

УДК 338.47.2

JEL: O10, O40, R41, R49

DOI 10.46698/h8021-0497-6034-0



М.А. Гасанов

Магомед Алиевич Гасанов

Институт социально-экономических исследований Дагестанского федерального исследовательского центра Российской академии наук, ведущий научный сотрудник, профессор, доктор экономических наук, Россия, Махачкала, e-mail: aida3259@mail.ru.

Теория и практика анализа пространственного развития и эффективного функционирования производственно-отраслевой инфраструктуры региона

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы теории и практики анализа пространственного развития и эффективного функционирования производственно-отраслевой экономики региона в условиях глобальных вызовов. Исследуются основные направления формирования плодотворного управления развитием экономики отраслевой инфраструктуры. Обеспечение и повышение связанности внешнеэкономической деятельности на территории СКФО за счет современных инфраструктуры и коммуникаций. Достижение этой цели должно стать стратегическим приоритетом устойчивого функционирования инфраструктуры платформы интегрирующих связей. В ходе исследования использованы методы экономико-статистического анализа. Результаты работы могут быть применены для перспективного развития производственной инфраструктуры на платформе ВЭД страны и ее регионов, а также применены при прогнозировании и анализе структурных составляющих отраслей экономики внешнеэкономической деятельности. По результатам исследований сделан вывод о том, что практическое использование концепции автора будет способствовать ускорению рыночных преобразований в отраслях производственной инфраструктуры внешнеэкономической деятельности, созданию благоприятных условий для развития бизнеса, повышению эффективности работы предприятий отрасли, сбалансированному развитию различных видов инфраструктуры ВЭД, экспорту инфраструктурных услуг.

Ключевые слова: анализ, развитие, теория и практика, эффективное функционирование, регион, отрасли экономики.

Magomed A. Gasanov

Institute of Socio-Economic Research of the Daghestan Federal Research Centre of the Russian Academy of Sciences, Leading Researcher Professor, Dr., Russia, Makhachkala, email: aida3259@mail.ru.

Theory and practice of analysis of spatial development and effective functioning of the industrial infrastructure of the region

Abstract. The article deals with the theory and practice of the analysis of spatial development and effective functioning of the industrial and industrial economy of the region in the context of global challenges. The main directions of the formation of fruitful management of economic development of the sectoral infrastructure are investigated. Ensuring and increasing the connectivity of foreign economic activity in the North Caucasus Federal District through modern infrastructure and communications. Achieving this goal should become a strategic priority for the sustainable functioning of the infrastructure of the integrating links platform. In the course of the study, the methods of economic and statistical analysis were used. The results of the work can be applied for the prospective development of industrial infrastructure on the platform of foreign economic activity of the country and its regions, as well as applied in forecasting and analyzing the structural components of the sectors of the economy of foreign economic activity. Based on the results of the research, it was concluded that the practical use of the author's concept will accelerate market transformations in the industries of the industrial infrastructure of foreign economic activity, create favorable conditions for business development, increase the efficiency of enterprises in the industry, balanced development of various types of foreign economic activity infrastructure, and export infrastructure services.

Keywords: analysis, development, theory and practice, effective functioning, region, sectors of the economy.

ВВЕДЕНИЕ

Проведение стратегического курса страны и ее регионов на ускорение социально-экономического развития в значительной степени зависит от усиления научной обоснованности проводимых методов. Поставлена задача повысить единство отраслевого, территориального и программного обеспечения, а также улучшить управление комплексного экономического и социального развития территориально-производственных звеньев. В этих условиях резко возрастает роль и значение экономической науки, важнейшей задачей которой является разработка системы стратегических направлений, обеспечивающих устойчивое функционирование всех отраслевых и территориальных звеньев экономики, повышение его эффективности, внедрение достижений научно-технического развития, осуществление всемерной интенсификации и модернизации производства. Одним из главных условий решения указанных приоритетных проблем является развитие теории и практики региональных исследований – пространственного, внешнеэкономического развития и эффективного функционирования производственно-отраслевых составляющих экономики.

Повышение эффективности функционирования экспортно-импортной платформы – один из коренных вопросов экономики страны и ее регионов. Развитие внешнеэкономической деятельности, росту экспортных возможностей, а в конечном счете лучше, более полному удовлетворению потребностей экономики и общества в условиях инновационных преобразований и рыночных отношений, в последнее время уделяется все больше внимания как синтезирующим факторам и приоритетам развития науки и технического прогресса. За прошедшие годы Республика Дагестан внесла весомый вклад в решение экспортно-импортных проблем и в настоящее время, в условиях инновационных преобразований экономики предприятий, продолжает способствовать укреплению и развитию внешнеэкономического потенциала, наращиванию возможностей и совершенствованию правовой базы для повышения эффективности функционирования экспортно-импортной сферы в международных отношениях. При этом предлагается создавать радикальные условия для развития транспортной и инженерной инфраструктуры в экономическом пространстве страны и ее регионов.

Развитие экономики в Северо-Кавказском макрорегионе в условиях новых вызовов глобализации напрямую связано с эволюцией производственной инфраструктуры как важной сферы экономики. Проанализируем данную проблему с позиции системного развития регулирования пространственной внешнеэкономической дея-

тельности (ВЭД) в рамках научно-практического опыта 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 [3]. 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 [8, с. 89–98], 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 подчеркивается 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. Богданова [9, с. 54–69]. 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 транспортных услугах. Также можно выделить работу Е.Э. Колчинской [6, с. 77–88], 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 валовой продукт, зависящий от коэффициента общей производительности. Вместе с тем к отраслевым моделям можно применить показательные параметры, описывающие развитие экономического состояния. В работе Кантоса [11], 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 [12], 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, более высокие коэффициенты производственно-отраслевой сферы по интересующим переменным были получены при использовании агрегированных данных, а не от использования региональных параметров.

Необходимо отметить, что в системе «Малое и среднее предпринимательство» в 2020 году ООО «Нива гринхаузис» стало победителем премии «Экспортер года» в Северо-Кавказском федеральном округе. Что помогло прорыву дагестанской компании. Компания с 2017 года производит в республике металлоконструкции и оборудование для теплиц по европейским технологиям. Предприятие поставляет свою продукцию в Узбекистан и Азербайджан, Таджикистан и Республику Беларусь. Поставки осуществляются также в разные регионы России, в том числе в Санкт-Петербург, Московскую область и Новосибирск. В сотрудничестве с российскими компаниями – резидентами «Сколково» дагестанский производитель занимается разработкой систем интеллектуального управления теплицами.

Научно-практические результаты компании – наглядный пример плодотворного взаимодействия – бизнеса и государства. Участие в конкурсе и взаимодействие с Центром поддержки экспорта Республики Дагестан, Агентством по предпринимательству и инвестициям РД позволили ей улучшить параметры внешнеэкономической деятельности почти в два раза. Одним из примеров плодотворного сотрудничества с Центром поддержки экспорта РД является то, что

уже через небольшой промежуток времени совместной работы предприятие сумело найти партнеров в Казахстане и подписать контракт примерно на 1 млн долларов. Это подтверждение того, что реальные возможности для развития и выхода на международный рынок в Дагестане большие. Как оказалось, и поддержка имеются, главное – увидеть перспективные возможности. Центр изучает рынки Каспийского региона на предмет взаимовыгодного торгово-экономического сотрудничества. При этом Казахстан является одним из лидеров развития, потому поиск потенциальных партнеров в результате дал порядка 10 интересных, с одним из которых и был подписан миллионный контракт.

В центре располагается услуга – поиск партнеров из-за рубежа, в рамках которой подрядная организация занимается исследованием рынков и разработкой практических предложений. В настоящее время подобная работа ведется в Узбекистане. В странах Средней Азии отмечается большой спрос на теплицы 4-5 поколений, где производители имеют преимущества как в цене продукции, так и в качестве. Между тем «Нива гринхаузис» не останавливается на достигнутом. В 2021 году компания намерена начать поставки продукции в страны арабского мира – Катар и Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ). С 2018 года начались поставки в Узбекистан, в 2019 году стали выходить на другие рынки – в Республику Азербайджан и Туркменистан. Начиная с 2022 года планируется строить теплицы в арабских странах – имеется контракт с Катаром, но из-за пандемии отодвинулись сроки его реализации, также прогнозируется развитие отношений с ОАЭ.

Кроме того, компания планирует наращивать экспорт в страны ближнего зарубежья, в частности Казахстан, Армению и Грузию. С реализацией этих национальных проектов объем экспорта увеличится примерно в два раза. Если экспортно-импортная инфраструктура в стране развита основательно и отечественные предприятия и организации торгуют с компаниями иностранных государств давно, то Дагестан эту возможность приобрел сравнительно недавно. Между тем экспортный потенциал республики достаточно высок. И это только продукция аграрного сектора экономики региона. В Дагестане немало производств, изделия которых востребованы на международных рынках. Однако пока региональные производители имеют мало опыта и знаний в экспортно-импортной платформе.

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 – 105,6 %.

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 средств труда в общей их массе, участвующей в расширенном воспроизводстве в международной сфере. Учитывая приграничный статус и географическое расположение РД, важно развивать результативность 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 развития 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 взаимосвязи 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 [1, с. 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 – вывоз товаров с таможенной территории республики за границу без обязательства обратного ввоза на срок более одного года. Экспорт учитывает вывоз из страны товаров отечественного производства, а также регэкспорт 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 харак-

теристики 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, не общего 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 авиапассажиров. Кроме того, целесообразно обеспечить прием воздушных судов грузоподъемностью свыше 100 тонн 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 район региона обеспечить автодорожной связью с асфальтобетонным покрытием [5, с. 59–73]. В условиях инновационных преобразований и модернизации экономики региона руководством СКФО поставлены прорывные задачи в отраслях народного хозяйства, реализуются национальные проекты, целью которых является расширение как товарной, так и территориальной экспортно-импортной структуры.

В регионе большие научно-практические резервы и приоритет для формирования эффективной экспортно-импортной сферы. В рамках структурного направления в настоящее время центр поддержки экспорта региона эту возможность использует кардинально. Возможностей для плодотворной деятельности экспортной сферы много, как показал проведенный анализ, и практическая помощь центра важна для экономики предпринимателей. Для этого необходимы знания и практический опыт в выборе стратегии продвижения народнохозяйственной продукции по каналам экономической и инженерной инфраструктуры региона и поиске партнеров. 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 жизнедеятельности относятся отрасли, обеспечивающие действие первого уровня: дорожное и транспортное строительство, ремонт подвижного состава, тарное хозяйство, а также подотрасли машино-строения, производящие транспортные средства и оборудование для

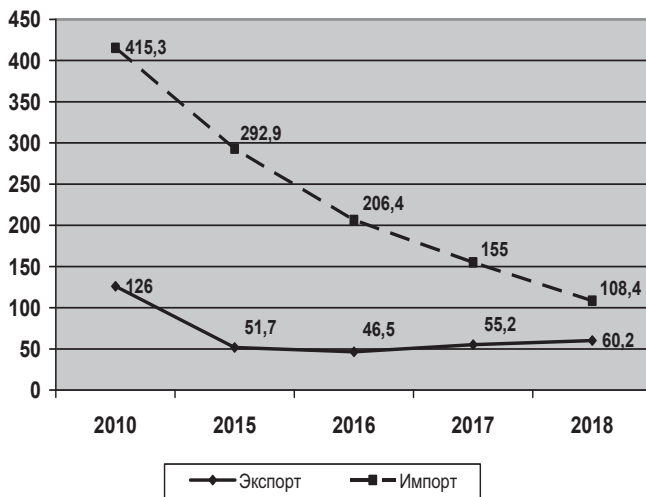


Рис. 1. Внешнеэкономическая деятельность инфраструктуры Республики Дагестан (млн долларов США)

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 (рис. 1).

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 экономическая эффективность транспортной отрасли рассматривается 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, осуществляет-

ся ранжирование и выявление резервов повышения эффективности прорывной экономики и др. [7, с. 63]. Экономия на движущей силе комплекса производственно-отраслевой сферы показала, что значительное внимание в регионе требуется уделять ускорению доставки народнохозяйственной продукции во избежание уменьшения качества, потерь и порчи грузов, за счет создания и развития производственно-инфраструктурных терминалов, строительства новых и реконструкции действующих объектов отрасли. Эффективная система формирования и функционирования инфраструктуры внешнеэкономической деятельности, отвечающей 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.

Авторский подход базируется на соблюдении принципов взаимодействия республики со странами-партнерами и теории управления отрасли (научности, системности и комплексности), учете факторов и условий формирования конкурентных преимуществ продукции внешнеэкономической деятельности. Вместе с тем результаты исследования позволяют расширить содержательные стратегии инновационного развития до 2030 года, реализация которых способствует выводу на рынок отраслей продукции региона. Следовательно, производственно-отраслевая сфера инфраструктуры как фактор социально-экономического развития региона оказывает реальный эффект на такие параметры, как валовый результативный продукт на душу населения. Влияние отраслевой инфраструктуры на региональное экономическое развитие может возрастать или амортизироваться под действием региональных факторов. Таковыми факторами являются протяженность дорог с твердым покрытием и грузопоток железнодорожного транспорта. Кроме того, необходимо выделить такие факторы, как природно-климатические условия, водные ресурсы, экономико-географическое положение.

Анализ показывает, что меры экспортно-импортной платформы должны быть сведены в две группы: срочные критерии стабилизационного характера по предупреждению и минимизации последствий коронавирусной инфекции и меры системного характера, связанные с обеспечением макроэкономической стабильности, устойчивостью функционирования финансовых рынков и платежных систем, поддержкой реального сектора экономики региона. В условиях инновационных преобразований экономики страны регионам, нуждающимся в формировании устойчивых внешних связей, таким как Республика Дагестан,

требуется существенная государственная помощь в продвижении на международный рынок. Параметры структуры продукции экспортно-импортной сферы внешнеэкономической деятельности региона приведены на рис. 2.

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 на необходимость снятия инфраструктурного ограничения развития экономики, и тем самым создать режим наибольшего благоприятствования для экспортных организаций [10]. При этом первостепенную роль должно отводить 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.

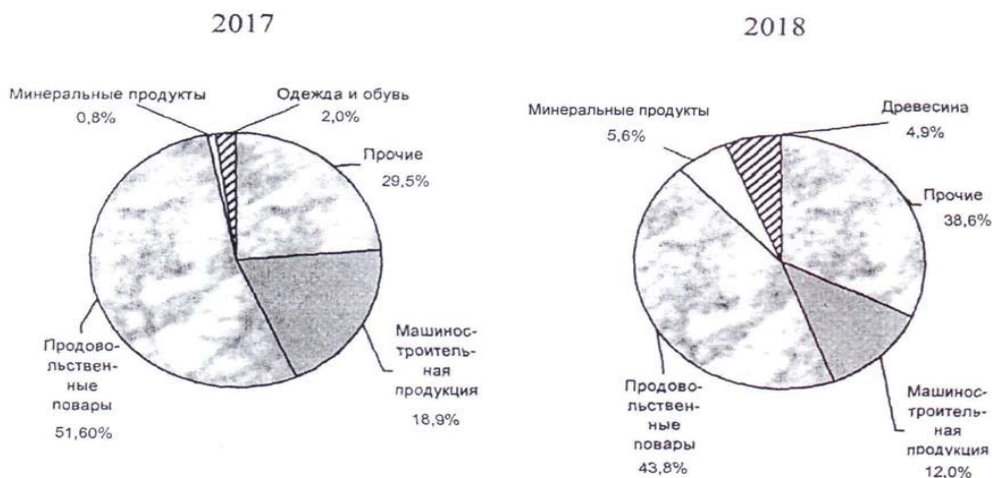
Проведенное обследование показывает, что из стран дальнего зарубежья в 2018 году в общем объеме экспорта Дагестана наибольшая доля приходилась на Грузию – 41,8 % от общего объема экспорта (в 2017 г. – 11,1 %), Иран – 26,1 % (в 2017 г. – 16,7 %). В импорте со странами дальнего зарубежья преобладали поставки из Чешской республики – 23,9 % от общего объема импорта (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 %) [4, с. 430]. 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 предусматривает стратегия СКФО на период до 2035 года: 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 увели-

чение внешнеэкономического грузооборота. Не стал исключением и 2019 год. Количество обслуженных пассажиров в аэропорту Махачкалы увеличилось по сравнению с 2018 годом 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. Обследования показали, что эффективное развитие демонстрирует и Махачкалинский международный морской торговый порт. Его грузооборот составляет около 60 % от общего грузооборота. За 2019 год здесь переработано 4,6 млн тонн продукции, что на 84 % больше, чем в 2018 году. В частности, перевалка нефти в 2019 году выросла в два раза (4,2 млн тонн) по сравнению с 2018 годом (2 млн тонн) 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 загружен лишь на 0 % существующих мощностей. Считаем целесообразным решать вопрос по открытию автомобильного и железнодорожного паромного сообщения для развития экономических контактов с Туркменистаном, а также созданию 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 году Махачкалинским территориальным управлением СКЖД перевезено свыше 1 475,3 тыс. пассажиров (рост к 2018 году – 17 %), в том числе в пригородном сообщении – 778 тыс. чел. (39 %). Перевезено более 2641,8 тыс. тонн 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. В Послании Федеральному Собранию РФ В.В. Путин обратил особое внимание на необходимость повышения эффективности работы отраслей экономической инфраструктуры систем

ЭКСПОРТ



ИМПОРТ



Рис. 2. Параметры структуры экспорта и импорта международных отношений Республики Дагестан, % к итогу

электро-, нефте- и газоснабжения, связи и информационного обеспечения экономики, а также создания 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 определя-

ется ВЭД потребностью комплексного развития регионов, соблюдения пропорций между нею 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 (рис. 3). Проведенный автором сравнительный анализ свидетельствует, что основным видом производственно-отраслевой инфраструктуры оста-

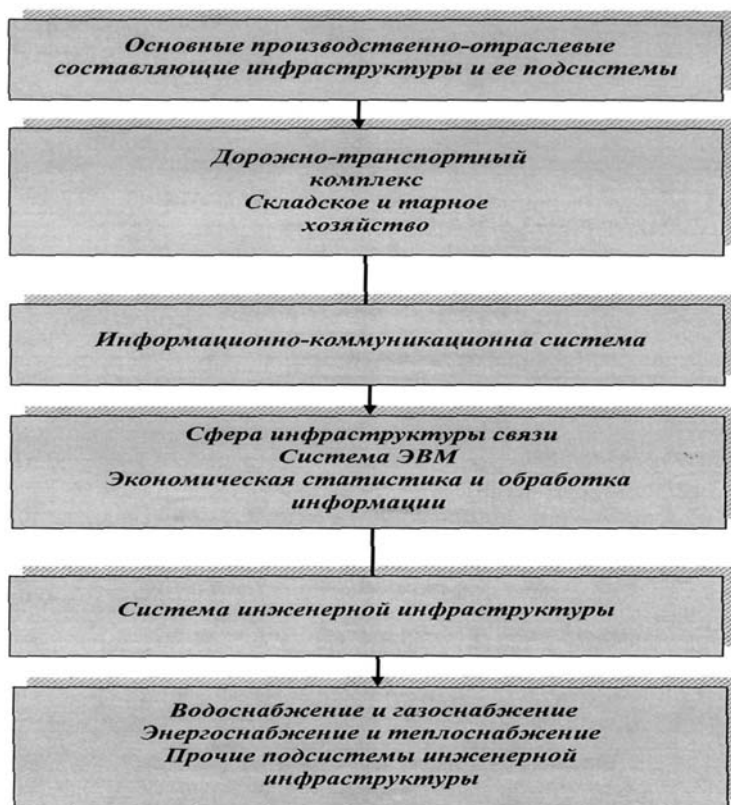


Рис. 3. Параметры производственно-отраслевой сферы экономики инфраструктуры Дагестана

ется 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 руб.

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 году при содействии Минтранса РД перевозчики дополнительно получили свыше шесть тысяч транзитных разрешений на перевозку продукции в иранском направлении, а общий объем перевозимых грузов в 2019 году 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 обстановки 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 притягательности производственно-отраслевых предприятий [2, 114–119].

Результаты анализа практической деятельности производственно-отраслевой сферы экономики региона за 2020 год свидетельствуют о положительных тенденциях в объемах производства продукции, в наращивании экспортной деятельности. При этом в прошедшем году реализован ряд инвестиционно-инфраструктурных проектов, направленных на технологическую модернизацию имеющихся и создание новых отраслевых мощностей. Вместе с тем организовано более 26 новых кооперативов в отрасли, и по состоянию на начало 2021 года их число возросло до 182 единиц. В них вовлечено свыше двух тысяч хозяйствующих субъектов предпринимательства отраслевых организационно-правовых форм, в том числе 421 в 2020 году. Выполнена плодотворная работа по перспективному развитию материально-технической базы отрасли и на эти цели представлено пять грантов. При этом объем продукции экспортной деятельности отраслевой сферы экономики региона в 2020 году превысил 27,8 млн долларов. В перспективе, чтобы вывести внешнеэкономические связи на качественно новый уровень развития, необходимы повышение эффективности управления и выработка четкой стратегии формирования международной интеграции с позиций системного подхода.

Научная новизна исследования состоит в развитии теоретических положений, методических подходов и разработке практических рекомендаций, обеспечивающих формирование и реализацию стратегии повышения эффективности функционирования производственно-отраслевой инфраструктуры, с учетом требований и инновационных преобразований, происходящих в отрасли. Кроме того, наиболее значимые результаты анализа, полученные автором и характеризующие научную новизну исследования, являются следую-

щие: предложен производственно-эволюционный подход повышения эффективности функционирования предприятий и организаций пространственного формирования и перспективного развития инфраструктуры внешнеэкономической деятельности региона.

Обсуждение результатов. Результаты научно-исследовательской работы автора обсуждены на заседании ученого совета Института социально-экономических исследований ДФИЦ РАН в январе 2021 года. На основе полученных результатов намечаются конкретные рекомендации улучшения основных результативных параметров деятельности предприятий и организаций внешнеэкономической работы.

Заключение. Стратегия комплексного управления отраслями инфраструктуры должна быть взаимосвязана с развитием внешнеэкономической деятельности региона и быть 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.

Взаимосвязь отраслевых и территориальных направлений появляется при формировании единых комплексов и создании адекватных им методов регионального управления. Таким образом, с учетом приведенной 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 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 её 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 организации 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.

Основными направлениями совершенствования регионального внешнеэкономического развития являются обеспечение грузопотока через существующие инфраструктурные коммуникации на территории Дагестана по суше и морю, оборот промышленных и продовольственных товаров сырья для их производства, машиностроительной продукции и продукции нефтехимического комплекса. Через Республику проходят международные транзитные пространственные грузопотоки, функционирует развитая экономическая инфраструктура – железнодорожная магистраль Москва – Баку – Тегеран, автомобильная дорога Москва – Баку, связанная с Ираном, Грузией. Действующие авиалинии из Махачкалинского международного аэропорта связывают республику с регионами ближнего и дальнего зарубежья, а незамерзающий Махачкалинский международный морской торговый порт соединяет Россию со Средним Востоком и Центральной Азией. Это создает благоприятную основу процессу создания и перспективного развития территориальных производственных комплексов и интегрирующих связей в каспийском регионе.

Анализ экономических параметров предприятий и организаций внешнеэкономической сферы региона показывает, что основными партнерами являются предприятия из Азербайджана, Казахстана, Республики Иран и других прикаспийских государств. Слабой стороной пространственного развития и сотрудничества, к примеру, между Дагестаном и Азербайджаном является отсутствие межгосударственного соглашения о сотрудничестве приграничных районов. В настоящее время работа в этом направлении продолжается, проект соглашения согласовывается в соответствующих федеральных структурах. Поддерживаются территориально-экономические связи между Дагестаном и Казахстаном. В частности, Махачкалинский международный морской торговый порт является перевалочным пунктом нефтепро-

дуктов из Казахстана в другие регионы страны.

В Казахстане проявлялся серьезный интерес к продукции Буйнакского завода «Мушарака» РД по производству полипропиленовых труб горячего и холодного водоснабжения. Энергосистемам Казахстана разосланы предложения по поставке сепараторов Махачкалинского завода сепараторов для очистки трубных и трансформаторных масел. Были заключены внешнеэкономические контракты между заводом «Дагдизель» и фирмой Мангистауской области на поставку камнерезных машин, сельхозпроизводителям Казахстана предложены сенокосилки СКИР-1,5 завода «Дагдизель». Прорабатывались предложения Кизлярского электромеханического завода по внедрению аппаратуры, выпускаемой заводом на самолетах военно-воздушных сил Казахстана.

Как показывает проведенный анализ, в проблемном аспекте следует отметить, что не используются в полной мере возможности и крупные резервы незамерзающего Махачкалинского морского международного торгового порта, Махачкалинского отделения СКЖД, которые открывают широкие перспективы для расширения внешнеэкономической деятельности в регионе. Осуществляются регулярные перевозки продукции между Махачкалинским торговым портом и иранскими портами. Перспективным является реализация инфраструктурного проекта направления «Север-Юг», где закладывается договорная основа для позитивного развития интегрирующих связей между РФ и странами ближневосточного региона в области использования и совершенствования транспортной инфраструктуры для перевозок продукции из стран Индийского океана через Иран, Каспийское море и его побережье в Россию, государства Европы и в обратном направлении. По мнению экспертов, транспортировка продукции направления «Север-Юг», по сравнению с существующим маршрутом через Суэцкий канал, уменьшает затраты транспортных компаний на 15–20 %, а сроки доставки – на 15–20 суток. Ежегодные доходы от реализации возможностей коридора оцениваются в пять–шесть млрд долларов. Стратегической целью проекта является помощь странам Кавказа и Центральной Азии под эгидой Европейского союза для выхода на мировые рынки по альтернативным транспортным путям, создание условий для развития регионального сотрудничества.

Анализируемый территориально-экономический регион особенно важен для страны в свете необходимости обеспечения внешнеэкономической деятельности и стабильности на ее южных рубежах и сохранения российского влияния в обширном регионе пространственного мира, охватывающем Среднюю Азию и Ближний Восток. Прогнозные запасы на дне дагестанской части Каспийского моря составляют 340 млн тонн неф-

ти с конденсатом и 540 млрд кубометров газа. Биологические и рекреационные возможности региона стоят того, чтобы в федеральной целевой программе были отражены инвестиционные намерения комплексного развития инфраструктуры всей территории Дагестана.

Махачкалинский морской порт способен в перспективе принести огромные доходы. Торговый порт – единственная незамерзающая гавань России на Каспии, способная круглогодично перерабатывать транзитные грузы из Прикаспийских государств, Западной Европы, Скандинавии, Средней Азии, Индии, Арабских государств. Сегодня, когда на Каспии пересекаются стратегические интересы многих стран, активно осваиваются новые нефтяные месторождения, Махачкалинский порт приобретает особое значение. В целях дальнейшего эффективного развития внешнеэкономической деятельности и сотрудничества в регионе предлагается продолжить работу по совершенствованию договорно-правовой базы, сближению национального законодательства по регулированию финансовых и таможенных вопросов, обеспечению беспрепятственного перемещения капиталов, товаров и инфраструктурных услуг. Проблемными остаются вопросы, в частности: в научно-производственной и правовой сфере: несовершенство нормативно-правовой базы регионов участников внешнеэкономической деятельности; отсутствие соответствующих межправительственных договоров и соглашений в сфере регулирования экспортно-импортных платформ и межрегионального сотрудничества, а также вопросы взаимодействия между соответствующими структурами сторон, обеспечивающим необходимый режим на государственном уровне; в сфере социального и торгово-экономического пространства; вопросы пересечения продукции и транспортных средств, а также граждан через государственную границу; не приняты радикальные и согласованные меры по улучшению инвестиционного климата в регионах экспортно-импортной сферы; не устранены еще административные барьеры для инвесторов в разработке и реализации совместных пространственных проектов с привлечением капитала сторон; не созданы эффективные инфраструктуры внешнеэкономического и межрегионального сотрудничества и межрегиональные финансово-промышленные группы и инновационные центры.

Таким образом, в условиях инновационных преобразований экономики и рыночных отношений предлагается радикально улучшить теоретические и практические параметры внешнеэкономической деятельности, качество, номенклатуру продукции и направления деятельности во взаимной торговле между участниками экспортно-импортной платформы региона.

ЛИТЕРАТУРА

1. **Ахмедуев А.Ш.** Механизмы государственного регулирования инвестиционной деятельности в Республике Дагестан // Региональные проблемы преобразования экономики. 2019, № 2. С. 76–84.
2. **Гимбатов Ш.М.** Проблемы социально-экономического развития республик Северного Кавказа // Вопросы структуризации экономики. 2018, № 3. С. 114–119.
3. **Гольская Ю.Н.** Оценка влияния транспортной инфраструктуры на социально-экономическое развитие региона. – Екатеринбург: Институт экономики Уральского отделения РАН (УрО РАН), 2020. 234 с.
4. **Дагестан в цифрах 2018 г.** Краткий статистический сборник. – Махачкала: Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по республике Дагестан (Даггосстатистика), 2019. 430 с.
5. **Идзиев Г.И.** Политика промышленного возрождения в условиях устойчиво депрессивного региона России // Экономическая теория, анализ, практика. 2019, № 3. С. 59–73.
6. **Колчинская Е.Э.** Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России // Актуальные проблемы экономики и права. 2018, № 2. С. 77–82.
7. **Кутаев Ш.К., Сагидов Ю.Н.** Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014, № 6. С. 62–66.
8. **Литвинова Ю.О., Пономарев Ю.Ю.** Анализ влияния развития транспортной инфраструктуры на совокупную производительность // Российское предпринимательство. 2019, № 17(1). С. 89–98.
9. **Светлов Н.М., Павлов Р.Н., Богданова А.Л.** Неравновесная теоретическая модель развития транспортной инфраструктуры // Журнал экономической теории. 2017, № 2. С. 54–69.
10. **Указ Президента РФ «О национальных целях и стратегических задачах развития РФ на период до 2024 года»** № 204 от 07.05.2018, 2018. URL: <https://baza.np.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot07052018-h4039057/>
11. **Cantos P., Gumbau-Albert, Maudos J.** Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case // Transport reviews. 2005. No. 25(1). P. 25–50.
12. **Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R.** Mixed oligopoly, product differentiation and competition for public transport services // The Manchester School. 2006. No. 74 (3). P. 294–313.
13. **Sagidov Yu. N.** Activization of Development of Economically Peripheral Regions of Russia // International Journal of Energy and Environmental Science. 2019. No. 4(6). P. 77–85. DOI: 10.11648/j.ijees.20190406.12
14. **Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь-декабрь 2018 г.** – Махачкала, 2019. 328 с.
15. **Казиханов А.М.** Импортзамещение в условиях введения международных санкций. // Вопросы структуризации экономики. 2018, № 1. С. 69–72.
16. **Курбанов К.К.** Роль и значение АПК СКФО в инновационном развитии проблемного региона // Вопросы структуризации экономики. 2019, № 4. С. 62–68.
17. **Мукайлов М.Д.** Проблемы и приоритетные направления развития интеграционных процессов в агропромышленном комплексе Республики Дагестан / М.Д. Мукайлов, К.К. Курбанов / Проблемы развития АПК региона. 2017, № 4(32). С. 176–181.
18. **Климанов В.В., Будаева К.В.** Точки роста как элемент стратегического планирования в регионах России // Региональные исследования. 2017, № 3(57). С. 99–106.
19. **Бухвальд Е.М.** Планирование индустриального развития отсталых территорий России: от первого плана до современных стратегий (на примере Республики Дагестан) / Е.М. Бухвальд, Г.И. Идзиев / Региональные проблемы преобразования экономики, 2019, № 3(101) С. 20–27.

REFERENCES

1. **Akhmeduev A. Sh.** Mechanisms of state regulation of investment activity in the Republic of Dagestan // Regional problems of economic transformation. 2019, No. 2. P. 76–84.
2. **Gimbatov Sh. M.** Problems of socio-economic development of the republics of the North Caucasus // Questions of structuring the economy. 2018, No. 3. P. 114–119.
3. **Golskaya Yu. N.** Assessment of the impact of transport infrastructure on the socio-economic development of the region. Ekaterinburg: Institute of Economics of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (Ural Branch of the Russian Academy of Sciences), 2020. 234 p.
4. **Dagestan in figures 2018.** Brief statistical collection, 2019. Makhachkala: Territorial body of the Federal State Statistics Service for the Republic of Dagestan (Daggosstatistics), 430 p.
5. **Idziev G.I.** The policy of industrial revival in the conditions of a steadily depressive region of Russia // Economic theory, analysis, practice. 2019, No. 3. P. 59–73.
6. **Kolchinskaya E.E.** Influence of transport infrastructure on the industrial development of the regions of Russia // Actual problems of economics and law. 2018, No. 2. P. 77–82.
7. **Kutaev Sh. K., Sagidov Yu. N.** Current state and problems of industrial development in the region // Regional problems of economic transformation, 2014, No. 6. P. 62–66.
8. **Litvinova Yu. O., Ponomarev Yu. Yu.** Analysis of the Impact of Transport Infrastructure Development on Aggregate Productivity // Russian Journal of Entrepreneurship. 2019, No. 17 (1). S. 89–98.
9. **Svetlov N.M., Pavlov R.N., Bogdanova A.L.** Non-equilibrium theoretical model of transport infrastructure development // Journal of Economic Theory. 2017. No. 2. P. 54–69.
10. **Decree of the President of the Russian Federation «On national goals and strategic tasks of the development of the Russian Federation for the period up to 2024»** No. 204 dated 07.05.2018, 2018. URL: <https://baza.np.ru/prezident-rf-ukaz-n204-ot07052018-h4039057/>
11. **Cantos P., Gumbau-Albert, Maudos J.?** Transport infrastructures, spillover effects and regional growth: evidence of the Spanish case // Transport reviews. No. 25 (1). P. 25–50.
12. **Cantos-Sánchez P., Moner-Colonques R.** Mixed oligopoly, product differentiation and competition for public transport services // The Manchester School. No. 74 (3). P. 294–313
13. **Sagidov Yu. N.** Activization of Development of Economically Peripheral Regions of Russia // International Journal of Energy and Environmental Science. 2019. No. 4 (6). P. 77–85. DOI: 10.11648 / j.ijees.20190406.12
14. **Socio-economic situation of the Republic of Dagestan for January-December 2018,** Makhachkala, 2019. 328 p.
15. **Kazikhanov A.M.** Import substitution in the context of the introduction of international sanctions. // Questions of structuring the economy. 2018, No. 1. P. 69–72.
16. **Kurbanov K.K.** The role and significance of the agro-industrial complex of the North Caucasus Federal District in the innovative development of the problem region // Issues of structurization of the economy. 2019, No. 4. P. 62–68.
17. **Mukaiyov M.D.** Problems and priority directions of development of integration processes in the agro-industrial complex of the Republic of Dagestan / M.D. Mukailov, K.K. Kurbanov / Problems of development of the agro-industrial complex of the region. 2017, No. 4 (32). S. 176–181.
18. **Klimanov V.V., Budaeva K.V.** Growth points as an element of strategic planning in the regions of Russia // Regional studies. 2017, No. 3 (57). S. 99–106.
19. **Bukhvald E.M.** Planning of the industrial development of the backward territories of Russia: from the first plan to modern strategies (on the example of the Republic of Dagestan) / E.M. Bukhvald, G.I. Idziev / Regional problems of economic transformation, 2019, No. 3 (101) pp. 20–27.