

Региональная экономика и пространственное развитие / Regional Economics and Spatial Development

Научная статья

Original article

DOI: [10.12731/3033-5973-2026-15-4-372](https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-4-372)

EDN: CUWINI



УДК 332.14:338.43

Эффективность государственных и региональных программ развития региональной инфраструктуры: оценка и пути повышения

А.В. Колокольцев, А.И. Сологуб

*Пензенский государственный аграрный университет,
Пенза, Российская Федерация*

Аннотация

Обоснование. Важным фактором для развития любой страны является постоянное улучшение социально-экономического состояния населения. Актуальность исследования состоит в исследовании роли развития региональной инфраструктуры в социально-экономическом развитии и разработке мероприятий по повышению эффективности программ развития.

Цель исследования заключается в анализе государственных и региональных программ развития инфраструктуры. В качестве объекта исследования были использованы данные по Приволжскому федеральному округу. Проведена оценка текущего состояния инфраструктуры и сформулированы пути ее улучшения.

Материалы и методы. В работе использованы как теоретические методы исследования, в числе которых обзор нормативно-правовой базы (Стратегии пространственного развития РФ), анализ реализации национальных проектов («Инфраструктура для жизни», «Здравоохранение», «Образование» и др.), так и метод регрессионного анализа на основе данных Приволжского федерального округа за 2021-2024 годы по части показателей, свидетельствующих об улучшениях региональной инфраструктуры и их влиянии на индекс реальной заработной платы населения.

Результаты. В ходе исследования нормативно-правовой базы и внедрения национальных проектов в развитие инфраструктуры выявлены успешные практики реализации программ. В Удмуртии реализуется масштабная замена инженерных сетей, с 2025 года из стартовавших 35 объектов завершено уже 30. Чувашская Республика отличается внедрением льгот по улучшению жилищных условий, действует программа ипотеки для семей с детьми, участников СВО и др. Помимо

результатов внедрения программ по Приволжскому федеральному округу рассмотрены результаты национальных проектов в рамках реализации Стратегии пространственного развития РФ.

Проведен регрессионный анализ на основании панельных данных по Приволжскому федеральному округу за 2021-2024 годы, общее количество элементов исследования составило 56 штук. Регрессионный анализ влияния износа инженерной сети, качества дорог и площади жилого помещения на одного жителя на индекс реальной заработной платы показал сильную зависимость только между площадью жилья и индексом заработной платы. Другие индикаторы в настоящий момент не оказывают значительного влияния на показатель заработной платы, что может быть связано с историческими тенденциями и сроками модернизации дорог и инженерных сетей.

По итогам работы сформулировано 7 ключевых проблем, возникающих при реализации государственных и региональных программ развития региональной инфраструктуры. Разработаны мероприятия по преодолению барьеров и модернизации системы реализации. В статье предложено 6 практических мероприятий для повышения эффективности программ.

Ключевые слова: развитие региональной инфраструктуры; сбалансированность региона; государственные программы; комплексное развитие территорий; национальные проекты развития; Приволжский федеральный округ; национальные проекты

Для цитирования. Колокольцев, А. В., & Сологуб, А. И. (2026). Эффективность государственных и региональных программ развития региональной инфраструктуры: оценка и пути повышения. *Siberian Journal of Economic and Business Studies / Сибирский журнал экономических и бизнес-исследований*, 15(4), 2001-2026. <https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-4-372>

Effectiveness of state and regional programs for developing regional infrastructure: assessment and ways to improve it

A.V. Kolokoltsev, A.I. Sologub

Penza State Agrarian University, Penza, Russian Federation

Abstract

Background. An important factor for the development of any country is the continuous improvement of the socio-economic status of the population. The relevance of the study lies in examining the role of regional infrastructure development in socio-economic development and in developing measures to improve the effectiveness of development programs.

The **purpose** of the study is to analyze state and regional infrastructure development programs. Data on the Volga Federal District were used as the object of the study. The current state of the infrastructure was assessed, and ways to improve it were identified.

Materials and methods. The study employs both theoretical research methods, including an review of the regulatory framework (the Spatial Development Strategy of the Russian Federation) and an analysis of the implementation of national projects (such as “Infrastructure for Life,” “Healthcare,” “Education,” and others), and the method of regression analysis based on data from the Volga Federal District for 2021–2024, focusing on indicators that demonstrate improvements in regional infrastructure and their impact on the index of real wages of the population.

Results. In the course of the study of the regulatory framework and the implementation of national projects in infrastructure development, successful program implementation practices have been identified. A large-scale replacement of engineering networks is being implemented in Udmurtia, and 30 of the 35 facilities that have been launched have already been completed since 2025. The Chuvash Republic is notable for the introduction of benefits to improve housing conditions, and there is a mortgage program for families with children, members of the SVO, etc. In addition to the results of the implementation of programs in the Volga Federal District, the results of national projects within the framework of the implementation of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation are considered.

A regression analysis was carried out based on panel data for the Volga Federal District for 2021–2024, the total number of study elements was 56. Regression analysis of the impact of deterioration of the engineering network, road quality and the area of residential premises per inhabitant on the real wage index showed a strong relationship only between the area of housing and the wage index. Other indicators currently do not have a significant impact on wages, which may be related to historical trends and the timing of modernization of roads and utility networks.

Based on the results of the work, 7 key problems have been formulated that arise in the implementation of state and regional programs for the development of regional infrastructure. Measures have been developed to overcome barriers and modernize the implementation system. The article suggests 6 practical measures to improve the effectiveness of programs.

Keywords: development of regional infrastructure; regional balance; state programs; integrated territorial development; national development projects; Volga Federal District; national projects

For citation. Kolokoltsev, A. V., & Sologub, A. I. (2026). Effectiveness of state and regional programs for developing regional infrastructure: assessment and ways to improve it. *Siberian Journal of Economic and Business Studies*, 15(4), 2001–2026. <https://doi.org/10.12731/3033-5973-2026-15-4-372>

Введение

В рамках управления территориями и создания стабильной, эффективной среды для населения на государственных и региональных уровнях реализуется ряд программ по совершенствованию региональной инфраструктуры. Развитие каждого субъекта Российской Федерации ведет планомерному достижению экономической стабильности, создает ресурсный запас и гарантирует населению продовольственную безопасность. В таких условиях важно объективно оценить качество инфраструктуры каждого региона, так как это становится важнейшим фактором развития территорий и населения, путем повышения доступности к современным благам. Как правило, реализуемые государственные и региональные программы не учитывают территориальные особенности регионов, а нацелены на обобщенный формат изменений, что снижает эффективность программ.

Для некоторых регионов сниженная доступность центральной водопроводной сети, дорог с твердым покрытием, доступность газа, становятся значительным ограничением. Взаимосвязь инфраструктурных элементов порождает дефицит других составляющих, таких как логистические издержки, конкурентоспособность местной продукции, доступ к цифровым сервисам, телемедицине, дистанционному образованию [1]. В свою очередь, данные ограничивающие факторы провоцируют на тех или иных территориях отток профессиональных кадров, повышение уровня безработицы, снижается привлекательность региона для внешних инвесторов, а в разрезе страны возрастает дифференциация регионов. Данная статья призвана выявить «узкие места» в реализуемых программах развития региональной инфраструктуры путем теоретического анализа программ и регрессионного анализа, а также сформировать ряд мероприятий по повышению эффективности программ.

Вопросы инфраструктурного развития регионов широко представлены в отечественной научной литературе. Исследования многих авторов, таких как Ш.Д. Арсланов [1], К.М. Панеш с соавт. [11], Васецкой Н.О. [3], Иценков О.О. с соавт. [6], и А.Ю. Мацегор [9] определяют в качестве одного из главных инструментов стратегического развития территорий целевое планирование и прогнозирование. При этом С.Н. Наумов [10], Р.Р. Гумеров [5], Н.Р. Камынина [7] и др. [4] отмечают, что качество реализации таких целевых программ демонстрирует методологические проблемы, связанные со снижением достоверности принимаемых решений из-за нечеткого определения индикаторов результативности.

Такие специалисты, как О.П. Кузнецова и О.И. Коваль [8], а также В.В. Ваганов и А.А. Майоров [2] в своих работах активно исследуют инфра-

структурное развитие через призму реализации национальных проектов. Достижение федеральных целей рассматривается в разрезе регионального вклада отдельного субъекта, повышается роль инфраструктуры регионов. Важные аспекты инфраструктуры регионов, как инженерные сети, социальные объекты и их институциональные механизмы раскрываются в работах Н.М. Сурниной с соавт. [14] и В.С. Ворониной [4]. Однако, несмотря на всестороннюю проработку вопроса, сохраняются риски, связанные с индивидуальными особенностями территорий, бюрократической составляющей программ, недостатком финансовых вливаний извне, другими словами – привлеченных инвестиций. Преодоление данных вопросов требует адаптации программ к региональной специфике, что в своих трудах отмечают Е.В. Писключокова [12], Е.А. Федченко [15], М.В. Чумаков и др. [17].

Обратившись к зарубежному опыту реализации программ улучшения инфраструктуры, важно отметить, что оценка региональных программ проводится с оглядкой на Концепцию устойчивого развития и пространственную экономику. Исследования J. Bröcker и P. Rietveld [18], 2009 года, J. Nelles [19] и M. Glass [20] касаются инвестиционных вливаний в инфраструктурные изменения. Данные работы базируются на совокупном эффекте инвестиционных вложений и их важности для институциональной среды. Однако, оценка государственных и региональных программ в зарубежных работах не может быть перенесена на российскую практику в силу того, что методологический аппарат совершенно разный. Макрорегионы России и реализуемые в них программы отличаются собственной спецификой, например, географическим расположением территории, действие законодательства в области экономики и права, что не позволяет перенять практику зарубежных авторов.

Большое количество специалистов посвящают свои работы изучению и модернизации региональной инфраструктуры, однако, специфические особенности регионов и отсутствие универсального подхода оставляют вопрос малоизученным.

В связи с этим *целью* настоящей работы является комплексное исследование эффективности государственных и региональных программ развития инфраструктуры на примере Приволжского федерального округа (ПФО), оценка текущего состояния и выявления путей повышения эффективности.

В рамках поставленной цели необходимо решить ряд *задач*:

1. Изучить нормативно-правовую базу федерального и регионального уровня, выделить основные задачи реализуемых программ.
2. Оценить региональные программы развития инфраструктуры, реализуемые на территории Приволжского федерального округа.

3. Статистически оценить инфраструктурные изменения на территории Приволжского федерального округа на основании нескольких показателей.
4. Разработать перечень мероприятий для повышения эффективности программ.

Материалы и методы

Развитие региональной инфраструктуры – это один из ключевых факторов сбалансированности региона, особенно в разрезе восприятия региона, как сложной социально-экономической системы. Теоретическое обоснование работы предполагает соотношение разноуровневых мероприятий, проводимых органами власти в рамках реализации разработанного программно-целевого подхода, что позволит реализовать долгосрочные цели, в перечень которых входят рост численности населения, повышение качества жизни, улучшение региональной инфраструктуры и тем самым укрепление региональной сбалансированности.

В рамках проведенного исследования использовались следующие теоретические источники: труды отечественных и зарубежных специалистов в области региональной инфраструктуры и территориального планирования; нормативно-правовые акты РФ; стратегия пространственного развития РФ; положения программно-целевого управления в региональном развитии; национальные проекты Российской Федерации; региональные проекты Приволжского федерального округа.

В рамках проведения статистического анализа в работе использованы панельные данные по 14 субъектам ПФО за период 2021-2024 годов. Общее число статистических наблюдений составляет 56 штук. В качестве основных индикаторов состояния инфраструктуры выбраны показатели, не подверженные инфляционному воздействию, а именно: удельный вес центральной водопроводной сети региона, нуждающейся в замене, удельный вес дорог местного значения с твердым покрытием (в общей протяженности дорог), площадь жилого помещения, приходящаяся на одного жителя. Для исключения проблемы ложной корреляции, в качестве индикатора благосостояния выбран показатель - индекс реальной начисленной заработной платы (в процентах к базовому 2020 году). Для статистической оценки выбран регрессионный анализ, который покажет значимость взаимосвязей по каждому субъекту Приволжского федерального округа.

Результаты и обсуждение

Обеспечение стабильного повышения качества и уровня жизни регио-

на выступает одной из ключевых стратегических целей государственной политики. Её реализация позволит сохранить социально-экономический потенциал территории и обеспечить выполнение ряда важнейших функций: производственной, демографической, трудоресурсной, пространственно-коммуникационной, а также поддерживать социальный контроль. Для реализации обозначенных задач необходимо задействовать систему развития региональной инфраструктуры.

Социальная инфраструктура играет ключевую роль в создании комфортных условий жизни на любых территориях, одновременно являясь одним из наиболее затратных факторов производства. Она формирует материальную и институциональную основу функционирования социальной сферы, обеспечивая предоставление базовых услуг населению, что формирует у населения эмоциональный фон и настрой на деятельность внутри определенной территории [2].

На данном этапе необходимо определить, какие программы реализуются государством в рамках концепции улучшения региональной инфраструктуры. В данной работе рассмотрим основные программы и определим, какое влияние они оказывают на субъекты РФ, есть ли действительная польза от реализации программ и как они работают в совокупности с региональными программами для формирования равномерного развития всех слоев населения. Итак, в таблице 1 рассмотрим основные нормативно-правовые документы программ развития региональной инфраструктуры.

Таблица 1.

Основные документы нормативно-правовой базы по развитию региональной инфраструктуры

Table 1. Key Documents in the Regulatory Framework for Regional Infrastructure Development

Документ	Суть документа
Стратегия пространственного развития РФ на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 28.12.2024 № 4146-р) ¹	Задаёт общие направления пространственного развития страны, включая сельские территории. Нацелена на сокращение межрегиональных различий, создание условий для устойчивого развития всех регионов, в т.ч. сельских агломераций.

¹ https://www.economy.gov.ru/material/file/download/3b8e3a39329ce7949978d271195fdb6d/strategiya_prostranstvennogo_razvitiya_rf_na_period_do_2030_goda_s_prognozom_do_2036_goda.pdf

Указ Президента РФ № 309 «О национальных целях развития РФ на период до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (от 07.05.2024) ¹	Ключевой документ, задающий марку для всех национальных проектов нового цикла 2025–2030. Определяет национальную цель «Комфортная и безопасная среда для жизни», под которую созданы инфраструктурные нацпроекты. Конкретные цели: улучшение качества среды в опорных населённых пунктах на 30% к 2030 году и на 60% к 2036 году, нормативное состояние не менее 85% федеральных трасс и дорог агломераций, не менее 60% – региональных.
Нацпроект «Инфраструктура для жизни» ²	Включает 12 федеральных проектов. Ключевые цели к 2030 году: благоустройство не менее 30 тыс. общественных территорий, улучшение качества коммунальных услуг для 20 млн человек, строительство 2 тыс. объектов питьевого водоснабжения, приведение 85% федеральных и 60% региональных дорог в нормативное состояние, обновление 33 тыс. единиц общественного транспорта, 50 обходов городов.
Нацпроект «Экономика данных и цифровая трансформация государства» ³	Включает федеральный проект «Инфраструктура доступа к информационно-телекоммуникационной сети Интернет» – обеспечение 97% домохозяйств высокоскоростным доступом к интернету, создание низкоорбитальной спутниковой группировки. Также охватывает цифровую инфраструктуру здравоохранения, образования и госуправления.
Комплексный план развития транспортной, энергетической, телекоммуникационной, социальной и иной инфраструктуры на период до 2036 года (распоряжение Правительства РФ от 29.08.2025 № 2365-р) ⁴	Новейший документ, охватывает транспорт, энергетику, связь, здравоохранение и высшее образование как экстерриториальные виды инфраструктуры. Планы: строительство 4,5 тыс. км ж/д, 2 тыс. км автодорог, 800 км ЛЭП сверхвысокого напряжения, 20 тыс. км волоконно-оптических линий связи, модернизация 60 аэропортов, 10 новых энергоблоков на 5 АЭС, обновление 40 медицинских организаций. Регионам рекомендовано разработать аналогичные комплексные планы на региональном уровне.

Каждый документ направлен на совершенствование и модернизацию уровня жизни в субъектах Российской Федерации. Они призваны улуч-

¹ https://barysh.gosuslugi.ru/natsionalnye-proekty-all/natsionalnye-proekty-2025-2030/normativnye-i-metodicheskie-dokumenty/normativnye-i-metodicheskie-dokumenty-rf/dokumenty_2963.html

² <https://национальныепроекты.пф/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/?ysclid=mucygcfsd4126442860>

³ <https://национальныепроекты.пф/new-projects/ekonomika-dannykh/?ysclid=mucyh2ajfs375984066>

⁴ <http://publication.pravo.gov.ru/document/0001202509080025?ysclid=mv2hwhnpxj549471500>

шить инфраструктуру, повысить качество жизни, образования и медицины, предоставить людям больше возможностей для реализации, улучшить жилищные условия, инженерные и транспортные сети, а также многое другое. Перечень задач, решаемых данными нормативно-правовыми документами очень велик. Важно достигнуть эффекта, при котором ряд поставленных задач будет синхронизироваться с конечной стратегической целью повышения сбалансированности региона. Выделим основные из задач [3]:

1. Обеспечить доступное и комфортное жильё для жителей регионов, чтобы избежать проблемы повышенной плотности населения, нехватки жилой площади и т.д. В качестве инструмента может быть полезна модернизация программ льготной ипотеки.
2. Создать и развить социальную инфраструктуру на всей территории каждого региона: школы, детские сады, медицинские учреждения (в т.ч. ФАПы), дома культуры, спортивные сооружения, центры культурного развития, достигнув результата в среднем на 1 жителя, который будет аналогичен показателям образцовых регионов. Например, в Центральном федеральном округе, обеспеченность указанными видами инфраструктуры гораздо выше, чем в Северо-Кавказском федеральном округе.
3. Развить инженерную инфраструктуру. Большая часть домов в сельской местности не имеет доступа к газификации, центральному водоснабжению и водоотведению, что сказывается на благосостоянии населения.
4. Улучшить транспортную доступность: построить и отремонтировать дороги с твёрдым покрытием, мосты, обеспечить связь между населёнными пунктами и городскими агломерациями.
5. Повысить уровень цифровой инфраструктуры: обеспечить доступ к интернету и мобильной связи, развить цифровые сервисы (телемедицина, дистанционное образование, госуслуги). В современном мире это один из главных показателей развития.

Вышеуказанные факторы напрямую детерминируют уровень социально-экономического благополучия конкретного субъекта РФ. Существующая пространственная асимметрия, проявляющаяся в глубоком разрыве качества инфраструктуры между городскими и сельскими территориями, а также в высокой межрегиональной дифференциации, обуславливает необходимость дифференцированного подхода к их анализу. В этом контексте представляет интерес рассмотрение механизмов государственных и региональных программ, направленных на нивели-

рование данных дисбалансов и достижение пространственного развития [16]. В качестве объекта исследования будет использован Приволжский федеральный округ.

В рамках реализации основных программ, описанных выше, есть множество национальных проектов, реализуемых государством, которые точечно воздействуют на такие сферы жизнедеятельности, как здравоохранение, образование, транспорт, инженерные сети и т.д. Среди таких нацпроектов стоит отметить следующие: «Здравоохранение»¹, «Образование»², «Культура»³, а в рамках реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни» есть множество программ, как, например, «Жилье и городская среда»⁴, «Модернизация коммунальной инфраструктуры»⁵, «Региональные дороги»⁶ и многие другие [4; 5].

Государственная поддержка общеобразовательных организаций реализуется на федеральном уровне, что нашло отражение в реализации проекта «Современная школа»⁷ (2019–2024 гг.) в рамках национального проекта «Образование»⁸. Ключевая цель инициативы состояла в создании условий для получения детьми качественного общего образования, соответствующего современным требованиям, независимо от территориальной принадлежности.

В последние годы благодаря целенаправленной государственной политике наблюдается положительная динамика в уровне цифровизации общеобразовательных учреждений: практически 100 % школ, включая расположенные в сельской местности, обеспечены доступом к сети Интернет и имеют собственные веб-сайты.

Аналогичная ситуация наблюдается и в другом важнейшем элементе инфраструктуры регионов – здравоохранении. Проблема с доступностью медицинских учреждений во многих регионах все еще остро стоит перед государством. С 2019 года в рамках национального проекта

¹ <https://национальныепроекты.пф/projects/zdravookhranenie/>

² <https://национальныепроекты.пф/projects/obrazovanie/>

³ <https://национальныепроекты.пф/projects/kultura/>

⁴ <https://национальныепроекты.пф/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/zhile/>

⁵ <https://национальныепроекты.пф/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/modernizatsiya-kommunalnoyinfrastruktury/>

⁶ <https://национальныепроекты.пф/new-projects/infrastruktura-dlya-zhizni/regionalnye-dorogi/>

⁷ https://s3512015.gosuslugi.ru/netcat_files/68/980/Pasport_proekta_Sovremennaya_shkola.pdf

⁸ <https://национальныепроекты.пф/projects/obrazovanie/>

«Здравоохранение»¹ реализуется федеральный проект «Модернизация первичного звена здравоохранения Российской Федерации».

Практические результаты за период с конца 2019 года по начало 2024 года выразились в росте числа лечебно-профилактических учреждений на 6587 единиц и привлечении более 65 тысяч медиков в сельские регионы².

Несмотря на то, что в сфере здравоохранения наблюдаются значительные сдвиги в положительную сторону, эта проблема остается нерешенной из-за фактора транспортной доступности многих территорий. Отсутствие дорожной связи с твёрдым покрытием у значительной части населённых пунктов выступает серьёзным барьером для социально-экономического развития территорий. По информации Росстата на начало 2024 года, такая проблема затрагивает свыше 39 тысяч населённых пунктов, что соответствует примерно 27 % от общего количества³.

Изолированность от региональной транспортной инфраструктуры порождает комплекс проблем:

1. Нарушение логистических цепочек: осложняется доставка продуктов питания, топлива и прочих жизненно важных товаров, что ведёт к росту розничных цен.
2. Ограничение доступа населения к базовым социальным услугам – медицинской помощи и образованию, требующим регулярных поездок в соседние населённые пункты.
3. Снижение культурной вовлечённости жителей из-за сложностей с посещением мероприятий.
4. Усиление миграционного оттока: люди предпочитают селиться в местах с развитой транспортной и социальной инфраструктурой, в более богатые регионы страны, где доступ к социальным благам открыт наиболее полно.

Как мы видим, инфраструктурные проблемы регионов РФ рано или поздно сказываются на общем состоянии страны, будь то выражено в росте розничных цен или же в отсутствии рабочей силы на промышленных предприятиях региона.

По итогам реализации национального проекта «Инфраструктура для жизни», обеспечен максимальный ввод в эксплуатацию жилой и нежилой недвижимости – почти 150 млн кв. м, что на 2,4% выше уровня 2024 года.

¹ <https://национальныепроекты.пф/projects/zdravookhranenie/>

² <https://национальныепроекты.пф/projects/zdravookhranenie/modernizatsiya-per-vichnogo-zvenazdravookhraneniya/>

³ <https://rosstat.gov.ru/>

Доля автодорог регионального и межмуниципального значения, соответствующих нормативным требованиям, составила 57%. При этом в целом в 2025 году построено, реконструировано и отремонтировано 28 тыс. км дорог. При поддержке нацпроекта благоустроено около 7,5 тыс. общественных и дворовых территорий, реализовано 246 проектов всероссийского конкурса. Обеспечено снижение количества пострадавших в ДТП на 26%, что позволило сохранить здоровье более чем 300 тыс. граждан. Количество погибших сократилось на 23,5%.

За время нацпроекта «Жилье и городская среда» в 2019-2024 годах в стране ввели в строй 577 миллионов квадратных метров жилья, благодаря чему условия жизни улучшили более 23 миллионов семей. За этот же период из аварийного жилья переселили 808 тысяч человек, а более чем 50 тысяч россиян восстановили в правах дольщиков. Например, в 2024 году ключи от новых квартир получили 310 жителей Оренбурга. Компания, которая возводила для них дом по принципу долевого участия, в 2022 году обанкротилась. Государство выделило субсидию новому застройщику, и он в короткие сроки завершил работы [8].

Итак, в рамках изучения нормативно-правовой базы и программ развития региональной инфраструктуры на государственном уровне, можно сделать вывод, что проекты, принятые в работу государством, оказывают положительное влияние на развитие региональной инфраструктуры. Но, зачастую, влияния данных программ бывает недостаточно, так как ситуация усугубляется длительным формированием проблемы, запущенностью обозначенных проблем и сложностями с тем, чтобы вернуть заинтересованность людей к жизни и работе в тех или иных отраслях промышленности.

Для проработки вариантов повышения сбалансированности региона путем повышения эффективности государственных и региональных программ, необходимо более углубленно изучить региональный опыт внедрения. В качестве субъекта исследования рассмотрим Приволжский федеральный округ. Обратимся к некоторым наиболее ярким примерам реализации программ в ПФО и синхронизируем проводимые мероприятия с государственными программами влиянием на достижения баланса в регионе.

В Приволжском федеральном округе программы развития региональной инфраструктуры активно реализуются с 2020 года в рамках государственной «Стратегии пространственного развития РФ на период до 2030 года с прогнозом до 2036 года». В субъектах округа накоплен значительный опыт

применения различных мер поддержки, которые включают инфраструктурные проекты, жилищные программы, меры поддержки специалистов и инициативное бюджетирование.

В Удмуртии обновляют объекты жилищно-коммунального хозяйства по федеральному проекту «Модернизация коммунальной инфраструктуры» национального проекта «Инфраструктура для жизни», реализуемого по решению Президента России. В прошлом году работы стартовали на 35 объектах. За этот период капитально отремонтировали 31,63 км сетей тепло- и водоснабжения; провели реконструкцию 1,69 км сетей водоснабжения и канализации; построили 13,75 км сетей водоснабжения. Работы на пяти объектах с 2025 года перешли на этот год.

В Пензенской области в рамках федерального пилотного проекта по повышению рождаемости работали с Земетчинским и Сердобским районами. В этих районах привели в порядок школы, больницы, парки и дороги. В результате рождаемость выросла на 12%, а количество абортотворений и разводов снизилось¹.

Чувашия признана одним из лучших регионов ПФО по реализации Стратегии пространственного развития РФ. Республика лидирует по подготовке объектов инженерной инфраструктуры и благоустройству площадок для компактной жилищной застройки. В Чувашии действует программа льготного ипотечного кредитования для жителей. Она позволяет снизить процентную ставку с 3% до 0,1% для многодетных семей, участников СВО и других категорий сельчан. Активно используется механизм инициативного бюджетирования. В 2020–2022 годах благодаря этой схеме в республике реализовали 2686 инициативных проектов. В 2023 году на эти цели было выделено около 1 млрд рублей из бюджета региона².

В Нижегородской области мероприятиями реализации Стратегии охвачены более половины муниципальных образований. Многие проекты региона становятся флагманами для всех субъектов ПФО. Среди наиболее значимых реализуемых проектов:

1. В рамках программы развития в Нижнем Новгороде создана электробусная сеть со вторым по количеству электробусов парком в стране на сегодняшний день. Уже приобретено 120 электробусов и установлены 53 зарядные станции.

¹ <https://58.rosstat.gov.ru>

² https://agro.cap.ru/action/activity/kompleksnoe-razvitie-seljskih-territorij/norm_akt/gosudarstvennaya-programmachuvashskoj-respubliki

2. На южных территориях Нижнего Новгорода реализуется один из самых амбициозных проектов комплексного развития территорий. На текущий момент уже разыгран один лот в поселке Новинки с градпотенциалом более 650 тыс. квадратных метров жилья. В перспективе здесь будет построено более 7 млн квадратных метров жилья, где смогут проживать около 250 тыс. человек.
3. В 2025 году были сданы объекты первого этапа строительства межевского ИТ-кампуса мирового уровня – 18 корпусов гостиниц на улице Большие Овраги и ОКН. Всего общая площадь всех объектов кампуса, расположенных на двух площадках, – более 220 тыс. квадратных метров. В современных учебных корпусах в Нижнем Новгороде смогут обучаться около 8 тысяч студентов ИТ-специальностей¹.

В Пермском крае делают ставку на инфраструктурные прорывы. В регионе действуют более 40 мер поддержки семей. Например, программа «Молодая семья» помогла 690 семьям улучшить жилищные условия. За 2020–2025 годы в рамках реализации стратегии в регионе реализовано девять проектов, построены и реконструированы 17 объектов – новые школы, детский сад, дворец искусств, объекты ЖКХ. За прошлый год на селе открылись 4 женские консультации, поликлиника и лечебный корпус, отремонтированы 359 км дорог и 18 мостов².

Для выявления взаимосвязи между изученными результатами эффективности государственных и региональных программ развития региональной инфраструктуры и повышением сбалансированности регионов, проанализируем влияние нескольких изменяющихся показателей инфраструктуры на один из важнейших социальных индикаторов сбалансированности региона – индексу реальной начисленной заработной платы в отношении к базовому году. За базовый принят 2020 год. Данный показатель выбран, так как имеет ключевое значение для анализа уровня жизни и благосостояния населения. Переход к статистическому методу обусловлен тем, что требуется проверка достаточности программ и их влияния на один из основных индикаторов благополучия. В качестве индикаторов развития региональной инфраструктуры Приволжского федерального округа выбраны показатели, представленные в таблице 2.

¹ <https://strategy.nobl.ru/stati/infrastrukturnoe-razvitie/prostranstvennoe-razvitie-nizhegorodskoj-oblasti-klyuchevyieproektyi/>

² <https://permokrug.ru/kompleksnoe-razvitie-selskikh-territorij/>

Таблица 2.

Исходные данные для проведения регрессионного анализа**Table 2. Initial Data for Regression Analysis**

Регион/год		Показатель			
		Удельный вес центральной водопроводной сети на сельской территории, нуждающейся в замене, % ¹	Удельный вес дорог местного значения с твердым покрытием (в общей протяженности дорог), % ²	Площадь жилого помещения, приходящаяся на одного жителя, м ³	Индекс реальной начисленной заработной платы (в сопоставимых ценах к базовому 2020 году) ⁴
Республика Башкортостан	2021	28,8	88,6	27,95	101,75
	2022	27,19	88,1	28,76	105,56
	2023	26,87	88,6	29,63	113,78
	2024	21,73	88,2	30,53	123,97
Республика Марий Эл	2021	45,94	38,1	28,62	102,06
	2022	45,5	37,5	29,4	103,64
	2023	43,85	37,9	30,17	114,51
	2024	44,43	38,4	30,88	128,84
Республика Мордовия	2021	56,96	40,2	29,39	102,91
	2022	62,52	40,4	30,02	106,48
	2023	64,08	40,5	30,6	118,2
	2024	70,37	41	31,22	133,87
Республика Татарстан (Татарстан)	2021	29,12	68	28,03	106,01
	2022	32,16	68,7	28,76	108,64
	2023	30,4	69,3	29,62	120,15
	2024	33,14	70,6	30,34	134,12
Удмуртская Республика	2021	40,24	40,3	24,84	100,61
	2022	41,5	45,1	25,5	102,66
	2023	40,91	45,9	26,61	112,05
	2024	40,68	46,7	27,49	127,67
Чувашская Республика - Чувашия	2021	26,72	59,4	29,96	103,27
	2022	28,61	60,7	30,94	106,73
	2023	29,19	61,7	31,74	120,44
	2024	32,73	62,4	32,6	131,3
Пермский край	2021	57,3	65,9	26,49	101,3
	2022	55,09	66,3	27,36	103,66
	2023	58,52	67,4	27,96	112,77
	2024	55,7	69,4	28,67	123,13

¹ <https://www.fedstat.ru/indicator/43556?ysclid=mv15y3sx7y718212065>² <https://www.fedstat.ru/indicator/42089?ysclid=mv16bjovgy385148320>³ <https://www.fedstat.ru/indicator/40466?ysclid=mv16fojqp9207435303>⁴ <https://www.rosstat.gov.ru/statistics/price>

Кировская область	2021	37,58	48,5	30,61	101,2
	2022	37,61	48,3	31,2	101,62
	2023	33,88	48,5	31,79	111,12
	2024	32,86	48,7	32,36	121,67
Нижегородская область	2021	39,59	50,6	29,34	101,81
	2022	39,8	50,7	29,9	106,78
	2023	37,97	52	30,34	116,74
	2024	37,6	52,8	32,21	131,91
Оренбургская область	2021	40,4	64,4	29,51	100,74
	2022	42,93	64,7	30,15	102,1
	2023	45,03	63,4	30,77	116,15
	2024	44,98	62,8	31,37	127,62
Пензенская область	2021	28,56	69,8	32,82	101,55
	2022	29,85	68,6	33,62	103,62
	2023	26,4	65,7	34,63	113,07
	2024	24,7	65,3	35,79	122,94
Самарская область	2021	60,34	30,9	28,53	101,44
	2022	62,26	30,9	29,31	102,88
	2023	62,31	31,4	30,04	113,71
	2024	63,77	31,4	30,8	125,59
Саратовская область	2021	54,85	49,5	30,54	102,56
	2022	54,45	51,1	31,38	105,75
	2023	55,99	51,4	31,9	115,52
	2024	36,89	52,1	32,41	124,05
Ульяновская область	2021	53,52	54,1	31,72	102,19
	2022	55,28	54,5	32,55	103,49
	2023	53,95	55,2	33,43	113,39
	2024	38,28	55	34,25	126,63

Источник: составлено автором по данным ЕМИСС, Росстат. URL: fedstat.ru, rosstat.gov.ru

На основе исходных данных проведем регрессионный анализ влияния индикаторов улучшения региональной инфраструктуры на один из основных социальных показателей сбалансированности региона – индекс реальной заработной платы. При проведении анализа необходимо избежать искажения результатов из-за инфляции, именно для этого рассчитан индекс реальной заработной платы в процентах к базовому году. Расчет проводился по следующей формуле:

$$\text{Индекс реальной ЗП}_t = \frac{\text{Индекс номинальной ЗП}_t}{\text{Накопленный индекс потребительских цен}_t} * 100\%$$

С помощью расчета показателя по приведенной формуле, проведена корректировка индекса номинальной заработной платы на региональный уровень инфляции.

Проведем регрессионный анализ влияния водопроводной сети, нуждающейся в замене, удельного веса дорог с твердым покрытием и площади жилья на человека на индекс реальной заработной платы (табл. 3).

Таблица 3.

Регрессионный анализ**Table 3. Regression Analysis**

	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>
Y-пересечение	114,30	5,03	22,72	2,60039E-29
Удельный вес центральной водопроводной сети на сельской территории, нуждающейся в замене, %	-0,047	0,11	-0,41	0,67
Y-пересечение	110,80	5,52	20,04	1,11061E-26
Удельный вес дорог местного значения с твердым покрытием (в общей протяженности дорог), %	0,026	0,096	0,27	0,78
Y-пересечение	58,91	18,44	3,19	0,0023
Площадь жилого помещения, приходящаяся на одного жителя, м ²	1,76	0,60	2,90	0,0053

По итогам таблицы 3 мы видим, что не все инфраструктурные компоненты оказывают влияние на один из главных индикаторов благосостояния региона. Так, р-значение для износа водопроводной сети равняется 0,67, что сильно больше 0,05, из чего можно сделать вывод, что связь показателей не значима. Коэффициент отрицательный (-0,047), что вполне логично, так как изношенность снижает заработную плату, однако, в рамках данной модели связь очень слаба и может быть случайной. Ситуация аналогична и со вторым коэффициентом – удельным весом дорог с твердым покрытием. Логика коэффициента также просматривается, количество качественных дорог, повышает уровень зарплаты, но р-значение равно 0,78 показывает, что связь статистически не значима. Износ водопроводной сети и качество дорог – это показатели, которые зависят не только от текущего положения дел в регионе, но и от исторических тенденций, вложений в инфраструктуру прошлых лет, поэтому их отражение в заработной плате населения достаточно низко. Иная ситуация с показателем площади жилого помещения, влияние показателя подтверждается (р-значение 0,0053<0,01). Площадь жилья более динамичный показатель, подверженный быстрым изменени-

ям, что отражается на уровне заработной платы. Согласно регрессионному анализу, при увеличении площади жилого помещения для одного жителя на 1 м², индекс реальной заработной платы увеличивается на 1,76 пункта. Для наглядного представления значения коэффициента, обратимся к рисунку 1.

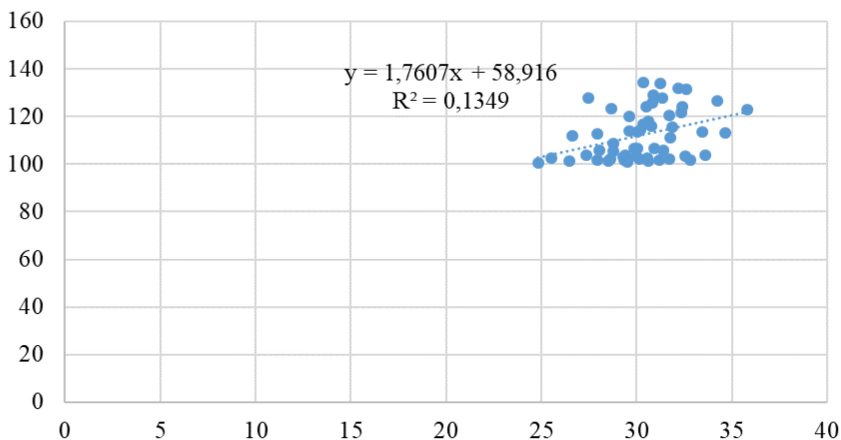


Рис. 1. Влияние площади жилья на индекс реальной заработной платы

Fig. 1. The Effect of Living Space on the Real Wage Index

Уравнение регрессии подтверждает значимость и влияние показателя. Коэффициент детерминации демонстрирует, что обеспеченность жильем в значительной степени сказывается на доходах населения. Итак, полученные результаты показали статистически значимую связь только для площади жилого помещения, в то время как износ водопроводной сети и качество дорог не являются на данный момент значимыми факторами для повышения уровня заработной платы в рамках простой линейной регрессии.

В ходе исследования были представлены различные национальные проекты, как, например, «Инфраструктура для жизни», которые свидетельствуют о положительных тенденциях развития региональной инфраструктуры. С другой стороны, выявлено системные проблемы государственных и региональных программ, которые представлены ниже.

1. Дефицит бюджетного финансирования. Объем средств, которые выделены на реализацию программ не соответствует уровню задач, описываемых в этих программах.

2. Несовершенство механизмов отбора проектов. Из-за слабой проработки непопулярных инициатив возникают ситуации, при которых финансирование выделяется для одних и тех регионов или программ.

3. Дисбаланс полномочий и ресурсов на региональном уровне. Во многом ответственность за реализацию программ лежит на органах местного самоуправления, которые не могут грамотно координировать реализацию из-за нехватки ресурсов и полномочий.

4. Подготовка квалифицированных кадров происходит с отставанием от темпа требуемых изменений. В связи с этим создается дефицит специалистов, готовых координировать большие проекты на уровне региона, как «Жилье и городская среда».

5. Отсутствует согласованность в действиях разных уровней власти. Проекты реализуются отдельно на федеральном и региональном уровне, многие действия противоречат друг другу.

6. Отсутствие единой концептуальной модели реализации. Бюджетирование не имеет четкой структуры и порождает разные трактовки в реализации программ в разных регионах.

7. Критический износ жилищного фонда, проблемы с качеством водоснабжения и неразвитость дорожной сети объективно снижают эффективность вновь реализуемых программных мероприятий. Исторически сложившиеся тренды не только тормозят развитие, но и создают иллюзию обыденности в некоторых аспектах жизнедеятельности.

Для преодоления возникших барьеров требуется комплексная проработка существующих программ развития и корректировки в их реализации. Однако, основной фокус необходимо сделать на формирование новых стратегий развития [13]. Предлагается систематизировать развитие региональной инфраструктуры следующими действиями:

1. Разработка и внедрение единого поля для ведения проектов развития инфраструктуры. Доступ к платформе должны иметь государственные и региональные органы власти, согласование действий будет более прозрачным и понятным.

2. Разработка программы переподготовки специалистов в области инфраструктурных изменений (архитекторы, инженеры, технологи и др.), создать более доступные возможности для образования – грантовая система, стипендии для молодых специалистов.

3. Привлечение малого и среднего бизнеса для финансирования проектов развития инфраструктуры. Расширение льготного кредитования для бизнеса при участии в финансировании данных проектов, активизация государства и частного бизнеса.

4. В рамках внедрения единой платформы для ведения национальных проектов – разработка показателей КРІ для всех стейкхолдеров проектов.

Показатели могут затрагивать сроки реализации, бюджетирование, удовлетворенность населения.

5. Повторный мониторинг и модернизация критически важных объектов инфраструктуры, которые могут положительно сказаться на развитии региона в краткосрочной перспективе. Например, мелиорация плодородных почв для увеличения числа посевов сельскохозяйственной продукции, ремонт недействующих цехов в разных отраслях промышленности.

6. Государственная поддержка крупного бизнеса, с точки зрения помощи выхода на новые рынки в других регионах и диверсификация бизнеса, включая современные направления, как агротуризм и экотуризм.

Разработанные меры призваны повысить эффективность реализации государственных и региональных программ, обеспечить целостность процесса модернизации и нивелировать разрывы и отсутствие согласованности между всеми заинтересованными лицами. Важно понимать, что теоретические аспекты разработанных программ могут быть на высоком уровне, но практическая реализация требует доработки и дополнительных инструментов и решений.

Заключение

Исследование показало, что в Российской Федерации действует большое количество государственных и региональных программ развития инфраструктуры. Однако, в системе их реализации наблюдаются ограничения, которые сводят к минимуму эффект от их реализации. В частности, такие ограничения были выявлены при анализе субъектов Приволжского федерального округа. В число основных ограничений можно отнести отсутствие системного и согласованного подхода, дефицит финансирования при высокой концентрации задач, а также пересмотр политики подготовки кадров для модернизации региональной инфраструктуры.

По итогам рассмотрения программ, реализуемых на территории Приволжского федерального округа, наблюдается тенденция активной модернизации инфраструктуры в части ремонта дорог, улучшения жилищных условий, создание благоприятной среды для населения. Однако, проведенный регрессионный анализ, демонстрирует скрытые проблемы проводимых мероприятий. Задачи, решаемые национальными проектами, в части модернизации водопроводной сети и улучшению качества дорог на данный момент не оказывают влияния на индекс реальной заработной платы. В свою очередь, увеличение площади жилого помещения на одного жителя ведет к увеличению индекса заработной платы на 1,76 пункта,

что говорит о сильной связи показателей и прогресс органов власти в развитии жилой инфраструктуры.

Мероприятия по модернизации программ развития инфраструктуры, предложенные в данной работе, направлены на повышение структурированности изменений и создание комплексности действий. В качестве практической рекомендации хотим отметить в первую очередь предложение по унификации бюджетирования для всех регионов, пересмотр системы конкурсных проектов.

Вместе с тем необходимо отметить ограничения настоящей работы. Анализ охватывал преимущественно количественные показатели реализации программ, тогда как качественные аспекты – восприятие изменений населением, долгосрочные социальные эффекты инфраструктурных вложений – требуют отдельного, более глубокого изучения. Также необходимо отметить методологические ограничения статистической части работы. Использование простой регрессии при анализе панельных данных не учитывает возможную эндогенность переменных и региональную специфику. В дальнейшем планируются к использованию методы инструментальных переменных. Эти направления мы рассматриваем как перспективные для дальнейших исследований.

Описание применения генеративной модели. Во время подготовки статьи мы использовали Perplexity AI в рамках подготовки аннотации к статье и написания ключевых слов, а также аккумуляции основной информации по разделам. Генеративная модель использовалась для выведения и краткого изложения основной сути статьи по каждому из разделов. Также при помощи инструмента Perplexity AI некоторым абзацам текста придавался академический стиль, чтобы соблюсти соответствие представленного материала требованиям научной работы. После использования инструмента, текст статьи был пересмотрен и отредактирован нами по мере необходимости. Мы берем на себя полную ответственность за содержание данной статьи.

Информация о спонсорстве. Исследование выполнено при финансовой поддержке Министерства науки и высшего образования Российской Федерации на выполнение Соглашения № 075-15-2026-197 о предоставлении из федерального бюджета грантов в форме субсидий.

Список литературы

1. Арсланов, Ш. Д. (2021). Актуальные направления развития системы управления государственными программами: региональный аспект. *Региональные проблемы*

- преобразования экономики, (10), 148–153. <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2021-10-148-153>. EDN: <https://elibrary.ru/MXCGSK>
2. Ваганов, В. В., & Майоров, А. А. (2024). Оценка вклада региона в реализацию национальных проектов. *Экономика, предпринимательство и право*, 14(4), 1239–1256. <https://doi.org/10.18334/epp.14.4.120756>. EDN: <https://elibrary.ru/SWVXZQ>
 3. Васецкая, Н. О. (2019). Программно-целевое управление как инструмент финансовой реализации федеральных целевых программ. *Экономика науки*, 5(3), 160–169. <https://doi.org/10.22394/2410-132X-2019-5-3-160-169>. EDN: <https://elibrary.ru/DKEPLN>
 4. Воронина, В. С. (2016). Особенности финансирования социальной инфраструктуры. *Государственно-частное партнерство*, 3(4), 235–246. <https://doi.org/10.18334/ppp.3.4.37415>. EDN: <https://elibrary.ru/YFYLCN>
 5. Гумеров, Р. Р. (2021). Новые подходы к разработке государственных программ Российской Федерации и первый опыт их практического воплощения. *Российский экономический журнал*, (5), 31–41. <https://doi.org/10.33983/0130-9757-2021-5-31-41>. EDN: <https://elibrary.ru/BMEPYI>
 6. Иценков, О. О., Ткаченко, А. О., & Вдовин, С. А. (2020). Аспекты оценки эффективности государственных региональных программ. *Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права*, (4), 65–74. <https://doi.org/10.21295/2223-5639-2020-4-65-74>. EDN: <https://elibrary.ru/UALPBO>
 7. Камынина, Н. Р. (2019). Теория многомерной оценки качества сложного социально-экономического объекта. *Наука и бизнес: пути развития*, (1), 113–119. EDN: <https://elibrary.ru/UAJAWV>
 8. Кузнецова, О. П., & Коваль, О. И. (2021). Проблемы реализации национальных проектов в сфере инфраструктуры и экологии: региональный аспект. *Международный научно-исследовательский журнал*, (11-3), 164–168. <https://doi.org/10.23670/IRJ.2021.113.11.107>. EDN: <https://elibrary.ru/DQHQRJL>
 9. Мацегор, А. Ю. (2023). Целевые программы как инструмент прогнозирования экономики региона. *Вестник евразийской науки*, 15(3). EDN: <https://elibrary.ru/YBOZLL>
 10. Наумов, С. Н., Гусева, Н. В., Гумеров, Р. Р., & Солнцева, Л. И. (2022). Оценка качества государственных программ Российской Федерации и противодействие манипулированию их индикаторами. *Экономическая безопасность*, 5(4), 1391–1412. <https://doi.org/10.18334/ecsec.5.4.114989>. EDN: <https://elibrary.ru/JYPIFF>
 11. Панеш, К. М., Хатукай, С. А., & Бабалян, Э. Б. (2022). Эффективные инструменты и методы оценки программно-целевого подхода к управлению экономикой региона. *Международный научно-исследовательский журнал*, (8). <https://doi.org/10.23670/IRJ.2022.122.36>. EDN: <https://elibrary.ru/GRDFJL>

12. Писклюкова, Е. В., & Шапран, А. Н. (2021). Совершенствование методов оценки эффективности реализации государственных программ Санкт-Петербурга. *Петербургский экономический журнал*, (1), 115–124. <https://doi.org/10.24411/2307-5368-2020-10063>. EDN: <https://elibrary.ru/UNBLOZ>
13. Синенко, П. В. (2016). Стратегическое планирование как механизм социально-экономического развития субъекта Российской Федерации. *Социально-экономические науки и гуманитарные исследования*, (11), 28–33. EDN: <https://elibrary.ru/VSLWIJ>
14. Сурнина, Н. М., Илюхин, А. А., & Илюхина, С. В. (2016). Развитие социальной и инженерной инфраструктуры региона: сущностный, институциональный, информационный аспекты. *Известия Уральского государственного экономического университета*, (5), 54–65. EDN: <https://elibrary.ru/XRGXVT>
15. Федченко, Е. А., & Бурякова, А. О. (2020). Оценка эффективности государственных программ. *Вестник университета*, (12), 76–86. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2020-12-76-86>. EDN: <https://elibrary.ru/LBIOLO>
16. Черняков, В. М. (2025). Совершенствование механизмов государственной поддержки сельского хозяйства в рамках стратегического планирования. *Сибирский журнал экономических и бизнес-исследований*, 14(1), 174–194. <https://doi.org/10.12731/2070-7568-2025-14-1-289>. EDN: <https://elibrary.ru/XRBRJA>
17. Чумаков, М. В., Елизарова, А. А., & Берендеева, А. Б. (2021). Анализ эффективности и рисков в реализации государственных программ, проектов, стратегий в регионах России. *Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение*, (2), 65–75. <https://doi.org/10.6060/snt.20216602.0009>. EDN: <https://elibrary.ru/FZBBEX>
18. Bröcker, J., & Rietveld, P. (2009). Infrastructure and regional development. In R. Capello & P. Nijkamp (Eds.), *Handbook of regional growth and development theories* (chap. 9, pp. 152–181). Edward Elgar.
19. Addie, J.-P. D., Glass, M. R., & Nelles, J. (2020). Regionalizing the infrastructure turn: a research agenda. *Regional Studies, Regional Science*, 7(1), 10–26. <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1701543>
20. Glass, M. R., Addie, J.-P. D., & Nelles, J. (2019). Regional infrastructures, infrastructural regionalism. *Regional Studies*, 53(12), 1651–1656.

References

1. Arslanov, Sh. D. (2021). Current directions in the development of the public program management system: a regional dimension. *Regional Problems of Economic Transformation*, (10), 148–153. <https://doi.org/10.26726/1812-7096-2021-10-148-153>. EDN: <https://elibrary.ru/MXCGSK>

2. Vaganov, V. V., & Mayorov, A. A. (2024). Assessing the region's contribution to the implementation of national projects. *Economics, Entrepreneurship and Law*, 14(4), 1239–1256. <https://doi.org/10.18334/epp.14.4.120756>. EDN: <https://elibrary.ru/SWVXZQ>
3. Vasetskaya, N. O. (2019). Targeted program management as a tool for the financial implementation of federal targeted programs. *Economics of Science*, 5(3), 160–169. <https://doi.org/10.22394/2410-132X-2019-5-3-160-169>. EDN: <https://elibrary.ru/DKEPLN>
4. Voronina, V. S. (2016). Features of financing social infrastructure. *Public–Private Partnership*, 3(4), 235–246. <https://doi.org/10.18334/ppp.3.4.37415>. EDN: <https://elibrary.ru/YFYLCN>
5. Gumerov, R. R. (2021). New approaches to the development of state programs of the Russian Federation and the first experience of their practical implementation. *Russian Economic Journal*, (5), 31–41. <https://doi.org/10.33983/0130-9757-2021-5-31-41>. EDN: <https://elibrary.ru/BMEPYI>
6. Itsenkov, O. O., Tkachenko, A. O., & Vdovin, S. A. (2020). Aspects of assessing the effectiveness of regional state programs. *Bulletin of the Belgorod University of Cooperation, Economics and Law*, (4), 65–74. <https://doi.org/10.21295/2223-5639-2020-4-65-74>. EDN: <https://elibrary.ru/UALPBO>
7. Kamynina, N. R. (2019). The theory of multidimensional assessment of the quality of a complex socio-economic object. *Science and Business: Development Pathways*, (1), 113–119. EDN: <https://elibrary.ru/UAJAWV>
8. Kuznetsova, O. P., & Koval, O. I. (2021). Problems in implementing national projects in the fields of infrastructure and ecology: a regional dimension. *International Research Journal*, (11-3), 164–168. <https://doi.org/10.23670/IRJ.2021.113.11.107>. EDN: <https://elibrary.ru/DQHQRJ>
9. Matsegor, A. Yu. (2023). Targeted programs as a tool for forecasting regional economic development. *Bulletin of Eurasian Science*, 15(3). EDN: <https://elibrary.ru/YBOZLL>
10. Naumov, S. N., Guseva, N. V., Gumerov, R. R., & Solntseva, L. I. (2022). Assessing the quality of state programs in the Russian Federation and countering the manipulation of their indicators. *Economic Security*, 5(4), 1391–1412. <https://doi.org/10.18334/ecsec.5.4.114989>. EDN: <https://elibrary.ru/JYPIFF>
11. Panesh, K. M., Khatukay, S. A., & Babalyan, E. B. (2022). Effective tools and methods for assessing the targeted program approach to regional economic management. *International Research Journal*, (8). <https://doi.org/10.23670/IRJ.2022.122.36>. EDN: <https://elibrary.ru/GRDFJL>
12. Pisklyukova, E. V., & Shapran, A. N. (2021). Improving methods for assessing the effectiveness of implementing state programs in Saint Petersburg. *Saint Petersburg*

- Economic Journal*, (1), 115–124. <https://doi.org/10.24411/2307-5368-2020-10063>. EDN: <https://elibrary.ru/UNBLOZ>
13. Sinenko, P. V. (2016). Strategic planning as a mechanism for the socio-economic development of a constituent entity of the Russian Federation. *Socio-Economic Sciences and Humanities Research*, (11), 28–33. EDN: <https://elibrary.ru/VSLWIJ>
 14. Surnina, N. M., Ilyukhin, A. A., & Ilyukhina, S. V. (2016). Development of the region's social and engineering infrastructure: essential, institutional, and informational aspects. *Proceedings of the Ural State University of Economics*, (5), 54–65. EDN: <https://elibrary.ru/XRGXVT>
 15. Fedchenko, E. A., & Buryakova, A. O. (2020). Assessing the effectiveness of state programs. *University Bulletin*, (12), 76–86. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2020-12-76-86>. EDN: <https://elibrary.ru/LBIOLO>
 16. Chernyakov, V. M. (2025). Improving mechanisms of state support for agriculture within the framework of strategic planning. *Siberian Journal of Economic and Business Research*, 14(1), 174–194. <https://doi.org/10.12731/2070-7568-2025-14-1-289>. EDN: <https://elibrary.ru/XRBRJA>
 17. Chumakov, M. V., Elizarova, A. A., & Berendeeva, A. B. (2021). Analysis of effectiveness and risks in the implementation of state programs, projects, and strategies in Russian regions. *Modern High Technologies. Regional Supplement*, (2), 65–75. <https://doi.org/10.6060/snt.20216602.0009>. EDN: <https://elibrary.ru/FZBBEX>
 18. Bröcker, J., & Rietveld, P. (2009). Infrastructure and regional development. In R. Capello & P. Nijkamp (Eds.), *Handbook of regional growth and development theories* (chap. 9, pp. 152–181). Edward Elgar.
 19. Addie, J.-P. D., Glass, M. R., & Nelles, J. (2020). Regionalizing the infrastructure turn: a research agenda. *Regional Studies, Regional Science*, 7(1), 10–26. <https://doi.org/10.1080/21681376.2019.1701543>
 20. Glass, M. R., Addie, J.-P. D., & Nelles, J. (2019). Regional infrastructures, infrastructural regionalism. *Regional Studies*, 53(12), 1651–1656.

ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

Колокольцев Андрей Викторович, аспирант кафедры «Управление, экономика и право» экономического факультета

Пензенский государственный аграрный университет

ул. Ботаническая, 30, г. Пенза, 440014, Российская Федерация

kolokoltsev.angre@yandex.ru

Сологуб Анна Игоревна, студентка экономического факультета

Пензенский государственный аграрный университет

*ул. Ботаническая, 30, г. Пенза, 440014, Российская Федерация
anna.sologub2006@mail.ru*

DATA ABOUT THE AUTHOR

Andrey V. Kolokoltsev, Postgraduate Student at the Department of “Management, Economics and Law” of the Faculty of Economics

Penza State Agrarian University

30, Botanicheskaya Str., Penza, 440014, Russian Federation

kolokoltsev.angre@yandex.ru

Anna I. Sologub, Student of the Faculty of Economics

Penza State Agrarian University

30, Botanicheskaya Str., Penza, 440014, Russian Federation

anna.sologub2006@mail.ru

Поступила 20.09.2026

После рецензирования 19.10.2026

Принята 22.10.2026

Received 20.09.2026

Revised 19.10.2026

Accepted 22.10.2026