы услуг на объектах дорожной инфраструктуры, снижения рыночной стоимости земель и имущества вблизи устаревających, не реконструируемых и не ремонтируемых автомобильных дорог [2];

3) Для добывающих производств в минерально-сырьевом секторе региональной экономики неразвитая дорожная инфраструктура также приводит к очевидному увеличению транспортной составляющей затрат при освоении месторождений полезных ископаемых и, соответственно, становится явным тормозом в развитии как отдельной названной отрасли, так и экономики региона в целом [3];

4) Недостаточное развитие сети автомобильных дорог на территории субъекта Российской Федерации напрямую влияет на снижение личной мобильности граждан (например, снижаются объемы покупки личного автотранспорта, снижается частота передвижений на междугородних автобусных рейсах и так далее), ведёт к снижению темпов развития малого и среднего предпринимательства, которое в рыночных условиях невозможно без высокого уровня автомобилизации [4];

5) Недостаточные объемы ремонта и содержания автомобильных дорог не только отрицательно влияют на сами технико-эксплуатационные показатели дорожного покрытия, но и резко увеличивают транспортные издержки в экономике региона [5];

6) Недостаточный уровень развития сети автомобильных дорог не позволяет региону в полной мере использовать конкурентные преимущества территории с точки зрения реализации его транзитного потенциала [6];

7) Недостаточное финансирования ремонтных работ и работ по содержанию автомобильных дорог отрицательно сказывается на работе специ-

ализированных предприятий, функционирующих на рынке дорожных работ региона. Как следствие, такие предприятия становятся неспособны вести качественные ремонтные работы на автомобильных дорогах, а конкурентная среда на рынке дорожных работ упускается местными игроками в пользу дорожно-строительных организаций из других регионов либо иностранных компаний [7];

8) Несомненно одним из самых важных отрицательных управленческих эффектов от снижения эффективности либо отсутствия деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов является пропуск либо смещение нормативных сроков ремонта и капитального ремонта дорожной сети, ненадлежащее обеспечение ликвидации основных очагов дорожно-транспортных происшествий. Таким образом органы исполнительной власти и их должностные лица получают ситуацию, характеризующуюся увеличением количества случаев нарушения положений действующего законодательства, а также корреспондирующих им предписаний и санкций со стороны органов прокуратуры, иных правоохранительных и проверяющих контрольно-надзорных органов за ненадлежащее осуществление полномочий в области обеспечения безопасности дорожного движения [8];

9) Отсутствия должного обеспечения удовлетворительного состояния сельских дорог практически всегда приводит к резкому увеличению экономических потерь региональных сельхозпроизводителей, так как ведет к несвоевременному выполнению посевных и уборочных работ, невозможности вывозить сельскохозяйственную продукцию, невозможности круглогодичного увеличения площадей обрабатываемых сельскохозяйственных угодий, снижению общих объемов сельскохозяйственного производства, понижению его рентабельности, снижению количества рабочих мест в сельской местности и так далее [9];

10) Последовательный отказ от развития сети автомобильных дорог

субъекта Федерации крайне отрицательно сказывается на транспортно-логистической привлекательности региона в глазах отечественных и зарубежных транспортных компаний в части осуществления ими транзитных перевозок. Ведь очевидно, что игроки логистического рынка при разработке маршрутов доставки грузов всегда учитывают фактическое состояние и реальную пропускную способность автомобильных дорог, осуществляя рациональный выбор в пользу наилучших вариантов [10];

11) Неразвитая и неразвивающаяся отрасль дорожного хозяйства ведет к снижению капитализации всего транспортного сектора региональной экономики, его экономической нестабильности, ввиду, в том числе, объективному отсутствию возможности привлечения и внедрения инновационных технологических отраслевых решений [11];

12) Не проведенные либо несвоевременно проведенные мероприятия по повышению комплексной безопасности и устойчивости транспортной системы региона отрицательно влияет на число и частоту происшествий на транспорте, снижает эффективность работы аварийно-спасательных служб, служб гражданской обороны, подразделений специальных служб, не позволяет готовить квалифицированные кадры для транспортной отрасли [12];

13) Регион с неразвитыми автомобильными дорогами является практически всегда и по определению не может иметь благоприятного инвестиционного климата. Такая территория, со стороны инвесторов, всегда воспринимается как крайне либо наименее неблагоприятная среда, непригодная для экономического развития относительно иных возможных инвестиционных альтернатив [13];

14) Регион с неразвитыми автомобильными дорогами, будучи в глазах его жителей неблагоприятной средой проживания, зримым образом увеличивает риски оттока капитала, квалифицированных кадров и общей трудовой миграции [14];

15) Непоследовательная и нерезультативная деятельности органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и

обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов никак не способствует решению стратегических и тактических политических задач и в социальной сфере. В частности, она отрицательно влияет на такие параметры как, например, продолжительность жизни населения, которая, в свою очередь, снижается за счёт высокого числа дорожно-транспортных происшествий. Отрицательное воздействие происходит и на окружающую среду. Затрудняется обеспечение своевременного медицинского обслуживания в отдаленных населенных пунктах субъекта Федерации. Доказано, что неудовлетворительные дорожные условия способствуют возникновению дорожно-транспортных происшествий приблизительно в каждом восьмом зарегистрированном случае [15];

16) Ограничения в транспортной доступности городских и сельских территорий субъекта Федерации ухудшает социальное самочувствие жителей, увеличивает реальное либо потенциальное возмущение и недовольство населения от отсутствия комфортной среды проживания, несвоевременного оказания срочной и профилактической медицинской помощи, нерегулярным движением школьных автобусов, рейсовых маршрутов. Иными словами, на территории региона со временем дестабилизируется социальная обстановка, увеличивается протестная активность, гражданский мир становится непрочным и неустойчивым [16];

17) Неудовлетворительное состояние дорог в населенных пунктах субъекта Федерации, особенно в областном и районных центрах, загруженность местных автомобильных дорог, необустроенность подъездных дорог к жилым домам и дворовым территориям многоквартирных домов, напрямую ведет к снижению имиджа региона и особенно его центра со стороны инвесторов, а со стороны граждан – к снижению имиджа местных властей [17];

18) Неразвитость и несформированность дорожной сети субъекта Федерации ведёт не просто к частным случаям неудовлетворенности спроса населения и организаций на перевозки автомобильным транспортом, но и к общей экономической стагнации региона [18].

Дополнительно осуществленное исследование позволяет выявить и сформулировать ряд прочих косвенных негативных общественно значимых и управленческих эффектов для региональных экономик, находящихся в прямой либо косвенной причинно-следственной связи и возникающих в связи с полным отказом, неэффективным либо ненадлежащим управлением со стороны органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации вопросами развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства субъекта Федерации. Комплексное отрицательное и негативное воздействие неразвитости сферы дорожного хозяйства на региональную экономику в целом проявляет себя и в том, что:

- компенсируется несоответствие уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки;
- разрастается и вовремя не ликвидируется бездорожье в сельской местности ввиду отсутствия факта строительства подъездов с твердым покрытием к сельским населенным пунктам региона;
- исключается возможность возникновения мультипликативного эффекта, который мог бы иметь место в виде содействия обслуживанию новых транспортных связей, освоения новых территории и ресурсов;
- происходит снижение доходов всех экономических агентов в результате снижения рыночной стоимости земель и имущества вблизи не строящихся и не реконструируемых автомобильных дорог;
- наблюдается снижение экономической активности промышленных и сельскохозяйственных предприятий, сферы бытового обслуживания, общественного питания, дорожного сервиса региона за счет снижения транзита через его территорию;
- снижается доступность услуг транспортного комплекса для населения;
- снижается мобильность и деловая активность населения субъекта Федерации ввиду отсутствия либо затрудненного круглогодичного транспорт-

ного сообщения с населенными пунктами внутри региона;

- снижается общая комплексная безопасность и устойчивости транспортной системы региона;

- снижается скорость движения легковых, грузовых и пассажирских транспортных средств;

- снижается общий уровень жизни населения субъекта Федерации ввиду повышения стоимости товаров и услуг, ухудшения социальных условий жизни и увеличения доходов;

- повышается стоимость и, соответственно, снижается эффективность расходов на дорожное хозяйство за счет более эффективного планирования государственных инвестиций, совершенствования механизмов расходования средств через систему закупок для государственных нужд;

- понижается общий рост экономической активности во всех отраслях региональной экономики ввиду повышения времени и ухудшения условий доставки грузов и пассажиров, снижения транспортной доступности территорий и населенных пунктов субъекта Федерации;

- происходит общее снижение обороноспособности государства;

- происходит усиление отрицательных последствий чрезвычайных ситуаций за счёт снижения скорости и оперативности их ликвидации;

- деградирует и (или) должным образом не развивается сфера услуг на объектах дорожной инфраструктуры;

- увеличивается процент износа основных фондов предприятий дорожно-строительной отрасли ввиду отсутствия экономической возможности и управленческой целесообразности приобретения и ввода в эксплуатацию нового высокопроизводительного и технологичного дорожно-строительного оборудования;

- не создаются дополнительные рабочие места в дорожном хозяйстве, сфере услуг и прочих отраслях экономики региона и сфере услуг;

- увеличивается число дорожно-транспортных происшествий, увеличивается тяжесть их последствий;

- увеличиваются перепробеги транспортных средств, что, например, для их собственников, ведет к увеличению издержек на ремонт и обслуживание.

В заключение статьи её автор приходит к общему результирующему выводу о том, что надлежащим образом организованная системная, последовательная и регулярная деятельность органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сфере развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства регионов не только и не просто способна в относительно короткие сроки дать определенный набор положительных социально-экономических, управленческих и бюджетных эффектов, оказав самое позитивное влияние на развитие региональной экономики и его социальной сферы, но и в действительности оберегает территорию от наступления существенного объема и внушительного массива рисков, проблем и возникновения отрицательных бюджетных, социально-экономических последствий, - как прямо вышеперечисленных, так и иных, им подобных и прямо из них вытекающих (производных).

Следовательно, исключение негативного влияния опорной транспортной сети на развитие экономики, повышение качества и снижение издержек транспортных услуг для населения и бизнеса должны быть одним из самых важных критериев, фокусов социально-экономического развития для органов исполнительной власти всех без исключения субъектов Российской Федерации, стать ключевым учитываемым индикативным целевым параметром при разработке приоритетов стратегического планирования территории.

Иными словами, со всей очевидностью, вопросы развития и обеспечения сохранности сети автомобильных дорог, дорожной деятельности и развития дорожного хозяйства должны являться не просто неотъемлемой частью ежедневной регулярной деятельности органов исполнительной власти всех без исключения субъектов Российской Федерации, но и со всей серьезностью восприниматься как важнейший механизм и базовое условие достижения задач укрепления финансовой системы, создания эффективной конку-

рентной экономики региона, обеспечивающей повышение уровня и качества жизни его жителей.

Список использованной литературы

1. Об утверждении государственной программы «Обеспечение реализации государственных полномочий в области строительства, архитектуры и развитие дорожного хозяйства Брянской области» (2014 - 2020 годы): Постановление Правительства Брянской области от 30.12.2013 № 833-п (ред. от 21.05.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
2. Об утверждении государственной программы Республики Дагестан «Развитие территориальных автомобильных дорог республиканского, межмуниципального и местного значения Республики Дагестан на период 2018-2020 годов: Постановление Правительства РД от 29.12.2017 № 307. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
3. О Государственной программе Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства»: Постановление Правительства РБ от 09.04.2013 № 179 (ред. от 15.06.2018). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
4. О государственной Программе Курганской области «Развитие автомобильных дорог»: Постановление Правительства Курганской области от 14.10.2013 № 473 (ред. от 25.12.2017) . Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
5. О ходе реализации целевых программ дорожного хозяйства: Постановление Правительства Ярославской области от 27.11.2014 № 1221-п. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».
6. Об отдельных вопросах реализации подпрограммы «Дорожное хозяйство» государственной программы Российской Федерации «Развитие транспортной системы»: Распоряжение Правительства Омской области от 17.02.2016 № 26-рп (ред. от 20.07.2016). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

«КонсультантПлюс».

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

8. Об утверждении ведомственной целевой программы «Сохранность региональных автомобильных дорог Ярославской области» на 2015 год и плановый период 2016 и 2017 годов»: Приказ Департамента дорожного хозяйства ЯО от 10.02.2015 № 2 (ред. от 16.11.2015) . Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. О государственной программе «Развитие дорожного хозяйства Астраханской области»: Постановление Правительства Астраханской области от 07.10.2014 № 427-П (в ред. от 31.01.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

10. Об утверждении государственной программы Республики Калмыкия «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Республики Калмыкия на 2013 - 2022 годы»: Постановление Правительства Республики Калмыкия от 11.06.2013 № 289 (в ред. от 18.05.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

11. Об утверждении государственной программы Ярославской области «Развитие дорожного хозяйства и транспорта в Ярославской области» на 2014 - 2025 годы: Постановление Правительства ЯО от 28.05.2014 № 496-п (в ред. от 14.03.2019). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

13. О государственной программе Новгородской области «Совершенствование и содержание дорожного хозяйства Новгородской области (за исключением автомобильных дорог федерального значения) на 2014 - 2022 го-

ды»: Постановление Правительства Новгородской области от 28.10.2013 № 323 (в ред. от 11.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

15. О Государственной программе Республики Бурятия «Развитие транспорта, энергетики и дорожного хозяйства»: Постановление Правительства РБ от 09.04.2013 № 179 (в ред. от 15.06.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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

17. О государственной программе Тверской области «Развитие транспортного комплекса и дорожного хозяйства Тверской области» на 2016 - 2021 годы: Постановление Правительства Тверской области от 10.11.2015 № 525-пп (в ред. от 18.04.2020). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

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