

DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.3.11>

UDC 338.47.2
LBC 65.050.23

Submitted: 22.04.2020
Accepted: 30.05.2020

**IMPROVEMENT OF INTEGRATED MANAGEMENT
OF INFRASTRUCTURE INDUSTRIES AS THE BASIS
FOR ECONOMIC DEVELOPMENT OF PROBLEMATIC REGIONS
OF THE NORTH-CAUCASIAN FEDERAL DISTRICT**

Magomed A. Gasanov

Institute of Social and Economic Research of the Dagestan Federal Research Center
of the Russian Academy of Sciences, Makhachkala, Russian Federation

Abstract. The goal of the article is to prioritize the effective management of infrastructure industries which would meet social, economic and other special requirements. It is meant to ensure and increase the connectivity of the territory of the North-Caucasian Federal District at the expense of modern infrastructure and communications. The author carries out the socio-economic analysis, calculations and justification of the production development and sectoral infrastructure of the region. The basis of the study are the scientific papers of Russian and foreign scientists. The author uses the methods of economic and statistical analysis. Priority areas for the managerial improvement of the industrial infrastructure in the context of innovative changes have been identified. Scientific and practical results of the study can be used in forecasting the development of structural components of the production, information and communication structure of the country and its regions. The study allows achieving the following results: creating favorable conditions for the sustainable development of the export-import platform as a result of the improvement of the regulatory framework and the development of scientific and methodological foundations of the industry; maintaining the proper quality of export products in the process of their transportation from the producer to the consumer, as well as receiving the products by the consumer in the required volume, of appropriate quality and assortment due to the provision of services by infrastructure organizations. The results and recommendations obtained in the study can be used as a practical tool by regional authorities in the development of a strategy for the socio-economic development of problematic subjects of the North-Caucasian Federal District. In addition, the practical application of the authors concept will contribute to receiving export or import products by consumers on time and reducing costs by creating an effective management system.

Key words: improvement, management, development of infrastructure industries, strategy, economy, market transformations, results, model, foreign economic activity, efficiency, problematic regions of North-Caucasian Federal District, Caspian region, formation.

Citation. Gasanov M.A., 2020. Improvement of Integrated Management of Infrastructure Industries as the Basis for Economic Development of Problematic Regions of the North-Caucasian Federal District. *Regionalnaya ekonomika. Yug Rossii* [Regional Economy. South of Russia], vol. 8, no. 3, pp. 118-129. (in Russian). DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.3.11>

УДК 338.47.2
ББК 65.050.23

Дата поступления статьи: 22.04.2020
Дата принятия статьи: 30.05.2020

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ КОМПЛЕКСНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ОТРАСЛЯМИ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ
ЭКОНОМИКИ ПРОБЛЕМНЫХ РЕГИОНОВ СКФО**

Магомед Алиевич Гасанов

Институт социально-экономических исследований
Дагестанского Федерального исследовательского центра РАН, г. Махачкала, Российская Федерация

© Гасанов М.А., 2020

Аннотация. Цель статьи – определить приоритеты эффективного формирования системы управления отраслями инфраструктуры, которая бы гарантированно удовлетворяла социальные, экономические и другие специальные требования. Обеспечить и повысить связанность внешнеэкономической деятельности на территории СКФО за счет современных инфраструктуры и коммуникаций. Проведен социально-экономический анализ, расчетные разделы и обоснование развития производственно-отраслевой инфраструктуры региона. Основой исследования являются труды российских и зарубежных ученых. Используются методы экономико-статистического анализа. Выявлены приоритетные направления совершенствования управления отраслевой инфраструктурой в условиях инновационных преобразований. Научно-практические результаты исследования могут быть использованы при прогнозировании развития структурных составляющих производственной и информационно-коммуникационной инфраструктуры страны и ее регионов. Реализация проведенного исследования позволит достичь следующих результатов: создание благоприятных условий для устойчивого формирования экспортно-импортной платформы в результате совершенствования нормативно-правовой базы и разработки научно-методических основ отрасли; сохранение надлежащего качества продукции ВЭД в процессе их перемещения от производителя к потребителю, а также получение потребителем продукции в необходимом объеме, соответствующего качества и ассортимента за счет оказания услуг организациями инфраструктуры. Полученные в исследовании результаты и рекомендации могут использоваться как практический инструмент региональными органами управления при разработке стратегии социально-экономического развития проблемных субъектов СКФО. Кроме того, практическое применение концепции автора будет способствовать получению потребителем продукции ВЭД в установленные сроки и снижению затрат за счет создания эффективной системы управления.

Ключевые слова: совершенствование, управление, развитие отраслей инфраструктуры, стратегия, экономика, рыночные преобразования, результаты, модель, внешнеэкономическая деятельность, эффективность, проблемные регионы СКФО, Прикаспийский регион, формирование.

Цитирование. Гасанов М. А., 2020. Совершенствование комплексного управления отраслями инфраструктуры – основа развития экономики проблемных регионов СКФО // Региональная экономика. Юг России. Т. 8, № 3. С. 118–129. DOI: <https://doi.org/10.15688/re.volsu.2020.3.11>

Введение

Экономический рост в Северо-Кавказском макрорегионе в условиях новых вызовов глобализации напрямую связан с развитием производственной инфраструктуры как важной сферы экономики. Рассмотрим данную проблему частично с позиции системного развития регулирования внешнеэкономической платформы региона. При таком подходе к управлению предприятие превращается в объект товаропроизводителя, благодаря чему регулируется производство ВЭД. Указанная проблема нашла отражение в трудах как отечественных, так и зарубежных ученых. В частности, Ю.Н. Гольская рассматривает влияние отраслевой инфраструктуры региона на экономику на примере Сибирского федерального округа [Гольская, 2020: 64]. По ее мнению, эффект влияния на экономику должен проявляться через такие параметры, как доля стоимости отраслевой продукции в общей стоимости материального продукта и национального дохода; себестоимость перевозок по видам транспортных средств; эффективность видов подвижного состава; производительность труда; численность занятых трудовых ресурсов в транспортной сфере; размер капитальных вложений в развитие отрасли.

В рамках других отечественных работ можно выделить исследования Ю.О. Литвиновой и Ю.Ю. Пономарева [Литвинова, Пономарев, 2016: 91–93], которые анализировали влияние развития отраслевой инфраструктуры на совокупную факторную производительность. Ими определено, что в федеральных округах России имеются реальные возможности развития инфраструктурной плотности, в результате выявления и использования которого будет происходить повышение совокупной эффективности объектов и предприятий инфраструктуры. И в этой связи исследователями указано на необходимость развития дорожно-транспортной сети в рамках формирования и модернизации их протяжения и длины. Важной работой в рамках изучения влияния отраслевой составляющей инфраструктуры является работа Н.М. Светлова, Р.Н. Павлова, А.Л. Богдановой [Светлов, Павлов, Богданова, 2017: 56–62]. Они обосновывают неравновесную теоретическую модель развития отраслевой инфраструктуры, согласующуюся с теорией экономического развития. Указанная модель описывает перспективный рост инфраструктурных сетей исходя из степени использования агрегированного ресурса на нужды отраслевой инфраструктуры и степени удовлетворения потребности экономики в транспор-

тных услугах. Также можно выделить работу Е.Э. Колчинской [Колчинская, 2015: 78], которая исследовала влияние отраслевой инфраструктуры на промышленное развитие регионов России. Целью работы было построение модели, описывающей взаимосвязь уровня развития транспортной инфраструктуры с уровнем развития промышленности в регионе. В результате построены модели, объясняющие, как уровень развития транспортной инфраструктуры связан с промышленностью в регионе.

Если проанализировать зарубежные исследования на тему транспортных факторов, оказывающих влияние на экономическое развитие регионов, то большая их часть обращена к инфраструктурным проектам, объясняющим долгосрочный экономический рост. Что касается транспорта, то в качестве зависимой переменной применяется реальный внутренний валовый продукт, зависящий от коэффициента общей производительности. Вместе с тем к отраслевым моделям можно применить показательные параметры, описывающие развитие экономического состояния. В работе Кантоса [Cantos et al., 2005], который использовал метод оценки влияния переменных на ВВП, исследовано, как воздействует агрегированный запас транспортной инфраструктуры, на примере Испании, вместе с различными видами инфраструктуры; аэропортов и дорог, портов и железных дорог.

Еще одна работа Кантоса [Cantos-Sánchez, Moner-Colonques, 2006], посвященная изучению транспортной системы, была направлена на выявление положительного сетевого эффекта отраслевой инфраструктуры. Для определения результатов применялись методы регрессии, в одном наблюдении были просуммированы параметры запасов инфраструктуры из нескольких географических регионов. В работе автор выдвинул гипотезу о том, что реальные запасы инфраструктуры, располагающиеся в одном регионе, имеют положительные эффекты для соседних регионов. Следовательно, были получены более высокие коэффициенты по интересующим переменным с использованием агрегированных данных, чем от использования региональных параметров.

Производственно-инфраструктурный комплекс – сложная многоуровневая сфера экономики. К первой степени уровня относится комплекс отраслей деятельности, выполняющих хозяйственную работу по перемещению и хранению продукции. Ко второму уровню жизнедеятельно-

сти относятся отрасли, обеспечивающие действие первого уровня: дорожное и транспортное строительство, ремонт подвижного состава, тарное хозяйство, а также подотрасли машиностроения, производящие транспортные средства и оборудование для складского хозяйства и средства механизации погрузочно-разгрузочных работ регионального развития. При этом исследование свидетельствует о значительных возможностях и внутренних резервах, которые содержатся в использовании потенциала производственной системы инфраструктуры региона в экспортно-импортной сфере субъектов СКФО (см. рис. 1).

Научно-практическая модель

Цель и задачи исследования предопределили его логику и структуру, посвященные анализу теоретических основ разработки региональных проблем ВЭД в едином народнохозяйственном комплексе в условиях интенсификации экономики. В этой связи анализируется место и роль МЭИ в экономике Северного Кавказа. Исследуются основные тенденции и структурные сдвиги отрасли и народнохозяйственная значимость в ней транспорта. В качестве исходной базы при этом принято учение о территориальном разделении труда, определяющее особенности регионального воспроизводственного процесса и транспортно-экономических связей. Исследуются конкретные формы территориальной организации производства в районах Северного Кавказа, определены специфика и особенности транспортных узлов, роль межрайонных транспортно-экономических связей в их формировании, методы определения региональной экономической эффективности.

В рамках системного подхода рассматривается экономическая эффективность транспортной отрасли методом статистического моделирования. Анализируется зависимость фондоотдачи, рентабельности и производительности труда от комплексного влияния различных факторов – аргументов, путем построения региональных многофакторных регрессионных моделей, раскрыты порядок и методы их разработки, осуществляется ранжирование и выявление резервов повышения эффективности прорывной экономики и др. [Кутаев, Сагидов, 2014: 63].

Отличительные черты дагестанского инфраструктурного комплекса прикаспийского региона приведены на рисунке 2.

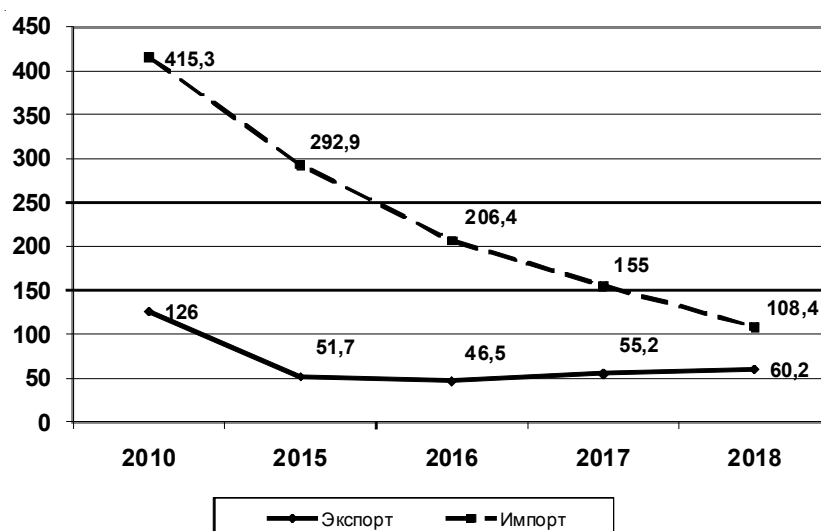


Рис. 1. Внешнеэкономическая деятельность инфраструктуры Республики Дагестан, млн долл. США
Примечание. Составлено по: [Дагестан в цифрах, 2019: 418].



Рис. 2. Отличительные аспекты инфраструктурного комплекса Дагестанского региона Прикаспия
Примечание. Составлено автором.

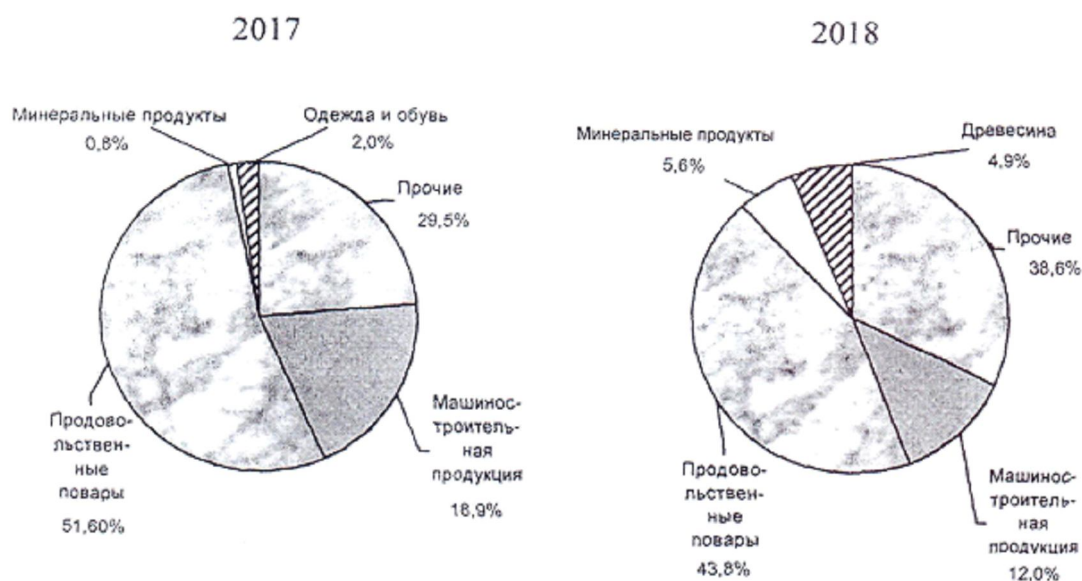
Экономия на движущей силе комплекса производственно-отраслевой сферы показала, что значительное внимание в регионе требуется уделять ускорению доставки народнохозяйственной продукции, снижению потерь и порчи грузов за счет создания и развития производственно-инфраструктурных терминалов, строительства новых и реконструкции действующих объектов отрасли (см. рис. 3). Эффективная система формирования и функционирования инфраструктуры внешнеэкономической деятельности, отвечающая требованиям рыночной экономики, еще не создана. Поэтому необходимо налаживать условия для организации эффективной системы грузодвижения, основанной на передовой технологии перевозочного процесса, направленной на сокращение инфраструктурных издержек, сроков доставки товаров.

Результаты

Проведенный анализ показывает, что в 2019 г. значения целевых параметров платформы регионального проекта «Промышленный экспорт» составили: «Объем экспорта продукции машиностроения» – 100 %, «Объем конкурентоспособной промышленной продукции» вырос более чем на 100 %.

Среди важнейших народнохозяйственных проблем особое место занимает целевая задача эффективного и качественного удовлетворения потребностей экономики в перевозках продукции. Успешное решение этой задачи в условиях современного развития производительных сил страны неизбежно предполагает интеграцию тех средств труда, участвующих в расширенном воспроизводстве в международной сфере.

ЭКСПОРТ



ИМПОРТ

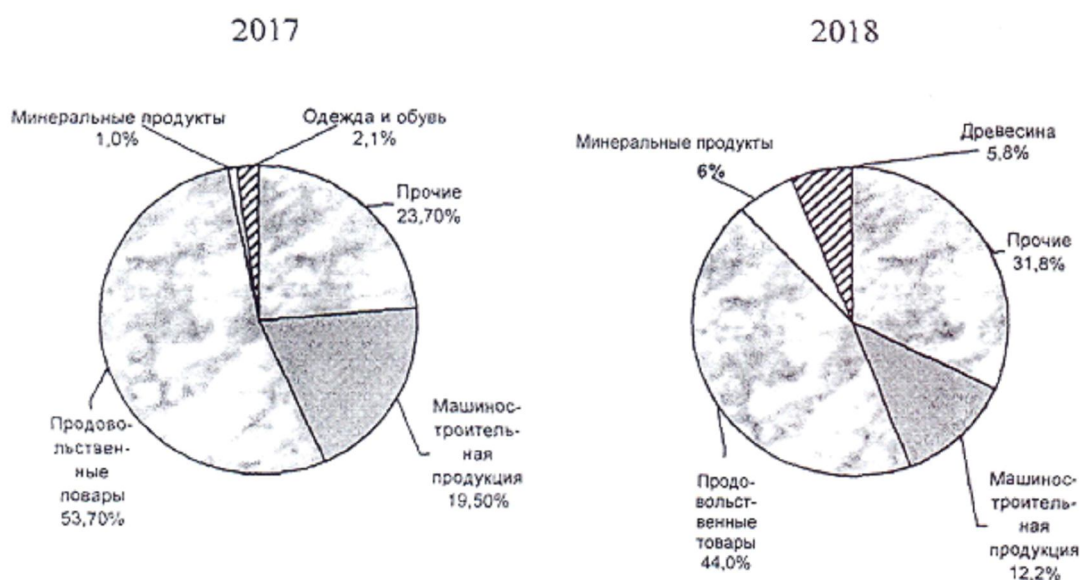


Рис. 3. Товарная структура экспорта и импорта международных отношений Республики Дагестан, % к итогу
 Примечание. Составлено по: [Дагестан в цифрах, 2019: 418–419].

Учитывая приграничный статус и географическое расположение РД, важно развитие результативности интеграционных процессов с приграничными и прикаспийскими странами, обладающими ресурсным, торгово-экономическим и культурно-гуманитарным потенциалом.

При этом формирование эффективной финансовой системы ВЭД является одним из ключевых направлений эволюции экономического раз-

вития региона и должно представлять собой процесс материально-технического обеспечения в условиях инновационных преобразований и модернизации экономики. Инфраструктура товарных рынков региона как система представляет собой взаимосвязанный комплекс следующих подсистем: финансово-кредитная подсистема, участвующая в платежно-расчетном и кредитном обеспечении товародвижения; подсистема взаимосвя-

зи между составляющими инфраструктуры, способствующей свободному движению продукции по непрерывному процессу воспроизводства.

Для достижения указанной цели должны быть решены следующие задачи: формирование сети посреднических организаций, складского хозяйства, обеспечивающих эффективную внешнеэкономическую торговлю в СКФО, разукрупнение партий поставок, хранение и продвижение товара с минимальными затратами; повышение конкурентоспособности региональной продукции товаров за счет создания и применения товароупаковочной системы; совершенствование нормативно-правовых основ функционирования внешнеэкономических блоков и их инфраструктуры [Ахмедуев, 2016: 76–82].

Необходимо отметить, что параметры таможенной сферы РД получены на основе грузовых внешнеторгово-экономических деклараций. В исследовании внешняя торговля представляет собой торговлю между странами, состоящую из экспорта и импорта народнохозяйственной продукции региона. При этом экспорт товаров с таможенной территории республики за границу осуществляется без обязательства об обратном ввозе на срок более одного года. Экспорт учитывает вывоз из страны товаров отечественного производства, а также реэкспорт продукции. К товарам отечественного производства относятся также товары и народнохозяйственные грузы иностранного происхождения, ввезенные в страну и подвергшиеся существенной переработке, изменяющей основные качественные или технические характеристики товаров.

В импорт включаются ввезенные товары, предназначенные для потребления в экономике страны, и товары, ввозимые на территорию государства в соответствии с режимом реимпорта, а оборот представляет собой сумму экспорта и импорта в комплексе.

Ключевой составляющей системы является многоотраслевая дорожно-транспортная сеть и сфера путей сообщения. Протяженность путей сообщения по республике – 28 535,5 км, в том числе: общего пользования – 27 966,9 км, необходимого пользования – 557,5 км. Вместе с тем растущий транспортный потенциал республики требует реконструкции и расширения перегрузочных мощностей, особенно в морском торговом порту и на железной дороге. Требуется ускорить проведение мероприятий по качественной реконструкции аэропорта, что позволит увеличить мощность отрасли по приему и обслуживанию авиа-

пассажиров. Кроме того, целесообразно обеспечить прием воздушных судов грузоподъемностью свыше 100 т и эффективность перевозок на железнодорожном транспорте, где грузооборот возрастет в 1,5 раза, а пассажирооборот – в 1,3 раза, создать современную опорную сеть автомобильных дорог, каждый райцентр региона обеспечить автодорожной связью с асфальтобетонным покрытием [Идзиев, 2019: 60–63].

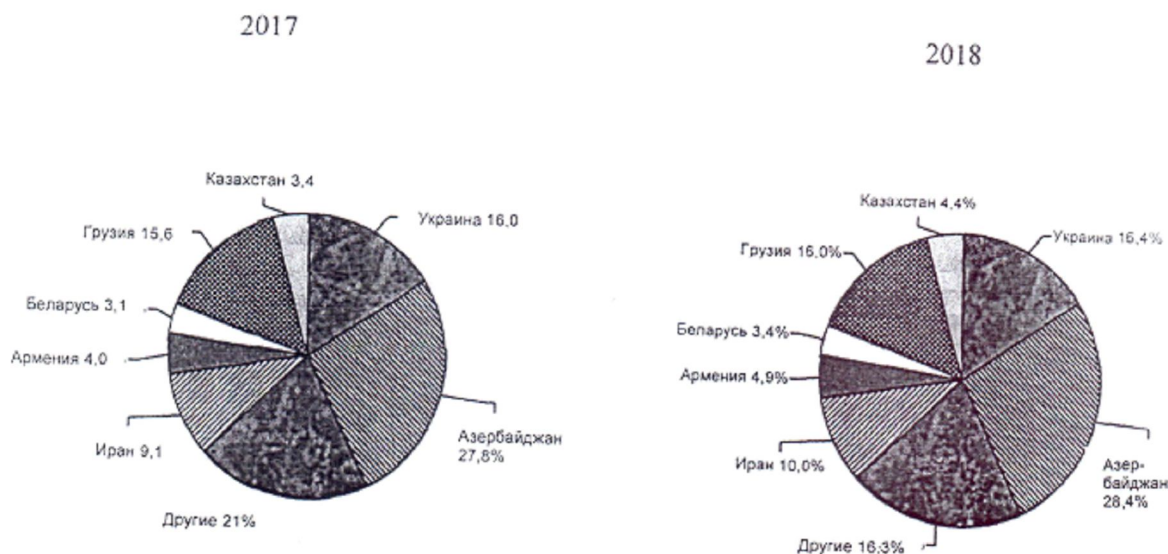
В условиях инновационных преобразований и модернизации экономики региона руководством СКФО поставлены прорывные задачи в отраслях народного хозяйства, реализуются национальные проекты, целью которых является превращение территориальных подразделений округа в хозяйственные комплексы, специализирующиеся на расширении как товарной, так и территориальной экспортно-импортной структуры (см. рис. 4).

В рамках Указа Президента страны «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» развитие несырьевого экспорта определено в качестве одного из источников роста российской экономики, указано на необходимость продолжить работу по снятию административных барьеров во внешней торговле, а также необходимо снять инфраструктурные ограничения по развитию экономики, способствующие созданию режима наибольшего благоприятствования для экспортных организаций [Указ Президента РФ ... , 2018]. При этом первостепенная роль должна отводиться развитию несырьевого экспорта, так как в течение продолжительного времени экспорт страны был специализирован на продукции топливно-энергетического комплекса.

Значительные элементы управления отраслей инфраструктуры, в том числе транспортно-логистических узлов (ВЭД), являются сферами многоцелевого назначения и обслуживают не только отрасли материального производства, но и объекты непродуцированной сферы и население. Такие объекты частично входят в социальную инфраструктуру и участвуют в решении приоритетных социально-экономических задач регионального развития СКФО. В условиях формирования инновационных преобразований в сфере материального производства, отраслевая составляющая информатизационной сферы внешнеэкономической интеграции (ВЭИ) получила дальнейшее становление.

Проведенное обследование показывает, что из стран дальнего зарубежья в 2018 г. в

ЭКСПОРТ



ИМПОРТ

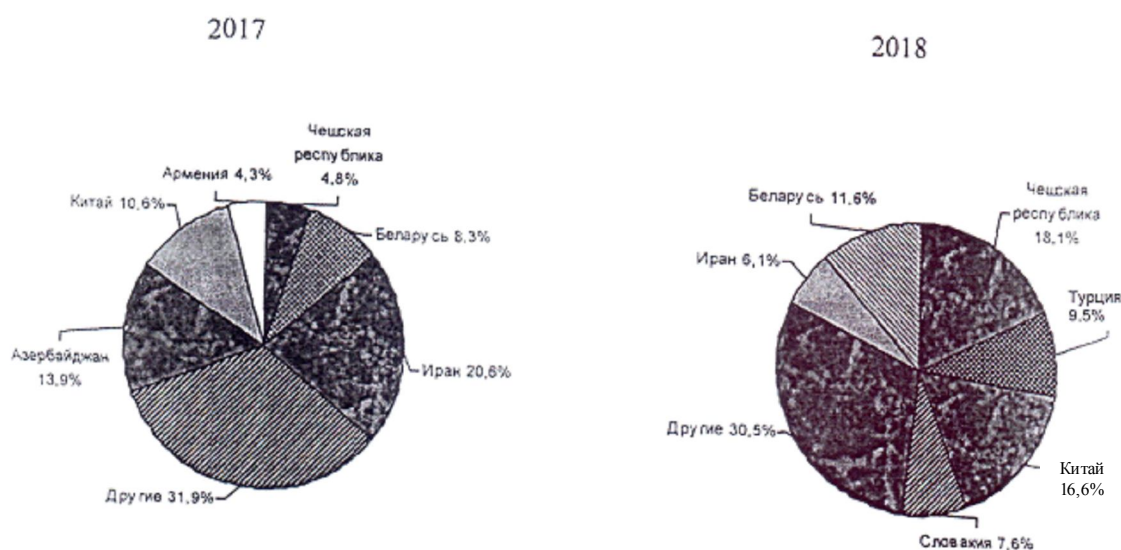


Рис. 4. Распределение дагестанского экспорта и импорта по некоторым зарубежным странам

Примечание. Составлено по: [Дагестан в цифрах, 2019: 425].

общем объеме экспорта Дагестана наибольшая доля приходилась на Грузию – 41,8 % от общего объема экспорта (в 2017 г. – 11,1 %), Иран – 26,1 % (в 2017 г. – 16,7 %). В импорте со странами дальнего зарубежья преобладали поставки из Чешской республики от общего объема импорта 23,9 % (в 2017 г. – 15,5 %), из Китая – 21,9 % (в 2017 г. – 15,8 %), из Турции – 12,6 % (в 2017 г. – 5,3 %), из Словакии – 10,0 % (в 2017 г. – 2,5 %) [Дагестан в цифрах ... , 2019: 423].

Роль и значение управления отраслевой инфраструктуры в жизни современного общества и экономики региона неуклонно растет. Стабильно работающая отрасль вносит свой социально-экономический вклад в решение задач, которые предусматривают стратегии СКФО на период до 2035 г.: обеспечивают достижение целевых параметров в долгосрочной перспективе, а также расширение источников экономического роста и обеспечение условий дальнейшего наращивания производства и улучшения сбалансированности

экономики региона. Проведенный анализ показал, что регион ежегодно демонстрирует увеличение внешнеэкономического грузооборота. Не стал исключением и 2019 год. Количество обслуженных пассажиров в аэропорту Махачкалы увеличилось по сравнению с 2018 г. на 16 % и составило 1,5 млн человек. В рамках федеральной программы субсидирования авиаперевозок продолжены полеты (по маршруту Махачкала – Казань), начались востребованные экономической инфраструктурой связи полеты по направлению Махачкала – Краснодар, рассматривается возможность открытия новых маршрутов в восточном и южном направлениях прикаспийского региона.

При поддержке Минтранса России решен вопрос обустройства в аэропорту нового воздушного пункта пропуска за счет средств федерального бюджета. Общие частные инвестиции в строительство нового международного терминала. Обследования показали, что эффективное развитие демонстрирует и Махачкалинский международный морской торговый порт. Его грузооборот составляет около 60 % от общего грузооборота. 14 российских портов Каспийского бассейна. За 2019 г. здесь переработано 4,6 млн т продукции, что на 84 % больше, чем в 2018 году. В частности, перевалка нефти в 2019 г. выросла в два раза (4,2 млн т) по сравнению с 2018 г. (2 млн т) и в четыре раза по сравнению с 2017 годом.

В то же время, как показал выполненный анализ, основной задачей остается решение вопроса максимальной загрузки имеющихся мощностей порта и дальнейшего увеличения грузооборота: в настоящее время порт практически не загружен. При таких обстоятельствах ключевой вопрос – открытие автомобильного и железнодорожного паромного сообщения для развития экономики региона с Туркменистаном, а также создание более благоприятных условий для работы обслуживающего порт сухопутного подвижного состава.

Растет и количество пассажиров, пользующихся железнодорожным транспортом. В условиях инновационных преобразований и модернизации экономики ВЭД совершенствуется эволюция комплексного управления отраслей железнодорожной инфраструктуры проблемных регионов СКФО. В частности, в 2019 г. Махачкалинским территориальным управлением СКЖД перевезено свыше 1 475,3 тыс. пассажиров (рост к 2018 г. – 17 %), в том числе в пригородном сообщении – 778 тыс. чел. (39 %). Перевезено более 2 641,8 тыс. т народнохозяйственной продукции

(12 %). Учитывая многочисленные просьбы жителей региона, введены дополнительные пригородные поезда: Махачкала – Хасавюрт и Дербент – Граница. В ближайшее время планируется значительная реконструкция Махачкалинского регионального вокзала, открытие новых направлений развития.

Проведенный автором сравнительный анализ свидетельствует, что основным видом производственно-отраслевой инфраструктуры остается автомобильный. В части роста налоговых поступлений от юридических лиц и индивидуальных предпринимателей, занятых в сфере перевозок в Махачкале, наблюдается положительная динамика. За два последних года налоговые поступления выросли почти в три раза и составили в прошлом году свыше 40 млн рублей.

На межмуниципальных перевозках в настоящее время работает 91 перевозчик, в том числе 56 индивидуальных предпринимателей и 35 юридических лиц, из них 8 государственных и муниципальных предприятий. В соответствии с утвержденным реестром установлено 466 межмуниципальных маршрутов. При этом все районные центры и крупные населенные пункты в регионе имеют дорожно-транспортное сообщение со столицей и городами республики.

Основным направлением международных грузовых автомобильных перевозок являются Азербайджанская Республика и Иран. В 2019 г. при содействии Минтранса РД перевозчики дополнительно получили свыше шести тысяч транзитных разрешений на перевозку продукции в иранском направлении, а общий объем перевозимых грузов в 2019 г. в сравнении с 2018 г. увеличился более чем на 100 тыс. тонн.

В условиях радикальных преобразований экономики органы государственной власти должны обеспечить подходящую среду и обстановку в реформировании экономики отрасли проблемных регионов СКФО. В сфере стратегических проблем и направлений государства требуется: совершенствование законодательных и нормативно-правовых основ функционирования ВЭД и их инфраструктуры; проявление на деле действительной поддержки в обеспечении плодотворного механизма управления; улучшение качества системы информационно-аналитического снабжения всех участников внешнеэкономической деятельности; развитие инвестиционной привлекательности производственно-отраслевых предприятий [Гимбатов, 2012: 115–116; Sagidov, 2019: 78–81].

Автором был использован индексный метод во внешнеторговой сфере для изучения динамики товарооборота и характеристики физического объема экспорта и импорта, анализа движения цен на товары и определения условий торговли. Кроме того, этот метод применялся для исследования товарной структуры внешней торговли, а также для определения и измерения взаимосвязи между отдельными факторами, выявления их роли в общей динамике экспорта и импорта. В основе таких подсчетов лежит информация о ценах, количестве товаров, их реальной стоимости и оценках в сопоставимых ценах. Индексы рассчитываются по следующим формулам:

1. Индекс средних цен – по формуле Пааше:

$$I_p = \Sigma p_1 q_1 / \Sigma p_0 q_1, \quad (1)$$

где p_1, p_0 – цена товара соответственно в отчетном и базисном периодах; q_1, q_0 – количество товара соответственно в отчетном и базисном периодах.

2. Индекс физического объема товарооборота – по формуле Ласпейреса:

$$I_q = \Sigma p_0 q_1 / \Sigma p_0 q_0. \quad (2)$$

Индекс условий торговли считается одним из важнейших параметров, используемых при анализе тенденций развития внешней торговли. Он рассчитывается как отношение индексов средних цен экспорта к индексу средних цен импорта:

$$I_{\text{усл.торг}} = I_{pe} / I_{pi}, \quad (3)$$

где I_{pe} и I_{pi} – индексы средних цен соответственно экспорта и импорта.

Если индекс условий торговли меньше единицы, то условия торговли в изучаемом периоде считаются неблагоприятными по сравнению с базисным периодом, а если больше единицы – благоприятными в сфере влияния экономической деятельности товарной продукции РД. В перспективе, чтобы вывести внешнеэкономические связи на качественно новый уровень развития, необходимо повышение эффективности управления и выработка четкой стратегии формирования международной интеграции с позиций системного подхода.

Заключение

Стратегия комплексного управления отраслями инфраструктуры должна быть взаимосвя-

зана с развитием внешнеэкономической деятельности региона и ориентирована на конечные цели и результаты производства продукции.

Кроме того, отраслевая составляющая инфраструктуры тесно связана со всеми отраслями экономики. Поэтому экономический эффект ее функционирования нельзя рассматривать в отрыве от результатов функционирования всего материального производства. При этом прогнозирование развития отраслей инфраструктуры и управление ею не могут осуществляться в отрыве от остальных направлений технологического процесса.

В Послании Федеральному Собранию РФ В.В. Путин обратил особое внимание на необходимость повышения эффективности работы отраслей экономической инфраструктуры систем электро-, нефте- и газоснабжения, связи и информационного обеспечения экономики, а также создание разветвленной сети дорожно-транспортной системы. Решение этих направлений позволит повысить эффективность функционирования внешнеэкономической инфраструктуры за счет более результативного использования имеющихся основных производственных фондов.

Важным приоритетом совершенствования управления отрасли является увязка его отраслевых и территориальных аспектов. Значительность территориальных методов управления производственно-отраслевой инфраструктурой определяется ВЭД потребностью комплексного развития регионов, соблюдения пропорций между ней и другими отраслями материального производства в подразделениях СКФО. Экономические методы управления отрасли позволяют сосредоточить усилия по развитию научно-технического движения в отраслях инфраструктуры. В условиях модернизации экономики и инновационных процессов возможно выделение отраслевых групп в производственно-инфраструктурной системе отраслей (см. рис. 5).

Взаимосвязь отраслевых и территориальных направлений появляется при формировании единых комплексов и создании адекватных им методов регионального управления. Таким образом, из рассмотренной выше научной гипотезы исследования считаем возможным дать следующее определение производственно-отраслевого комплекса внешнеэкономической инфраструктуры: это совокупность отраслей материального производства действующих в сфере обращения и выполняющих функции по созданию эффективных условий расширенного воспроизводства, обеспечивающая своевременное и

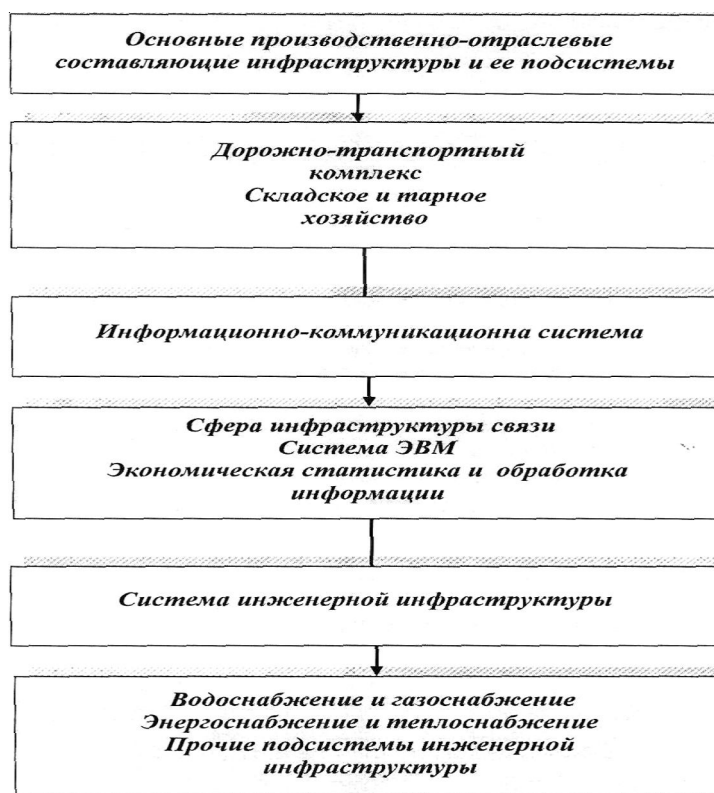


Рис. 5. Параметры производственно-отраслевой сферы экономики инфраструктуры Дагестана

Примечание. Составлено автором.

качественное удовлетворение потребностей экономики региона.

Совокупность рассматриваемых проблем показывает, что настало время, когда задача управления развитием внешнеэкономической деятельности страны и ее регионов перерастает в первоочередную, поэтому решение ее социально-экономических проблем должно занять важное место, которое им по праву принадлежит в условиях ускорения научно-технического развития. При этом процесс хозяйственной перестройки обусловил необходимость принципиального пересмотра многих сложившихся стереотипов в сфере управления. Остро стали вопросы, связанные с новыми формами организации производства, с измерением экономических и социальных ценностей, сочетанием государственных, коллективных и рыночных интересов. Несмотря на разностороннее освещение назревших проблем управления в специальной литературе ощущается очевидный дефицит научных знаний в этой области, особенно систематизированных.

Таким образом, внедрение достижений научно-технического исследования во внешнеэкономической деятельности, совершенствование материально-технической базы и технологии управления, внедрение техники и улучшение орга-

низации производства обеспечивают экономический рост и основательную экономию затрат труда. Именно в этих направлениях комплексного формирования и дальнейшего социально-экономического развития отраслей инфраструктуры – как основе формирования внешнеэкономической деятельности имеются и значительные резервы повышения эффективности экономики проблемных регионов СКФО в долгосрочной перспективе.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

- Ахмедуев А. Ш., 2016. Механизмы государственного регулирования инвестиционной деятельности в Республике Дагестан // Региональные проблемы преобразования экономики. № 2. С. 76–84.
- Гимбатов Ш. М., 2012. Проблемы социально-экономического развития республик Северного Кавказа // Вопросы структуризации экономики. № 3. С. 114–117.
- Гольская Ю. Н., 2020. Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. Екатеринбург : Ин-т экономики Уральского отделения РАН (УрО РАН). 234 с.
- Дагестан в цифрах 2018 г. : крат. стат. сб., 2019. Махачкала : Территориальный орган Федеральной служ-

- бы государственной статистики по республике Дагестан (Даггосстатистики). 430 с.
- Идзиев Г. И., 2019. Политика промышленного возрождения в условиях устойчиво депрессивного региона России // *Экономическая теория, анализ, практика*. № 3. С. 59–73.
- Колчинская Е. Э., 2015. Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России // *Актуальные проблемы экономики и права*. № 2. С. 77–82.
- Кутаев Ш. К., Сагидов Ю. Н., 2014. Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // *Региональные проблемы преобразования экономики*. № 6. С. 62–66.
- Литвинова Ю. О., Пономарев Ю. Ю., 2016. Анализ влияния развития транспортной инфраструктуры на совокупную производительность // *Российское предпринимательство*. № 17 (1). С. 89–98.
- Светлов Н. М., Павлов Р. Н., Богданова А. Л., 2017. Неравновесная теоретическая модель развития транспортной инфраструктуры // *Журнал экономической теории*. № 2. С. 54–69.
- Указ Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года» № 204 от 07.05.2018, 2018. URL: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot07052018-h4039057/>.
- Cantos P., Gumbau-Albert M., Maudos J., 2005. Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case // *Transport reviews*. No. 25 (1). P. 25–50.
- Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., 2006. Mixed oligopoly, product differentiation and competition for public transport services // *The Manchester School*. No. 74 (3). P. 294–313.
- Sagidov Yu. N., 2019. Activization of Development of Economically Peripheral Regions of Russia // *International Journal of Energy and Environmental Science*. No. 4 (6). P. 77–85. DOI: 10.11648/j.ijees.20190406.12.
- regiona [Assessment of the Impact of Transport Infrastructure on the Socio-Economic Development of the Region]. Yekaterinburg, In-t ekonomiki Uralskogo otdeleniya RAN (UrO RAN). 234 p.
- Dagestan v tsifrah 2018 g.: krat. stat. sb.*, 2019 [Dagestan in Figures 2018. Short Statistical Compilation]. Makhachkala, Territorialnyy organ Federalnoy sluzhby gosudarstvennoy statistiki po respublike Dagestan (Daggosstatistiki). 430 p.
- Idziev G.I., 2019. Politika promyshlennogo vrozhdeniya v usloviyakh ustoychivo depressivnogo regiona Rossii [Industrial Revival Policy in Russias Steadily Depressed Region]. *Ekonomicheskaya teoriya, analiz, praktika* [Economic Theory, Analysis, Practice], no. 3, pp. 59-73.
- Kolchinskaya E.E., 2015. Vliyanie transportnoy infrastruktury na promyshlennoe razvitie regionov Rossii [Impact of Transport Infrastructure on Industrial Development of Russian Regions]. *Aktualnye problemy ekonomiki i prava* [Current Economic and Legal Issues], no. 2, pp. 77-82.
- Kutaev Sh.K., Sagidov Yu.N., 2014. Sovremennoe sostoyanie i problemy razvitiya promyshlennosti regiona [Current State and Problems of Industrial Development of the Region]. *Regionalnye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional Challenges to Economic Transformation], no. 6, pp. 62-66.
- Litvinova Yu.O., Ponomarev Yu. Yu., 2016. Analiz vliyaniya razvitiya transportnoy infrastruktury na sovokupnuyu proizvoditelnost [Analysis of the Impact of Transport Infrastructure Development on Aggregate Productivity]. *Rossiyskoe predprinimatelstvo* [Russian Business], no. 17 (1), pp. 89-98.
- Svetlov N.M., Pavlov R.N., Bogdanova A.L., 2017. Neravnovesnaya teoreticheskaya model razvitiya transportnoy infrastruktury [Non-Equilibrium Theoretical Model of Transport Infrastructure Development]. *Zhurnal ekonomicheskoy teorii* [Journal of Economic Theory], no. 2, pp. 54-69.
- Ukaz Prezidenta RF «O natsionalnykh tselyakh i strategicheskikh zadachakh razvitiya RF na period do 2024 goda» № 204 ot 07.05.2018, 2018 [Decree of the President of the Russian Federation “On National Goals and Strategic Tasks of the Development of the Russian Federation for the Period until 2024” no. 204 Dated May 5, 2018]. URL: <https://bazanpa.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot07052018-h4039057/>.
- Cantos P., Gumbau-Albert M., Maudos J., 2005. Transport Infrastructures, Spillover Effects and Regional Growth: Evidence of the Spanish Case. *Transport Reviews*, no. 25 (1), pp. 25-50.
- Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R., 2006. Mixed Oligopoly, Product Differentiation and Competition for Public Transport Services. *The Manchester School*, no. 74 (3), pp. 294-313.
- Sagidov Yu.N., 2019. Activization of Development of Economically Peripheral Regions of Russia. *International Journal of Energy and Environmental Science*, no. 4 (6), pp. 77-85. DOI: 10.11648/j.ijees.20190406.12.

REFERENCES

Ahmeduev A.Sh., 2016. Mekhanizmy gosudarstvennogo regulirovaniya investitsionnoy deyatelnosti v Respublike Dagestan [Mechanisms of State Regulation of Investment Activity in the Republic of Dagestan]. *Regionalnye problemy preobrazovaniya ekonomiki* [Regional Challenges to Economic Transformation], no. 2, pp. 76-84.

Gimbatov Sh.M., 2012. Problemy sotsialno-ekonomicheskogo razvitiya respublik Severnogo Kavkaza [Problems of Socio-Economic Development of the Republics of the North Caucasus]. *Voprosy strukturizatsii ekonomiki* [Issues of Structurization of Economy], no. 3, pp. 114-117.

Golskaya Yu.N., 2010. *Otsenka vliyaniya transportnoy infrastruktury na sotsialno-ekonomicheskoe razvitie*

Information About the Author

Magomed A. Gasanov, Doctor of Sciences (Economics), Professor, Leading Researcher, Institute of Social and Economic Research of the Dagestan Federal Research Center of the Russian Academy of Sciences, M. Yaragского St, 75, 367030 Makhachkala, Russian Federation, aida3259@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1685-250X>

Информация об авторе

Магомед Алиевич Гасанов, доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт социально-экономических исследований Дагестанского Федерального исследовательского центра РАН, ул. М. Ярагского, 75, 367030 г. Махачкала, Российская Федерация, aida3259@mail.ru, <https://orcid.org/0000-0003-1685-250X>