УДК 338.1+332

DOI: 10.21779/2500-1930– 2018-33-1-16-22

М.А. Гасанов

Модернизация экономики производственной инфраструктуры – основа устойчивого развития региона

Институт социально-экономических исследований Дагестанского научного центра Российской академии наук; Россия, 367000, Республика Дагестан, г. Махачкала, ул. М. Ярагского, 75; aida3259@mail.ru

В статье проанализированы основные проблемы развития экономики отраслей производственной инфраструктуры в условиях модернизационных процессов. Отмечается, что реформирование комплекса производственной инфраструктуры возможно путем дальнейшего совершенствования ее управленческих структур на региональном уровне на основе внедрения современных информатизационных технологий. Исследованы и сформулированы базовые стратегические направления комплексного развития инфраструктуры при значительном повышении технического уровня объектов, модернизации и обновлении их производственной базы. Проведенный анализ показал наличие таких проблем, как отставание ее технической базы от потребностей рыночной экономики; непропорциональность и дифференциация уровней развития отдельных отраслей и объектов по субъектам СКФО. Ситуация усугубляется ведомственностью управления, которая ведет к недостаточно полному использованию производственного потенциала. Среди причин неудовлетворительного развития инфраструктуры экономики можно отметить ограниченность материальных, производственных ресурсов, выделяемых на ее формирование, а также низкий уровень научного обоснования и прогнозирования заданий в прошлые годы.

Ключевые слова: *системный анализ, модернизация, производственная инфраструктура, эффективность, региональная экономика.*

На заседании Президиума Совета при Президенте РФ 18 апреля 2017 г. по стратегическому развитию и приоритетным проектам страны и ее регионов обсуждались актуальные вопросы комплексного развития производственной, транспортной и автодорожной инфраструктуры с применением современных информационных технологий. В рамках приоритетного проекта планировать построить, реконструировать и отремонтировать около 5 тысяч км дорог, ликвидировано более 1000 щитов аварийности. Регионам на эти цели выделены большие средства (в размере 30 млрд руб.). Важно, чтобы они были доведены до муниципального уровня и целенаправленно использованы в условиях модернизации экономики отраслей производственной инфраструктуры.

Системный анализ состояния модернизации экономики производственной инфраструктуры показывает наличие таких проблем, как отставание ее технической базы от потребностей рыночной экономики; непропорциональность дифференциация уровней развития отдельных отраслей и объектов по субъектам СКФО. Ситуация усугубляется ведомственностью управления, которая ведет к недостаточно полному использованию производственного потенциала. Среди причин неудовлетворительного развития инфраструктуры экономики можно отметить ограниченность материальных, производственных ресурсов, выделяемых на ее формирование, а также низкий уровень научного

обоснования и прогнозирования заданий в прошлые годы.

Региональные задачи производственной инфраструктуры – обеспечение связей между предприятиями, создание материальных предпосылок для объединения их в единый хозяйственный комплекс в целях повышения эффективного функционирования экономики в условиях модернизации. Стратегической целью проведения государственной политики в сфере инфраструктуры должно стать формирование такой системы, которая бы гарантированно удовлетворяла социально-экономические, оборонные, природоохранные и другие требования. В этой связи структурную перестройку производственной инфраструктуры необходимо ориентировать на усиление государственного регулирования, повышение конкуренции между предприятиями и организациями региона как основы развития субъектов СКФО. При этом формирование инфраструктуры должно быть увязано с общими направлениями социально-экономического развития региона, эффективностью инвестиций и повышением технического уровня объектов.

Известно, что Северный Кавказ занимает особое геополитическое положение. Объекты, деятельность которых в основном связана с осуществлением межрайонных и междугородных функций, необходимо сохранить в ведении федерального управления, а остальные передать субъектам Федерации. Именно такой подход можно считать наиболее приемлемым, так как он учитывает реальные условия. Регионам-донорам квоты передачи федеральных объектов могут быть увеличены. Депрессивные, а также конфликтогенные регионы могут сами передавать часть своих объектов и полномочий федеральным органам управления.

Значение производственной инфраструктуры в народном хозяйстве Дагестана неуклонно повышается по мере возрастания масштабов материального производства, углубления его специализации и расширения кооперирования, усложнения межрегиональных хозяйственных связей. Данные о работе подотраслей производственной инфраструктуры на начало года на территории Республики Дагестан приведены в табл. 1 [1, с. 82].

Устойчивое функционирование производственной инфраструктуры в экономике республики тесно связано с умелым использованием всех видов ресурсов. Это одно из ведущих перспективных направлений развития экономики в условиях формирования регионального рынка. Многие внутренние резервы производственной инфраструктуры используются еще недостаточно, что снижает эффективность ее функционирования. Жизнь дает поразительные примеры, свидетельствующие об огромных резервах, которые имеются повсеместно.

Таблица 1. Основные показатели отраслевых составляющих производственной инфраструктуры

	Годы					
	2006	2011	2012	2013	2014	2015
Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), км автомобильные дороги с твердым покрытием (включая дороги не-общего пользования).	8604,7	8645,8	20167,0	19722,9	19605,4	19062,9

Перевезено грузов транспортом (тыс. тонн) автомобильным.	110145,1	132895,0	154373,6	163336,7	164057,3	165044,1
Грузооборот транспорта (млн т·км) автомобильного.	5406,4	6928,0	7219,0	7226,3	7311,4	7427,0
Перевезено пассажиров транспортом общего пользования (млн чел.) автомобильным.	202,8	220,8	223,8	238,4	241,0	243,6
Пассажирооборот транспорта общего пользования (млн п. к. м.) автомобильного.	2748,2	4250,0	4318,2	4652,6	4799,9	5097,5

С 2011 г. сюда включены уточненные данные о протяженности в автомобильных дорогах общего пользования местного значения по РД.

Системный анализ показывает, что для рационального использования в регионах наличных производственных резервов транспортной, складской и информационной подсистем различной подчиненности в условиях модернизации необходимо преодолеть ведомственную разобщенность. При разработке в Центре (Москве) региональных народнохозяйственных прогнозов важно предусматривать опережающее развитие элементов инфраструктуры общего пользования.

Из-за неразвитости производственной инфраструктуры в регионе возникла необходимость поиска путей повышения эффективной деятельности входящих в нее отраслей и объектов в единой системе как отдельного экономического района, так и страны в целом. Проблема согласованного развития инфраструктуры касается многих технико-экономических аспектов различных уровней и содержания функции производственной инфраструктуры.

Таблица 2. Интегрированная модель функционирования производственной инфраструктуры регионального развития

Уровень производственной инфраструктуры	Выполняемые функции в процессе материального воспроизводства
Федеральный	Интеграция межрегиональных и международных производственно-инфраструктурных сообщений
Региональный	Интеграция производственных сообщений внутри региона между муниципальными образованиями
Местный	Реализации внутримunicipальных инфраструктурных связей отрасли

Первоочередным в условиях модернизации экономики являются улучшение качества обслуживания и сокращение затрат на функционирование объектов инфраструктуры, так как только транспортные издержки отраслей экономики составляют сотни миллиардов рублей в год. Снизив их путем рационализации на 1 %, можно получить в регионе годовую экономию более чем на 1 млрд руб. Это позволит создать условия для стабилизации экономических процессов, более полного обеспечения потребностей ры-

ночной экономики и населения в инфраструктурных услугах, сократить удельные затраты топлива на 25–30 % и т. д.

В процессе проведения структурных преобразований в экономике региона должна сложиться целостная система производственной инфраструктуры с четко определенными экономическими связями и зависимостями между объектами, количество которых должно быть оптимальным. Такая инфраструктура должна составить основу развитой экономики. Ее необходимо создать для обеспечения активного экономического роста при условии полномасштабного обслуживания информационных, товарных и финансовых потоков в условиях модернизации региональной экономики производственной инфраструктуры субъектов СКФО.

Производственная инфраструктура, являясь одной из ведущих подотраслей народно-хозяйственного комплекса региона, обеспечивает темпы и пропорции развития национальной экономики. Успех развития этой подотрасли во многом зависит от перестройки хозяйственного механизма на основе экономической реформы, суть которой состоит в усилении роли производственных рычагов и стимулов. Теоретические исследования и практика осуществления хозяйственной реформы показали, что для улучшения конечных результатов отраслей производственной инфраструктуры необходима экономическая заинтересованность в них всех смежных организаций и органов управления производством.

Проведенный анализ на предприятиях производственной инфраструктуры свидетельствует, что невысокая эффективность значительных затрат на их техническое развитие и невысокие темпы роста эффективности производства в значительной мере обусловлены отставанием в методах и формах прогнозирования, оценки и стимулирования эффективности производства, а также внедрении новой техники, от требований, предъявляемых к уровню развития производительных сил, и несоответствием форм и методов решению основных задач современного этапа.

Применяемые в настоящее время методы и показатели планирования и оценки стимулирования не создают экономических условий и мало заинтересовывают коллективы предприятия в достижении высокого уровня и темпов роста эффективности производства и внедряемой техники.

Для успешного решения основных задач повышения эффективности производства на базе научно-технического прогресса разработаны предложения по совершенствованию и перестройке планирования, оценки и стимулирования эффективности производства инфраструктурного предприятия. Система оригинальных предложений автора связана с заменой базового и опытного методов прогнозирования и планового метода оценки деятельности предприятий нормативным методом.

Для прогнозирования и оценки эффективности производства необходимы разработка и применение укрупненных отраслевых прогрессивных нормативов себестоимости. Их предлагается разрабатывать исходя из передовых достижений отечественного и зарубежного опыта. Эффективность в целом по предприятию предлагается определять в плане и фактически за отчетный период по формуле индексов постоянного состава как степень приближения достигнутого (планового) уровня к установленным нормативам.

Для обоснованного планирования целесообразно использовать отраслевые прогрессивные нормативы, разработанные на основе передовых достижений отечественного и зарубежного инфраструктурного комплекса. Все остальные стоимостные показатели в целом по предприятию в плане и фактически желательно определять исходя из

рассчитанной по установленным нормативам себестоимости и объема продукции в натуральном измерении.

Вместо планирования и оценки отдельных и малозначащих мероприятий по новой технике, внедряемых в производство, и учета условного нереального эффекта от них предлагается планировать и оценивать фактический, реальный эффект и результативность всех направлений развития, т. е. расширения, реконструкции, технического перевооружения, научно-технических мероприятий, рационализации и изобретательства, поддержания мощностей, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Для органического соединения планов с достижениями научно-технического прогресса и создания экономических условий для достоверного учета фактического эффекта от внедрения всей новой техники рекомендуется производить систематическую количественную оценку влияния внедряемой техники на уровень и прирост показателей затрат и результатов по инфраструктурным предприятиям в целом.

Вместо нескольких десятков форм плана и статистической отчетности по мероприятиям новой техники обоснована целесообразность внедрения одной (единой для плана и статистической отчетности) основной сводной формы, характеризующей все затраты, результаты и эффективность технического развития предприятий. Для систематического и объективного учета фактического эффекта от внедрения техники в производство предлагаются карточки учета по каждому крупному новому производству и виду новой техники.

Для создания экономических условий и материальной заинтересованности коллективов предприятий в повышении эффективности производства разработана система предложений по совершенствованию и перестройке экономического стимулирования, развития производственно-инфраструктурного комплекса.

Вместо ряда применяемых фондов экономического стимулирования обосновывается целесообразность формирования двух фондов экономического стимулирования: фонда оплаты – для организации всех видов денежных выплат, т. е. материального поощрения по количеству, качеству и результатам труда, выплаты премий и организации доплат по трудовому законодательству, и фонда финансирования технического развития предприятий – для финансирования работ по внедрению в производство новой техники путём технического перевооружения, реконструкции, расширения, научно-технических мероприятий, внедрения предложений рационализаторов и изобретателей и работ по поддержанию мощностей данного комплекса.

Единый фонд предлагается формировать из всех источников по трём составляющим: оплате по количеству и качеству затраченного труда; доплатам и выплатам по трудовому законодательству на основе частных нормативов по отдельным их видам; по премированию за конечные результаты деятельности предприятия в целом. Обосновывается целесообразность создания вместо нескольких десятков форм и фондов премирования единого фонда премирования за снижение себестоимости продукции по предприятию в целом. Премировать предлагается каждого работника или инженерно-технического работника по одному из положений, т. е. за снижение себестоимости по единым отраслевым нормативам за каждый процент снижения себестоимости продукции в зависимости от достигнутого уровня и степени приближения к нормативной его величине или за фактическое снижение себестоимости (прирост прибыли) при внедрении новой техники в производство.

Для исследования вопросов совершенствования управления производством проведен анализ основных тенденций развития организационных форм предприятий, результативности и эффективности их систем управления, сложившихся на протяжении последних лет, который показал, что в производстве имеется ряд проблем, решение которых непосредственно зависит от эффективности системы управления. К этим проблемам, требующим особого внимания, следует отнести следующие: проблемы сбыта и

взаимодействия с инфраструктурами рынка; создание устойчивых договорных связей покупателей с продавцами; привлечение долгосрочных инвестиционных ресурсов в развитие инфраструктурных комплексов; проблемы в самой системе управления, касающиеся непосредственно стратегического планирования, управления финансовой деятельностью и развитием предприятия.

Для решения этих проблем необходимы улучшение управляемости дочерних и зависимых компаний, проведение активной политики на фондовых рынках для эффективного управления курсовой стоимостью акций. Единый фонд финансирования развития рекомендуется формировать прежде всего из собственных источников (прибыль, амортизация, плата за фонды), а также за счет бюджетных ассигнований на основе нормативов, рассчитанных в процентах к стоимости оборудования и учитывающих возраст оборудования и сроки морального износа конкретных видов машин, при наличии средств и новой техники для осуществления технического развития предприятий производственной инфраструктуры.

Необходимость исследования и разработки таких предложений по комплексному совершенствованию экономических реформ, как планирование, оценка и стимулирование деятельности предприятий и их развития, обусловлена требованиями и задачами современного этапа развития экономики.

Важнейшим условием решения проблемы повышения эффективности функционирования предприятий комплекса является целенаправленное организационно-экономическое реформирование системы инвестирования, проектирования, возведения объектов, научного и нормативно-правового обеспечения, а также системы взаимоотношений участников инвестиционного процесса.

Целесообразно разработать концепцию развития производственного инфраструктурного комплекса Российской Федерации до 2030 года. Эту работу следует завершить в течение 2018–2020 гг., сделав особый акцент на развитие объектов федерального уровня и региональных ведомственных организаций. Назрела необходимость разработки подпрограммы производственной инфраструктуры субъектов СКФО, принятия соответствующих законов и нормативных актов, с тем чтобы банки были заинтересованы в снижении кредитных процентов. Это будет оригинальным шагом к развитию ипотеки инфраструктуры, а в ипотечном строительстве смогут участвовать те, кто заинтересован в создании объектов данного комплекса.

Литература

1. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь-декабрь 2014 года. Дагестанстат. – Махачкала, 2015. – 328 с.
2. Аскеров Н.С. Горные территории Республики Дагестан: экономический потенциал и институты развития // Устойчивое развитие горных территорий. – 2016. – Т. 8, № 4. – С. 338–347.
3. Аскеров Н.С. Модернизация институтов в посткризисной экономике // Вопросы структуризации экономики. – 2011. – № 1. – С. 23.
2. Багомедов М.А. Стратегические приоритеты развития социальной сферы региона. – Махачкала: Наука плюс, 2011. – Т. 1.
3. Гимбатов Ш.М. Проблемы социально-экономического развития республик Северного Кавказа // Вопросы структуризации экономики. – 2012. – № 3. – С. 114–117.
4. Гимбатов Ш.М. Роль социального капитала в экономическом развитии региона // Вопросы структуризации экономики. – 2011. – № 2. – С. 91–93.
5. Гордеев О.И. Комплексное развитие промышленности региона на этапе модернизации и перехода к инновационной экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2013. – № 2. – С. 110–116.
6. Дохолян С.В., Экигалцев О.В. Анализ и сравнительная оценка законодательства и несостоятельности и банкротстве // Региональные проблемы преобразования экономики. – Махачкала, 2004. – № 2.

7. Камалова Т.А. Качество и безопасность товаров и услуг // Апробация. – 2014. – № 7. – С. 59–61.
8. Курбанов К.К., Петросянц В.З. Роль и место АПК в устойчивом развитии региональной системы (на примере СКФО) // Региональные проблемы преобразования экономики, 2014. – С. 107–112.
9. Кутаев Ш.К., Сагидов Ю.Н. Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2014. – № 6. – С. 62–66.
10. Петросянц В.З., Дохолян С.В., Петросянц Д.В., Баширова А.А. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики. – М.: Экономика, 2011.
11. Дохолян С.В., Петросянц В.З., Петросянц Д.В., Курбанов К.К., Садыкова А.М. Механизмы формирования и реализации социально-экономической политики устойчивого развития региональной системы / под общ. ред. д. эк. н., проф. С.В. Дохоляна; ИСЭИ ДНЦ РАН. – М.: Перо, 2016. – 291 с.
12. Ясин Е., Акиндинова С., Яковлев А. Состоится ли новая модель экономического роста в России? // Экономист. – 2013. – № 5.

Поступила в редакцию 14 июня 2017 г.

UDC 338.1+332

DOI: 10.21779/2500-1930–2018-33-1-16-22

Modernization of economy production infrastructures – the basis for sustainable development of the region

M.A. Gasanov

Institute of social and economic researches of the Dagestan scientific center of the Russian Academy of Sciences; 367000, Republic of Dagestan, Makhachkala, M. Yaragsky st, 75;aida3259@mail.ru

The article focuses on the analysis of the main problems in the development of economic branches of production infrastructure under modernization processes. It is stressed that reforms are possible by means of further improvement of its administrative sector on the regional level on the basis of information technologies introduction. The basic strategic directives for the complex development of its infrastructure with a slight growth of technical level of objects, modernization and production sector updating are analyzed and formulated. The analysis held revealed such problems as lagging behind in technical base in comparison with the market economy requirements alongside the problem of disproportions and differentiation in the level of development in different branches of North Caucasian Federal District subjects. Another aggravating factor is the governmental status of establishments leading to incomplete use of the production potential. Among the reasons for unsatisfactory development of economic infrastructure one can single out some limitations on financial, production funds allocated for its development and a low level of scientific foundations and analytical research for the prospective initiatives observed during the last period of time.

Keywords: *system analysis, modernization, production infrastructure, efficiency, regional economy.*

Received 14 June, 2017