

УДК: 338.1+332

ГАСАНОВ МАГОМЕД АЛИЕ-ВИЧ

д.э.н., ведущий научный сотрудник Института социально-экономических исследований ДФИЦ РАН, Махачкала, Россия,
e-mail: aida3259@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2022-1-14-25

**ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СБАЛАНСИРОВАННОГО РАЗВИТИЯ
ОТРАСЛЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
НА ОСНОВЕ ИННОВАЦИОННЫХ ПРЕОБРАЗОВАНИЙ**

Аннотация. Цель работы. В статье рассматриваются вопросы теории и практики сбалансированного развития отраслей производственной инфраструктуры с позиции инновационных преобразований. При этом целью исследования является разработка теоретических и практических основ устойчивого, сбалансированного развития экономики производственно-отраслевой инфраструктуры СКФО с использованием кластерного подхода в сфере инженерной инфраструктуры проблемного региона. **Метод или методология проведения работы.** Проведено исследование эволюции производственной инфраструктуры в территориальных субъектах региона в условиях инновационных преобразований и модернизации экономики на современном этапе. Основой исследования являются фундаментальные научные труды отечественных и зарубежных учёных в области экономики производственной составляющей инфраструктуры. В ходе исследования использованы методы научного познания: системный анализ, сравнение и экономико-статистические методы. **Результаты.** Предложены концептуальные основы сбалансированного развития отраслей производственной инфраструктуры проблемного региона (на примере субъектов СКФО) в условиях модернизации экономики и развития инновационных процессов. Определены приоритетные направления эволюции отрасли, среди них разработка правово-законодательной базы, усовершенствование в соответствии с новыми рыночными и модернизационными условиями эффективного механизма сбалансированного прогнозирования составляющей инфраструктуры. **Область применения результатов.** Результаты выполненного исследования могут быть применены в эволюции сбалансированного развития предприятий и организаций инфраструктуры региона и в стратегии социально-экономического развития производственно-отраслевой составляющей инфраструктуры РФ и её субъектов, а также в учебном процессе в разработке научно-методических пособий. **Выводы.** По результатам проведенного исследования сделан вывод: научно-практическое использование концепции автора будет способствовать: повышению эффективности и сбалансированному развитию составляющих производственно-отраслевой инфраструктуры страны и ее регионов в условиях глобальных вызовов. **Ключевые слова:** сбалансированное развитие, отрасли инфраструктуры, исследование, теория и практика, инновационные преобразования, приоритетные направления.

GASANOV MAGOMED ALIEVICH

Dr.Sc of Economics, Leading Researcher at the Institute of Socio-Economic
Research of the Russian Academy of Sciences, Makhachkala, Russia,
e-mail: aida3259@mail.ru

**THEORY AND PRACTICE OF BALANCED DEVELOPMENT
OF INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE INDUSTRIES
BASED ON INNOVATIVE TRANSFORMATIONS**

Abstract. The purpose of the work. The article discusses the theory and practice of balanced development of industrial infrastructure industries from the perspective of innovative transformations. At the same time, the aim of the study is to develop theoretical and practical foundations for sustainable, balanced development of the economy of the production and industry infrastructure of the North Caucasus Federal District using a cluster approach in the field of engineering infrastructure of the problem region. **The method or methodology of the work.** The study of the evolution of the production infrastructure in the territorial subjects of the region in the conditions of innovative transformations and modernization of the economy at the present stage. The basis of the research is the fundamental scientific works of domestic and foreign scientists in the field of economics of the production component of infrastructure. In the course of the research, the methods of scientific cognition were used: system analysis, comparison and economic and statistical methods. **Results.** The conceptual foundations of the balanced development of the branches of the production infrastructure of the problem region (on the example of the subjects of the North Caucasus Federal District) in the conditions of modernization of the economy and the development of innovative processes are proposed. Priority directions of the industry's evolution have been identified, among them the development of a legal and legislative framework, the improvement of an effective mechanism for balanced forecasting of the infrastructure component in accordance with new market and modernization conditions. **The scope of the results.** The results of the research can be applied in the evolution of the balanced development of enterprises and organizations of the infrastructure of the region and in the strategy of socio-economic development of the industrial and industrial component of the infrastructure of the Russian Federation and its subjects, as well as in the educational process in the development of scientific and methodological manuals. **Conclusions.** According to the results of the study, the conclusion is made: the scientific and practical use of the author's concept will contribute to: improving the efficiency and balanced development of the components of the industrial and industrial infrastructure of the country and its regions in the context of global challenges.

Keywords: balanced development, infrastructure industries, research, theory and practice, innovative transformations, priority areas.

Введение. Актуальность темы исследования обусловлена необходимостью поиска ответной реакции на глобальные вызовы, связанные во многом с геоэкономической неэффективностью в эволюции производственно-отраслевой сферы инфраструктуры. При этом вопросы теории и практики сбалансированного формирования отраслей инфраструктуры в стране в условиях инновационных преобразований недостаточно изучены и нуждаются в углублении научных исследований и практических разработок. В связи с этим в рамках статьи сделана попытка комплексно ответить и проанализировать теоретические и практические аспекты и приоритеты трансформации производственно-экономической инфраструктуры. Неудовлетворительная методическая разработанность проблемы сбалансированного развития производственной инфраструктуры и взаимодействия её отраслей и сфер материального производства является препятствием в решении теоретических и практических вопросов повышения эффективности инфраструктурного комплекса в условиях модернизационных процессов. Один из самых запущенных вопросов – крайне отсталая производственная инфраструктура – может стать точкой приложения радикальных и энергичных преобразований.

В государственном регулировании системного развития инфраструктуры важная роль необходимо отводится формированию инвестиционной политики и целевому использованию капитальных вложений. В первую очередь, их следует направлять на сооружение основных объектов строительства производственной сферы и создание условий снижения затрат по всему фронту работ. В этой связи необходимо повысить роль государства и ускорить разработку прогрессивных технологий сооружения. Основные направления и положения совершенствования государственного регулирования системного развития производственной инфраструктуры должны способствовать формированию эффективной инвестиционной политики и управления отрасли, отвечающего закономерностям и требованиям современной рыночной экономики. Одновременно они создают условия для повышения эффективности функционирования предприятий и организаций отрасли. Решение этих проблем возможно только на основе неуклонного

совершенствования методической базы, проведения преобразований управления с учетом действия форм и методов государственного регулирования, а также особенностей и специфики конкретного региона.

При этом одним из важнейших направлений сбалансированного формирования отраслей инфраструктуры является развитие нормативно-правовой базы. Вышеуказанной сфере эволюции уже проделана и развернута большая работа. В перспективе, в первую очередь, необходимо создать или обновить нормативно-технические документы, в соответствии с требованиями к параметрам и характеристикам объектов и сооружений, их состоянию, к материалам и конструкциям, правилам и технологиям строительства и эксплуатации объектов инфраструктуры. Современные условия хозяйствования обусловили появление ряда новых явлений, которые раньше не рассматривались: наличие рынка инвестиций (многообразие источников финансирования); создание рынка инфраструктурных работ; лицензирование различных видов деятельности предприятий инфраструктуры; сертификация специалистов; переход на современные специфические формы и методы планирования; конкурсная система предоставления подряда; интеграция отечественных инфраструктурных объектов в международные.

Государственное регулирование сбалансированного становления инфраструктуры предполагает формирование эффективной инвестиционной политики и условий реализации экономических методов управления, а именно – установление институциональных связей субъектов на основе налоговых обязательств и субвенций, антимонопольных мер и норм амортизационных отчислений и т.п. Из этого вытекает, что государственный контроль предполагает выделение инвестиционного бизнеса в специализированную область хозяйственного законодательства и административного надзора. Рыночные отношения в инвестиционном комплексе имеют свои особенности, обусловленные спецификой функционирования инфраструктуры.

Метод исследования. В ходе исследования использованы методы научного познания: системный анализ, сравнение и экономико-статистические методы. При этом проведен социально-экономический анализ развития отраслей инфраструктуры проблемного региона в условиях инновационных преобразований и современных вызовов. Основой исследования являются методология и фундаментальные научные труды отечественных и зарубежных ученых в области организаций и предприятий производственно-информационной инфраструктуры.

Проведенный научно-практический анализ показывает, что инфраструктурные кластеры связаны и эволюцией видов строительства. Если жилищно-гражданское строительство в основном ориентировано на региональный рынок, то дорожное охватывает и региональные, и федеральный рынки. В инвестиционном комплексе есть все условия, позволяющие обеспечить нормальные рыночные отношения в связи с постоянной и в больших объемах потребностью в продукции строительства, которое позволяет превратить его в один из рентабельных секторов экономики. В 2018 г. инвестиции в основной капитал по полному кругу организаций по оценке

Кластеры	Млн руб.	В % к	
		соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду
2017 г.			
I квартал	2009,3	84,9	н/Д
II квартал	3878,2	76,7	н/Д
I полугодие	5887,5	79,1	н/Д
III квартал	7332,7	111,1	н/Д
Январь-сентябрь	13220,2	94,3	н/Д
IV квартал	20733,7	144,3	н/Д
Январь-декабрь	33935,0	119,5	н/Д
2018 г.			
I квартал	2087,8	95,7	н/Д
II квартал	3421,5	83,5	н/Д
I полугодие	5509,3	88,6	н/Д
III квартал	7819,3	99,8	н/Д
Январь-сентябрь	13328,6	95,1	н/Д
IV квартал	21443,6	100,2	н/Д
Январь-декабрь	34772,2	95,0	н/Д

Особое место в инфраструктуре занимают банки и кредитно-финансовые организации. Учитывая существующие на сегодня проблемы, можно определить основные изменения в банковской политике государства: предоставление гарантий государства коммерческим банкам при условии их участия своими средствами в стратегических государственных целевых программах, имея в виду полную компенсацию возможных убытков; переход к организации прямых расчетов между коммерческими банками на основе внедрения электронных межбанковских коммуникаций; установление для коммерческих банков льготных ставок резервирования привлеченных средств для осуществления ими долговременных инвестиций на развитие объектов инфраструктуры строительного комплекса в сферах производственной инфраструктуры.

Другие формы государственного регулирования экономических процессов в инженерной инфраструктуре необходимо формировать с учетом направленности рыночных преобразований на конкретно решаемые задачи – это первичное условие практического их применения в системе государственного воздействия на развитие производства инфраструктурного комплекса. При этом важное место отводится реконструкции и техническому перевооружению отрасли из-за резкого снижения в ней коэффициентов обновления основных производственных фондов, а также увеличения доли устаревшего оборудования.

В Указе Главы РД «Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 г.» и «О Стратегии экономической безопасности Российской Федерации на период до 2030 г.» говорится: основными задачами по реализации направления, касающегося обеспечения устойчивого роста реального сектора экономики являются: комплексная модернизация производственно-технологической базы отраслей реального сектора экономики с учетом требований промышленной и экологической безопасности; системное развитие транспортной инфраструктуры, создание современных транспортно-логистических комплексов.

При этом в настоящее время проблемы совершенствования технологии функционирования транспортно-логистических узлов в субъектах СКФО имеют важное магистральное значение. Дело в том, что рост экономики региона значительно опережает темпы развития видов транспортной инфраструктуры. Поэтому важно полнее использовать резервы транспортно-логистических узлов как стыков разных составных частей отрасли, обеспечить четкое сотрудничество в целях более полного использования имеющихся мощностей инфраструктурного комплекса. В условиях рыночных отношений назрел вопрос о совершенствовании методов комплексного решения крупных общегосударственных межотраслевых и территориальных проблем. Требуется также решение вопроса о создании системы управления группами однородных отраслей дорожно-транспортной инфраструктуры и др.

Проблемы дальнейшего совершенствования сбалансированного управления отраслевой экономики страны и ее регионов находится в тесной связи с улучшением работы транспортно-логистических узлов, которые представляют собой сложные народнохозяйственные комплексы, где осуществляются транспортно-логистические связи кластеров по перевозкам. Такие кластеры оснащаются техническими средствами по управлению и обеспечению их работы на базе единых технологических процессов. Внедрение математических моделей в практику работы всех видов транспортной инфраструктуры на современном этапе создало предпосылки для улучшения функционирования сбалансированности путем создания автоматизированных систем управления в общетранспортных узлах, улучшения комплексной организации в сферах перевозок продукции.

Результаты. Радикальные научно-технические и инженерно-инфраструктурные результаты исследования позволят использовать новый предлагаемый автором сбалансированный подход развития экономики производственно-отраслевой инфраструктуры региона. При этом предложено ускорить разработку нормативной, законодательно-правовой базы усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными и рыночными условиями механизм и структуру управления производственной инфраструктуры СКФО и получить экономический эффект. Для оптимизации непрерывных перевозок в транспортных узлах важно создать единые правовые основы взаимодействия разных видов производственной инфраструктуры. Целесообразно также ускорить разработку взаимоувязанных параметров работы эволюции

транспорта, имея в виду, что показатель тонно-километры не всегда соответствует практическим условиям работы в узлах. Важно создать сопоставимые тарифы на видах транспорта, определить кратные параметры технических средств разных видов транспорта: судов, вагонов, автомобилей, а также контейнеров и поддонов, совершенствовать качество путей сообщения. Протяженность путей сообщения транспортно-логистических узлов РД, на начало года превышает 29208,7 км, из которых более 21740,4 км с твердым покрытием (табл. 2). Основными направлениями создания непрерывного перевозочного процесса в узлах являются внедрение

Наименование	Годы				
	2011	2016	2018	2019	2020
Автомобильные дороги – всего, км	9650,8	27002,2	28245,2	28558,9	29208,7
В т. ч.: – общего пользования	8130,4	25949,0	27685,6	28001,3	28678,6
– необщего пользования	1520,4	1053,2	559,6	557,6	530,1
Из общей протяженности автомобильных дорог – дороги с твердым покрытием, всего	8645,8	20597,9	20869,6	21190,5	21740,4
В т. ч.: общего пользования	7680,7	19957,8	20635,5	20958,4	21495,2
В т. ч.: – федерального значения	644,1	644,0	644,0	644,0	644,0
– республиканского	2515,6	7138,1	7257,8	7288,4	7363,7
– местного значения	4521,0	12175,7	12733,2	13026	13487,5
– необщего пользования	965,1	640,1	234	232	245,2

Практически использовать концепции сбалансированного развития транспортно-логистических узлов с учетом использования геоэкономического ресурса позволит разумная инвестиционная политика, предусматривающая участие государства в финансировании, в первую очередь, тех дорожно-транспортных объектов, которые имеют государственную значимость. При этом важную роль играет и повышение инвестиционного потенциала кластеров за счет самих предприятий и объектов, а также и частных инвесторов.

Сбалансированное планирование этой отрасли с учетом геоэкономического потенциала в регионе необходимо вести комплексно, как одно целое, имеющее единое инновационное, функционально-целевое назначение, которое включает развитие всех составляющих дорожно-транспортной инфраструктуры и смежных производств. Именно на это должна быть нацелена реализация стратегии субъектов социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа на перспективу. Результаты проведенных авторами исследования свидетельствуют о необходимости увеличения объемов капиталовложений в развитие транспортно-логистических узлов на территории Северного Кавказа с целью выравнивания уровней эволюции и обеспеченности основными фондами кластеров инфраструктуры на основе модернизации экономики.

Приоритетным направлением совершенствования транспортно-логистических узлов инфраструктуры с учётом использования геоэкономического ресурса является усиление комплексности, переход к взаимосвязанной системе прогнозных расчетов. Это станет основой и магистральным инструментом разработки и реализации программы формирования комплекса производственной сферы инфраструктуры в целом. Дальнейшее существование этой отрасли экономики зависит от того, насколько активно будут реализованы меры для обеспечения условий использования геоэкономического ресурса как фактора устойчивого, сбалансированного функционирования инфраструктурной системы. Региональный инфраструктурный комплекс СКФО приведен на рис.

На современном этапе развивающиеся рыночные механизмы должны сыграть существенную роль в сбалансированной структурной перестройке экономики транспортно-дорожной отрасли приграничного региона, в результате которых в складывающихся постиндустриаль-

ных структурах составляющие кластеров производственной инфраструктуры наряду с вторичными и третичными секторами экономики займут одну из ведущих позиций в народнохозяйственном комплексе региона и нашей страны. Повышение организационно-технического уровня управления транспортно-логистических узлов инфраструктурой непременно потребует создания специального фонда для финансирования стратегических научных исследований и разработок государственной поддержки для развития научного потенциала и проведения фун-

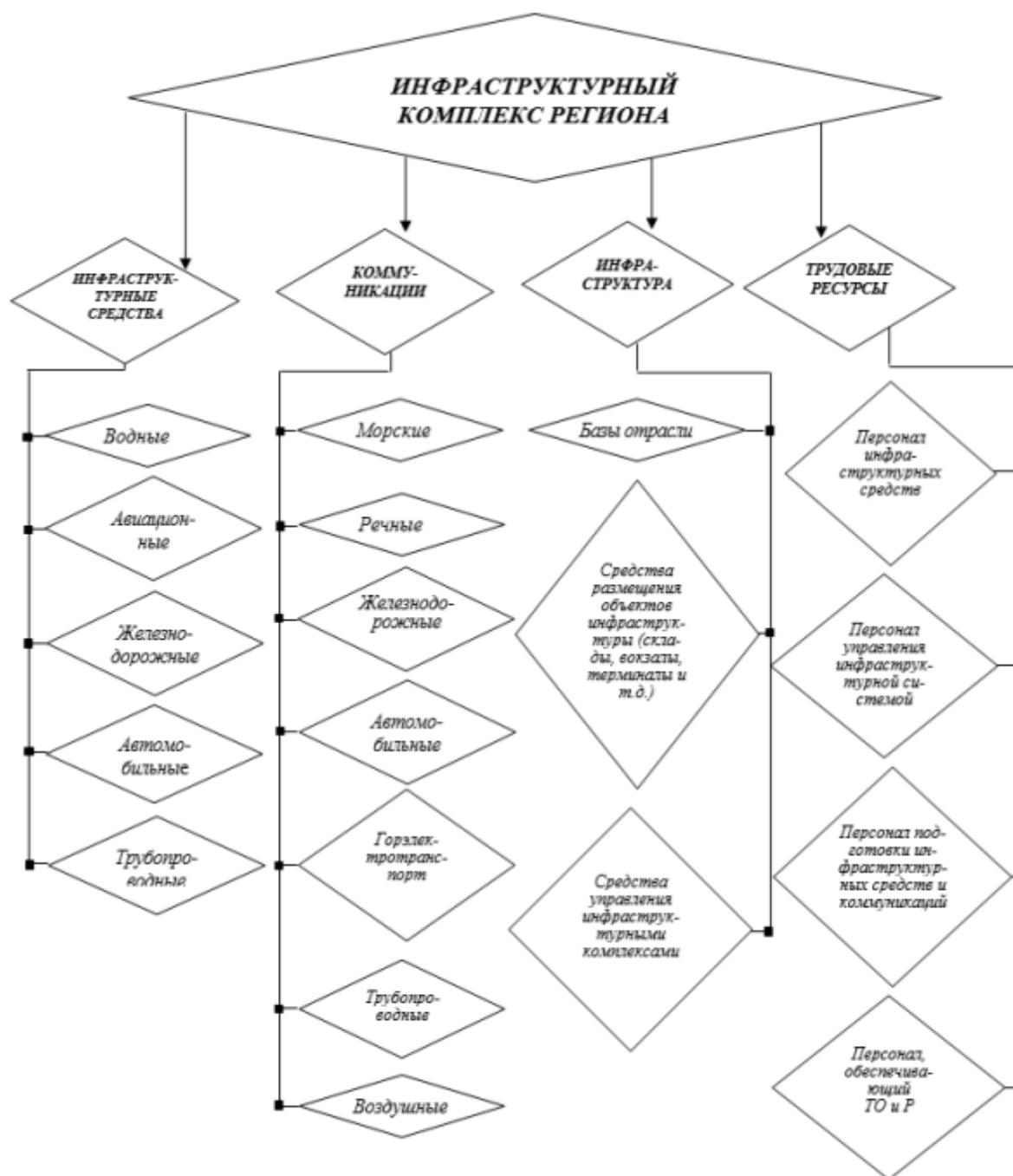


Рис. Основные кластеры в сферах производственной инфраструктуры

Примечание. Составлено автором.

Таблица 3

Динамика грузооборота инфраструктуры транспортной подсистемы региона

Кварталы года	Грузооборот			Пассажиروоборот		
	Млн т/км	в % к		Млн пасс-км	в % к	
		соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду		соответствующему периоду предыдущего года	предыдущему периоду
<i>2019 г.</i>						
I квартал	1210,3	104,0	87,9	968,7	102,3	69,5
II квартал	1337,7	105,4	110,5	1458,7	106,0	150,6
I полугодие	2548,0	104,7	–	2427,4	104,5	–
III квартал	1497,0	109,0	111,9	1592,5	115,3	109,2
Январь-сентябрь	4045,0	106,3	–	4019,9	108,5	–
IV квартал	1502,2	109,0	100,3	1600,3	114,8	100,5
2019 г.	5547,2	107,0	–	5620,2	110,3	–
<i>2020 г.</i>						
I квартал	1232,4	101,8	82,0	990,0	102,2	61,9
II квартал	1379,6	103,1	111,9	1487,3	102,0	150,2
I полугодие	2612,0	102,5	–	2477,3	102,1	–
III квартал	1560,3	104,2	113,1	1907,2	119,8	128,2
Январь-сентябрь	4172,3	109,1	–	4384,5	109,1	–
IV квартал	1601,5	106,6	102,6	1674,0	104,6	87,8
2020 г.	5773,8	104,1	–	6058,5	107,8	–

При анализе проблем развития транспортно-логистической инфраструктуры автором сделан акцент на то, чтобы практически кластеры работали прежде всего на внутрирегиональные, внутридагестанские нужды. Ввиду невозможности решения целого ряда насущных проблем составляющих инфраструктуры в рамках традиционных методов управления целесообразна разработка и реализация концепции региональных проблем развития отдельных ее составляющих с учетом геоэкономического потенциала. Наряду с этим предлагаются разработки и реализации программы развития комплекса производственной инфраструктуры в экономическом развитии с учётом особенностей каждого региона страны.

Грузовые потоки различных видов транспорта пересекаются в общетранспортных узлах. Тут сосредотачиваются основные операции по перевалке продукции между железнодорожным, морским, воздушным, автомобильным, промышленным и трубопроводным подсистемами транспорта. Устойчивое взаимодействие отрасли в узлах позволяет обеспечить ритмичную работу всего транспортного конвейера, сократить непроизводительные простои подвижного состава, ускорить движение народнохозяйственной продукции и развитие интеграционных процессов.

В этой связи полученные научно-практические рекомендации анализа направлены на повышение эффективности и оптимизации функционирования транспортно-логистических узлов инфраструктуры с учетом использования геоотраслевого ресурса. Определенные предложения автора по совершенствованию и устойчивому развитию подотраслей производственной инфраструктуры с использованием геоэкономического потенциала сводится к следующему: качественно обустроить транспортное направление «Север–Юг» для развития международного транзита и экспортных перевозок продукции, где узловыми субъектами станут Дагестан и Астраханская область; формировать с учетом современных реалий транспортной инфраструктуры курортно-рекреационную зону, в первую очередь речь идет о качестве транспортно-логистических узлов федеральной дорожной сети М29 «Кавказ»; создавать дорожные фонды

на муниципальном уровне и решать проблемы внутрирегиональных дорог. В нынешние дни это будет определенная новация. Проведенный анализ показал, что есть проблемы с наполнением дорожных фондов, но мы рекомендовал бы в ряде муниципалитетов региона с этим вопросом поэкспериментировать.

В сфере сбалансированных задач, по мнению автора, – создание в составе международных транспортных коридоров и транспортно-логистических узлов современных автомагистралей, которые будут справляться с растущим потоком машин и т. д. Приоритетными должны стать внутригородские и внутрипоселковые дороги в Республике Дагестан и в Северо-Кавказском регионе. Сотни малых населенных пунктов СКФО имеют сложности с круглогодичным доступом к автотрассам, а перспективный прогноз авторов развития отрасли выходит за географические границы приграничного региона. К примеру, появление новых современной дорожно-транспортной сети позволит сделать реальностью идею доступности главных курортов Юга России, что позволит резко увеличить число туристов.

Стратегической целью формирования транспортно-логистических узлов региона является количественное и качественное удовлетворение в инфраструктурных услугах с обеспечением благоприятных и безопасных условий пользования дорожно-транспортной инфраструктурой, бесперебойной и надежной работы отрасли, минимизации негативных последствий видов транспортной системы в условиях модернизации экономики. Таким образом, оптимизация и совершенствование технологических процессов транспортно-логистических узлов является одной из важнейших задач повышения эффективности региональной экономики СКФО. Для улучшения управления работы отрасли необходимо комплексное развитие технических устройств морских портов и железнодорожных станций, аэропортов и подъездных путей, автопредприятий региона.

На современном этапе в инфраструктуре сложились в основном пять форм государственного регулирования: финансово-кредитная; материально-техническая помощь; налогообложение; информационная поддержка; консультативная помощь. Рассмотрим коротко их назначение и содержание. Финансово-кредитная форма госрегулирования в отрасли предполагает: финансирование государственных и муниципальных предприятий и организаций; приобретение акций и вложение денежных средств в долю уставного капитала; пополнение оборотных средств предприятий и прежде всего государственной и муниципальной собственности; дотации, субсидии и безвозмездная помощь из специальных денежных фондов; льготные кредиты, предоставление гарантий по кредитам коммерческих банков; финансирование региональных целевых программ строительного профиля и лизинг финансово-кредитный.

Сбалансированная материально-техническая форма госрегулирования – это: безвозмездная передача недвижимости или ее продажа по льготным ценам в рассрочку; сдача в аренду госпредприятий, недвижимости и т.п. на льготных условиях; государственный (муниципальный) заказ на строительные работы в регионе и за его пределами. Налогообложение как форма госрегулирования предусматривает: создание шадящего и стимулирующего налогообложения; налоговые льготы на дифференцированной основе; упрощение системы учета и отчетности; предоставление инвестиционного и других налоговых кредитов; определение приоритетов налоговой политики с учетом изменений в социально-экономическом развитии отрасли. Структура инвестиций в основной капитал по видам экономической деятельности характеризуется следующими данными (на начало года табл. 4).

Научно-информационная поддержка – это тоже форма госрегулирования инфраструктурного комплекса хозяйства и предприятий. В неё входят: предоставление экономической, технической и другой конкретной информации по вопросам строительства на платной и бесплатной основе; формирование банка моделей рынка инфраструктурно-строительной продукции; развитие сети «Интернет» в системе комплекса. И, наконец, консультативная помощь, заключающаяся в проведении маркетинговых исследований, разработке бизнес-планов, лизинга и других мероприятий, а также в методическом обеспечении предприятий и организаций по их требованиям, создании консультативных фирм на базе малых предприятий, оказании помощи во внедрении новой техники и прогрессивных технологий в условиях инновационных преобразований.

Указанные трансформационные формы государственного регулирования развития произ-

водства направлены на создание развивающейся экономической базы, составляющей основу реальной самостоятельности всех звеньев комплекса, что, в свою очередь, предполагает созда-

Наименование	Годы				
	2006	2011	2016	2019	2020
Инвестиции в основной капитал – всего, в % итогу	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
В т. ч. по видам экономической деятельности:					
производство и распределение электроэнергии, газа и воды;	28,7	15,9	21,5	23,9	9,3
транспорт и связь;	34,6	23,0	13,0	12,9	16,5
сельское и лесное хозяйство;	5,1	1,6	2,4	1,0	7,6
рыболовство, рыбоводство;	0,6	-	0,1	-	0,9
добыча полезных ископаемых;	4,1	1,3	0,9	1,2	1,6
обрабатывающие производства;	0,7	4,2	3,5	2,8	19,9
производство пищевых продуктов	0,5	2,4	3,0	1,7	2,7
Строительство:	11,2	31,7	24,6	29,5	27,7
операции с недвижимым имуществом, аренда и предоставление услуг	7,6	5,8	16,5	9,0	7,5
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; обязательное социальное обеспечение	0,1	1,6	2,1	3,9	1,5
Образование	3,1	6,5	6,5	9,4	9,6
Здравоохранение и предоставление социальных услуг	2,9	4,5	6,1	3,0	5,9
Предоставление прочих коммунальных, социальных и персональных услуг	1,4	4,5	3,2	3,7	1,2

В работе исследованы теоретические и практические аспекты сбалансированного развития экономики производственной инфраструктуры на основе инновационных преобразований; проведен анализ состояния, тенденций развития и уровня функционирования кластеров инфраструктуры в регионах СКФО; выявлены основные направления и перспективы совершенствования сбалансированного управления отраслей производственной сферы региона в условиях модернизации экономики; обоснована необходимость повышения эффективности производственно-отраслевой подсистемы инфраструктуры СКФО на современном этапе.

Научно-практическое использование концепции автора будет способствовать совершенствованию сбалансированного формирования отраслей инфраструктуры региона в современных рыночных позициях, а также повышению эффективности деятельности организаций и предприятий с учетом экосистемы и активизации инновационного развития и цифровизации экономики СКФО в условиях нынешних геоэкономических вызовов.

Для стимулирования развития отрасли и предприятий необходима реализация государственной инновационной политики в этом направлении, которая способствовала бы становлению и дальнейшему развитию рыночных отношений, формированию конкурентной среды в субъектах СКФО.

При этом финансовый механизм реализации государственной инновационной политики должен представлять собой систему ресурсного обеспечения всего инновационного цикла как на основе прямого финансирования, так и использования методов косвенного регулирования, направленных на абсолютную и относительную экономию ресурсов у субъектов хозяйствования, участвующих в инновационном процессе. Концепция формирования финансового механизма должна характеризоваться целевой ориентацией на сочетание прямого госбюджетного финансирования инновационных программ и проектов, с финансовой поддержкой отдельных научных организаций, а также множественностью источников финансирования, когда наряду с бюджетными ассигнованиями в финансировании участвуют внебюджетные источники, в т. ч. средства коммерческих банков, финансово-промышленных групп, организаций и различных хозяйствующих субъектов.

Указанный подход требует усиления роли государственного заказа как одного из главных инструментов государственного стимулирования развития инновационной деятельности предприятий и объектов производственной инфраструктуры. Развитие рыночных отношений пока слабо влияет на инновационную активность из-за отсутствия внутренних мотиваций к наращиванию мощностей, адекватных рыночному спросу. Поэтому основным условием возникновения полноценного рынка является устойчивое функционирование цепочки: рыночный спрос – рост производства – спрос на инновации.

Государственное регулирование развития малых предприятий по оказанию инновационных услуг одновременно мотивирует развитие других отраслей инфраструктуры, способствует эффективному использованию квалифицированных кадров и трансформации предприятий. Инвестиционные модели государственного регулирования могут получить эффективное развитие только при совершенствовании финансово-бюджетного устройства, составляющего основу государственного регулирования социально-экономического развития регионов. Экономическая сущность бюджетного федерализма заключается в организации эффективного взаимодействия центра и регионов (субъектов РФ), в то время как анализ показал излишнюю децентрализацию бюджетной системы, что снижает степень управляемости хозяйственной системы страны.

По этой причине, особенно в условиях финансовой нестабильности и неопределенности развития экономической и политической жизни, представляется необходимым и целесообразным расширение и укрепление базы образования регионального фонда поддержки муниципальных образований за счет привлечения к его формированию всех региональных налогов и доходов, включая федеральные налоги, которые остаются в региональном бюджете при сохранении за федеральными трансфертами в роли основного источника пополнения фонда.

Таким образом, в сфере теории и практики сбалансированного развития отраслей инфраструктуры на основе инновационных преобразований в сфере услуг. Одним из разработанных автором новых научных приоритетов, сложившихся тенденций и закономерностей прогнозирования развития экономики региона является применение метода производственно-отраслевых моделей для сбалансированного формирования отрасли. Сравнительно широкое развитие исследований теории и практики составления межотраслевых проектов последние годы привел к определенным успехам в разработке этого приоритетного метода.

Предложенная автором динамическая модель в деле внедрения в практику используется для решения вопросов прогнозирования эффективности функционирования предприятий, сбалансированного развития составляющих производственно-отраслевой инфраструктуры страны и ее регионов в условиях современных вызовов. Системный анализ разработанных интегрирующих моделей позволяет выделить следующие узловые вопросы, пути решения которых повысят эволюцию функционирования производственно-отраслевой сферы в экономике региона. Существенно улучшит тарифную систему отрасли, повысит объем экспортных и импортных тарифных грузопассажирских перевозок, увеличит выпуск новых видов подвижного состава для экономики региона, совершенствует качество проектов инфраструктурных услуг в условиях инновационных преобразований.

Научная гипотеза исследования заключается в обосновании необходимости обеспечения сбалансированного развития экономики отраслей инфраструктуры путем модернизационных преобразований. В этой связи предлагается исследовать приоритетные направления совершенствования управления производственной инфраструктуры региона с ориентацией на достижение ускоренного экономического развития как условия эффективного функционирования производственно-инфраструктурного комплекса в условиях развития инновационной экономики.

Литература

1. Идзиев, Г. И., Гасанов, М. А., Курбанов, К. К., Юнусова, П. С., Баляниц, К. М. *Модернизация и инновационное развитие отраслей экономики региона : колл. монография.* – Махачкала : Изд-во «Апробация», 2021.
2. Багомедов, М. А. *Стратегические приоритеты развития социальной сферы региона. Том 1.* – Махачкала : Изд. дом «Наука плюс», 2011.
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*. 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. Послание: приоритеты расставлены // *Дагестанская правда от 4 декабря 2015 г.*
12. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь – декабрь 2019 г. // *Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан (Дагестанстат)*. – Махачкала, 2020.
13. 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.э.н., проф. С.В. Дохоляна; РАН, ДНЦ, ИСЭИ. – М. : Перо, 2016.
14. Ясин, Е., Акиндинова, Яковсон, Яковлев А. Состоится ли новая модель экономического роста в России? – М. : Экономист, 2013. № 5.
15. Россия в XXI в. : глобальные вызовы и перспективы развития // *Материалы Третьего международного форума, 21–22 октября 2014 г. Москва ; под общ. ред. Цветкова В.А.* – М. : ИПР РАН, 2014. С. 33–36.
16. Витте, С. Ю. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2.4.1. – М., 2014. С. 54–58.
17. Послание приоритеты расставлены // *Дагестанская правда*. 4 декабря 2015 г. С. 3.
18. Основное содержание Послания Президента РФ Владимира Путина Федеральному Собранию. Москва, 1 марта 2018 г.
19. Дагестан в цифрах 2020 г. : *Краткий стат. сборник*. – Махачкала.
20. Innovative infrastructure : concept and characteristics. – URL : <https://stuklopechat.com/biznes/4345-innovacionnaya-infrastruktura-ponyatie-i-harakteristika.html> (дата обращения 05.01.2022 г.).
21. Pakhomova, A. I., Yalmaev, R. A., Belokurova, E. V., Shabaltina, L. V. Scenario of Hi-Tech Growth of Innovative Economy in Modern Russia : *Lecture Notes in Networks and Systems*. 2020. Vol. 91. P. 544–551.
22. Passmore, D., Borkovskaya, V. Using counterfactuals from macroeconomic models to assess risks to accomplishment of structural innovations // *Journal of Physics: Conference Series*. 8 January 2020. Vol. 1425. Is. 1. Article number 012166.
23. Nabiullina, K. R., Bystrova, D. A., Toriia, R. A., Kovaleva, N. V., Borisova, L. V., Nesmeianova, I. A., Kirakosyan, S. A. Managing innovation in complicatedly organized facilities. *journal of Environmental Treatment Techniques*. 2020. Vol. 8. Is. 1. P. 225–230.

References:

1. Idziev, G. I., Gasanov, M. A., Kurbanov, K. K., YUnusova, P. S., Baliyanc, K. M. *Modernizaciya i innovacionnoe razvitie otraslej ekonomiki regiona : koll. monografiya*. – Mahachkala : Izd-vo «Aprobaciya», 2021.
2. Bagomedov, M. A. *Strategicheskie prioritety razvitiya social'noj sfery regiona. Tom 1*. – Mahachkala : Izd. dom «Nauka plyus», 2011.
3. Gimbatov, SH. M. *Problemy social'no-ekonomicheskogo razvitiya respublik Severnogo Kavkaza // Voprosy strukturizacii ekonomiki*. 2012. № 3. S. 114–117.
4. Gimbatov, SH. M. *Rol' social'nogo kapitala v ekonomicheskom razvitii regiona // Voprosy strukturizacii ekonomiki*. 2011. № 2. S. 91–93.
5. Gordeev, O.I. *Kompleksnoe razvitie promyshlennosti regiona na etape modernizacii i perekhoda k innovacionnoj ekonomike // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2013. № 2. S. 110–116.
6. Doholyan, S. V., Ekigal'cev, O. V. *Analiz i sravnitel'naya ocenka zakonodatel'stva i nesostoyatel'nosti i bankrotstve // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2004. № 2.
7. Kamalova, T. A. *Kachestvo i bezopasnost' tovarov i uslug // Aprobaciya*. 2014. № 7. S. 59–61.
8. Kurbanov, K. K., Petrosyanc, V. Z. *Rol' i mesto APK v ustojchivom razvitii regional'noj sistemy (na primere SKFO) // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2014. S. 107–112.
9. Kutaev, SH. K., Sagidov, YU. N. *Sovremennoe sostoyanie i problemy razvitiya promyshlennosti regiona // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2014. № 6. S. 62–66.
10. Petrosyanc, V. Z., Doholyan, S. V., Petrosyanc, D. V., Bashirova, A. A. *Strategiya regional'nogo razvitiya v usloviyah innovacionnyh preobrazovaniy ekonomiki*. – M. : Ekonomika, 2011.
11. *Poslanie: prioritety rasstavleny // Dagestanskaya pravda ot 4 dekabrya 2015 g.*
12. *Social'no-ekonomicheskoe polozhenie Respubliki Dagestan za yanvar' – dekabr' 2019 g. // Territorial'nyj organ federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Respublike Dagestan (Dagestanstat)*. – Mahachkala, 2020.
13. Doholyan, S. V., Petrosyanc, V. Z., Petrosyanc, D. V., Kurbanov, K. K., Sadykova, A. M. *Mekhanizmy formirovaniya i realizacii social'no-ekonomicheskoy politiki ustojchivogo razvitiya regional'noj sistemy ; pod obshch. red. d.e.n., prof. S.V. Doholyana; RAN, DNC, ISEI*. – M. : Pero, 2016.
14. YAsin, E., Akindinova, YAkobson, YAkovlev A. *Sostoitsya li novaya model' ekonomicheskogo rosta v Rossii?* – M. : Ekonomist, 2013. № 5.
15. *Rossiya v HKHI v. : global'nye vyzovy i perspektivy razvitiya // Materialy Tre't'ego mezhdunarodnogo fo-*

- ruma, 21–22 oktyabrya 2014 g. Moskva ; pod obshch. red. Cvetkova V.A. – M. : IPR RAN, 2014. S. 33–36.
16. Vitte, S. YU. Puti soobshcheniya i ekonomicheskoe razvitie Rossii. Kn. 2.4.1. – M., 2014. S. 54–58.
17. Poslanie priorityety rasstavleny // Dagestanskaya pravda. 4 dekabrya 2015 g. S. 3.
18. Osnovnoe sodержanie Poslaniya Prezidenta RF Vladimira Putina Federal'nomu Sobraniyu. Moskva, 1 marta 2018 g.
19. Dagestan v cifrah 2020 g. : Kratkij stat. sbornik. – Mahachkala.
20. Innovative infrastructure : concept and characteristics. – URL : <https://stuklopechat.com/biznes/4345-innovacionnaya-infrastruktura-ponyatie-i-harakteristika.html> (data obrashcheniya 05.01.2022 g.).
21. Pakhomova, A. I., Yalmaev, R. A., Belokurova, E. V., Shabaltina, L. V. Scenario of Hi-Tech Growth of Innovative Economy in Modern Russia : Lecture Notes in Networks and Systems. 2020. Vol. 91. P. 544–551.
22. Passmore, D., Borkovskaya, V. Using counterfactuals from macroeconomic models to assess risks to accomplishment of structural innovations // Journal of Physics: Conference Series. 8 January 2020. Vol. 1425. Is. 1. Article number 012166.
23. Nabiullina, K. R., Bystrova, D. A., Toriia, R. A., Kovaleva, N. V., Borisova, L. V., Nesmeianova, I. A., Kirakosyan, S. A. Managing innovation in complicatedly organized facilities. journal of Environmental Treatment Techniques. 2020. Vol. 8. Is. 1. P. 225–230.