



## Инфраструктурная составляющая производственного потенциала региональной экономики в программах социального экономического развития региона

*А.Х. Дикинов, З.Б. Хуранова, А.А. Дикинова*

*Институт информатики и проблем регионального управления Кабардино-  
Балкарского научного центра РАН*

**Аннотация:** в статье рассмотрены основные принципы и факторы, оказывающие влияние на успешное функционирование региональной инфраструктуры, проведен анализ приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики, даны практические рекомендации по совершенствованию инфраструктурного обслуживания реального сектора экономики.

**Ключевые слова:** производственная инфраструктура, целевые программы, приоритетные направления, инвестиционные проекты, социально-экономические проблемы, транспортный комплекс.

Отдельным единицам производственной инфраструктуры в социально-экономическом росте выделено весьма важное место потому, что территориальные объекты инфраструктуры представляются составляющими элементами определенных видов и отраслей деятельности, наиболее значимым детерминантом и обеспечивает условия для функционирования других областей экономики региона.

В результате проведенного исследования нами было выявлено, что разветвленная и развитая инфраструктуры, присутствуют во всех основных элементах в наиболее приемлемом паритете, степень их развития, экономическое, экологическое и техническое состояние, которых играют ключевую роль в эффективном функционировании остальных отраслей экономики региона.

Необходимость и значимость усиливающейся инфраструктуры производства заметно увеличит свою значимость с вступлением России во Всемирную Торговую Организацию, тогда мы должны будем динамично и инициативно включиться в мировое хозяйство. Все выше перечисленное

предъявляет ревальвированные требования к политике государства в области инвестиций и инноваций в региональную инфраструктуру [1].

Оценка потенциала предполагает необходимость анализа множества структурно организованных индикаторов, весьма полно характеризующих степени развития экономики данной территории, его научно-инновационного развития, состояния окружающей среды и социальной сферы [2,3].

Функционирование отраслей экономики региона наиболее эффективно в современных условиях и следующее установление принципов в рыночной экономике предполагает пересмотр факторов и принципов благополучного функционирования и совершенствования инфраструктуры региона, что в будущем приведет к необходимости выработки усовершенствованной Концепции развития инфраструктуры на среднесрочную перспективу в рамках Стратегии социально-экономического развития до 2030 года [4].

В данной Концепции задачи ее и цели необходимо увязать с РЦП, ФЦПи инвестиционными проектами, которые будут реализованы в Чеченской Республике, так как она является одной из более быстро и динамично развивающихся регионов Юга России. Наиболее значимой целью Концепции ставится своевременное, эффективное и полное обеспечение населения региона и сектора реальной экономики в услугах инфраструктуры.

Тем не менее, при создании Концепции развития инфраструктуры на среднесрочную перспективу необходимо обеспечить развитие комплекса инфраструктуры региона конкретизировав их с помощью определенных особенностей и определить спектр задач, требующих незамедлительного создания механизмов управления и обеспечения эффективных решений [5].

В рамках реализации и разработки Федеральных целевых программ на территории Чеченской Республики проводят всевозможные инвестиционные проекты. В Чеченской Республике в 2014 году реализовано более 23 инвестиционных проекта. Объем инвестиций в 2014 г – 12994,21 млн рублей,

---

что на 3425,0 млн рублей больше чем 2013 году, рабочих мест создано на 583 больше по сравнению с 2013 г. (табл.1). Из них в 2013 году 4 инвестиционных проекта стоимостью 4731,91 млн рублей и 1037 рабочими местами входили в Перечень приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики, а в 2014 - 6 инвестиционных проектов стоимостью 4362,4 млн рублей и с 443 рабочими местами также были включены в Перечень приоритетных инвестиционных проектов региона.

Таблица 1 – Инвестиционные проекты, реализованные на территории Чеченской Республики в 2013-2014 гг.

№ п/п	Наименование отрасли	Количество проектов		Объем инвестиций (млн. рублей)		Рабочие места	
		2013	2014	2013	2014	2013	2014
1	Стройиндустрия	-	2	-	2320	-	146
2	АПК	3	2	2531,91	1473,3	697	111
3	Сфера услуг	6	12	3940,19	4154,42	420	1308
4	Недвижимость	3	5	3096,69	4771,39	94	215
5	Энергетика	-	2	-	274,1	-	14
	Всего:	12	23	9568,79	12993,21	1211	1794

В 2015 году в Чеченской Республике планируется к реализации 15 инвестиционных проектов. Общая сметная стоимость которых – 103498,47 млн рублей, количество вновь создаваемых рабочих мест – 8860.

Из них находятся в перечне приоритетных инвестиционных проектов Чеченской Республики 5 инвестиционных проектов стоимостью 93993,85 млн рублей, 8050 количество вновь создаваемых рабочих мест.

Для решения выше названных задач мы предлагаем Концепцию, где будут отражены место и роль инфраструктуры производства в экономике республики, что приведет к наиболее полному формулированию и обоснованию стратегических целей и задач, приоритетных направлений и

сценариев развития, рассчитывающих базовые показатели и целевые параметры развития, существующих объектов инфраструктуры.

Концепция развития инфраструктуры на среднесрочную перспективу должна будет учитывать весь спектр разрабатываемых и реализуемых документов федерального уровня, программ и стратегий развития ведомств и министерств отраслевых.

Основными задачами Концепции являются:

1. Способствование восстановлению, формированию и развитию транспортного комплекса республики, который представляет собой наиболее значимый элемент социальной и производственной инфраструктуры, который обеспечивает совокупность отраслей экономики, производящих материальные и нематериальные товары, услуги и население республики транспортными услугами на высоком уровне.

2. Формирование выигрышных условий и обеспечение максимального использования транспортного потенциала с обеспечением безопасности перевозок грузов и населения республики.

3. Продвижение развития наукоемких производств, разработки комплекса мер в повышении инвестиционной привлекательности экономики региона.

4. Побуждение к опережающему развитию объектов социальной инфраструктуры сравнительно с другими экономическими отраслями как фактора обеспечивающего устойчивое развитие.

5. Формирование механизмов для развития и внедрения перспективных технологий энергосбережения для обеспечения наилучшего развития комплекса, взаимосвязанных обслуживающих структур и объектов инфраструктуры населенных пунктов.



6. Уменьшение степени воздействия бюрократических барьеров для социальной и производственной интеграции экономики ЧР с другими регионами СКФО.

7. Восстановление и рост производства в предгорных, горных и сельских территориях ЧР.

8. Выработка и обеспечение формирования эффективной политики в части охраны окружающей среды и применения безопасных экологических источников энергии.

В «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года» отмечено, что в СКФО транспортная составляющая региональной инфраструктуры является важнейшей отраслью социальной сферы и региональной экономики. Программа развития транспортной инфраструктуры и транспорта в Чеченской Республике является ключевым фактором в достижении стратегических целей и в вопросах обеспечения и реализации задач социально-экономического развития региона.

Результатами предлагаемой Концепции должны стать:

– комплексное развитие и динамическое обеспечение составных элементов инфраструктуры транспорта согласно с реализуемыми в России программами социального и экономического развития;

– обеспечение высокой конкурентоспособности инфраструктурного комплекса Чеченской Республики и формирование дорожной инфраструктуры, которая бы соответствовала мировым стандартам и способная гарантировать обеспечение инфраструктурных связей между различными территориями;

– обеспечивание общедоступности всех видов услуг транспортной инфраструктуры для населения и экономики региона с покрытием качественной дорожной сети;

– инфраструктурное развитие интенсивно эволюционирующего

---

туристско-рекреационного комплекса и АПК республики.

Автомобильный транспорт является в регионе наиболее интенсивно развивающимся, так как использует элементы дорожно-инфраструктурного комплекса, особенно в предгорных и горных районах республики. Нам представляется, что Программа и Концепция развития региональной инфраструктуры могут ориентироваться на решение проблем социально-экономического развития:

- формирование экономической и социальной цельности региона и федерации в целом путем обеспечения дорожно-транспортной доступности;
- организация факторов, которые способствуют осуществлению внешнеторговой деятельности путем создания эффективной дорожно-транспортной системы;
- возрастание значимости эффективного взаимодействия объектов регионального дорожно-транспортного комплекса;
- привлечение финансов инвесторов в ремонт автодорог и модернизацию дорожной сети;
- реконструкция и переоснащение региональных дорог для сел и аулов, деревень с муниципальной автодорожной сетью;
- улучшение качества дорог и дорожных работ за счет применения конструкторских и научно-исследовательских разработок;
- усовершенствование инженерных сооружений и технического оснащения, которые расположены на магистралях всеобщего пользования;
- наращивание необходимого перечня работ и услуг, повышение уровня и качества их конкурентоспособности.

Более эффективно доступными и эксплуатируемыми элементами инфраструктуры производства являются автомобильные дороги, что ведет к обеспечению улучшения качества транспортных услуг, в связи, с чем необходима научно-обоснованная и грамотная политика в области

---

восстановления и реконструкции, автомобильных дорог и их дальнейшего развития, особенно в предгорных и горных районах. [6]

Сегодняшнее состояние автодорожной сети в республике не отвечает федеральным стандартам, не говоря о мировых: автодорожное покрытие не может быть использовано для транзитного транспорта большего размера, а также не могут обеспечить скоростное движение, восстановительные и ремонтные работы проводятся выборочно, это все препятствует полноценному применению транспортного потенциала.

В работах [6,7] были определены два подхода к усовершенствованию транспортной системы в регионе, а также автодорожной сети (рисунок 1.).

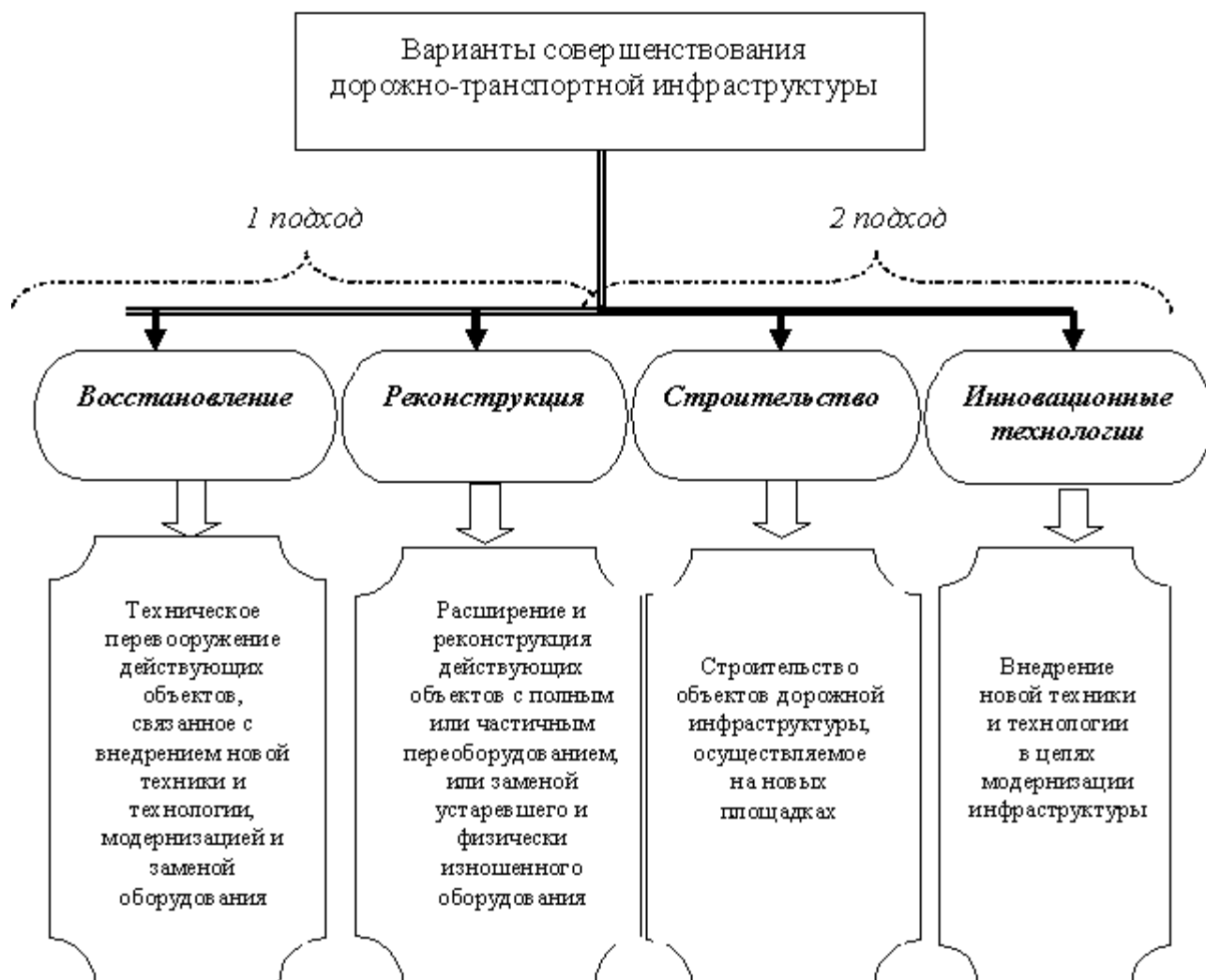


Рис.1. Совершенствование автотранспортной инфраструктуры

Из рисунка 1 видно, что усовершенствование автотранспортной инфраструктуры обеспечивается за счет строительства различных объектов инфраструктуры дорожной сети или модернизация и реконструкция действующих. Это все повлечет за собой увеличение конкурентоспособности конечного продукта и снижение автотранспортной составляющей в себестоимости продукции.

Обеспеченность региона и низкая в сравнении со стоимостью рабочая сила способствуют конкурентной реализации и организации на территории региона инвестиционного проекта иными инвесторами [8].

Оценка эффективности на основе системы показателей чаще всего осуществляется исходя из соотношения характеристик результатов деятельности и использованных затрат (или ресурсов) [9].

Оценка и анализ положения реального сектора экономики и выявление доли инфраструктурной составляющей в программах социально-экономического роста выявили, что проблема эксплуатации и развития элементов инфраструктуры производства уделяется незначительное внимание, что и вызвало их удовлетворительное состояние. Территориальная, муниципальная и другие объекты инфраструктуры не воспринимаются как целый сегмент и проблемы в достижении ее роста выявляются и решаются не системно, в качестве подсистем, разбросанно по различным программам, что негативно отображается на транспортно-инфраструктурном комплексе региона. Также не учитывается экологический фактор, который мог бы повлиять на природоохранную политику в структуре инвестиций на региональном уровне, за счет чего произошел бы рост капиталовложений в экологически «чистые» производства и сокращение на «грязные» [10].

Выделение транспортной инфраструктуры в качестве отдельного объекта в программах социального и экономического развития региона и

---



разработка выгодных в перспективе принципов в формировании мероприятий по адекватному оцениванию роли инфраструктурного комплекса региона приведет к качественному развитию всей территории.

### Литература

1. Mamedov O., Gvarliani T., Khasheva Z., Zenchenko S., Tatuev A., Molchan A., Klochko E., Kuzmenko V., Kuyantsev I., Tumanyan Y., Trysyachny V., Dikinov A. Economy of the North Caucasus: problems, diagnosis, prospects / Collective monograph.- Berlin.- 2014. Russian Economists on the Russian Economy. - P. 218.

2. Хуранова З.Б. Лидерские позиции и экономический потенциал региона // Инженерный вестник Дона.- №2 ч.2. - 2015. - URL: [ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2p2y2015/3032](http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2p2y2015/3032).

3. Bergson, A., 2008. Reformulation of Certain Aspects of Welfare Economics. Quarterly Journal of Economics, 11: pp. 310-317.

4. Увайсаева А.Г. Система инфраструктурного обеспечения развития сельского хозяйства Южного региона // Современные научные исследования и инновации. - 2014. - № 7. URL: [web.snauka.ru/issues/2014/07/35970](http://web.snauka.ru/issues/2014/07/35970) (дата обращения: 27.06.2015).

5. Губачиков Б.А., Дикинов А.Х., Дикинова А.А. Экономико-математическая модель прогнозирования структурных изменений в агропромышленном комплексе // Сборник материалов Всероссийской молодежной научно-практической конференции «Математические методы и модели в исследовании государственных и корпоративных финансов и финансовых рынков». – Уфа.- 2015. - С. 189-193.

6. Увайсаева А.Г. Проблемы жилищно-коммунального хозяйства Чеченской Республики и пути их преодоления // Экономика и менеджмент инновационных технологий.- 2014. - № 9.- С. 254-257.

7. Дикинов А.Х., Дикинова А.А. Современные приоритеты развития агроэкономики // Известия КБНЦ РАН. - 2014. - № 1 (57).- С. 79-84.

8. Хазуев А.И. Современные тенденции развития инвестиционной деятельности в депрессивном регионе (на примере Чеченской Республики) // Инженерный вестник Дона.- №3.- 2014. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2610.

9. Сахнов С.Н. Оценка и эффективность использования потенциала региональной экономики // Инженерный вестник Дона.- № 4 (часть 2).- 2012г. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p2y2012/1433.

10. Думанова А.Х., Кумышева З.Х., Шалова С.Х. Глобальные дисбалансы и их влияние на эколого-экономическое развитие // Инженерный вестник Дона.- №4.- 2014. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2731.

### References

1. Mamedov O., Gvarliani T., Khasheva Z., Zenchenko S., Tatuev A., Molchan A., Klochko E., Kuzmenko V., Kuyantsev I., Tumanyan Y., Trisyachny V., Dikinov A. Economy of the North Caucasus: problems, diagnosis, prospects. Collective monograph. Berlin. 2014. Russian Economists on the Russian Economy. R. 218.

2. Huranova Z.B. Inženernyj vestnik Dona (Rus), №2 ch.2. 2015. URL: ivdon.ru/ru/magazine/archive/n2p2y2015/3032.

3. Bergson, A., 2008. Reformulation of Certain Aspects of Welfare Economics. Quarterly Journal of Economics, 11: pp. 310-317.

4. Uvajsaeva A.G. Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovacii. 2014. № 7. URL: snauka.ru/issues/2014/07/35970 (дата обращения: 27.06.2015).

5. Gubachikov B.A., Dikinov A.H., Dikinson A.A. Sbornik materialov Vserossijskoj molodezhnoj nauchno-prakticheskoj konferencii «Matematicheskie metody i modeli v issledovanii gosudarstvennyh i korporativnyh finansov i finansovyh rynkov». Ufa. 2015. S. 189-193.



1. Uvajsaeva A.G. Jekonomika i menedzhment innovacionnyh tehnologij. 2014. № 9. pp. 254-257.
2. Dikinov A.H., Dikinova A.A. Izvestija KBNC RAN. 2014. № 1 (57). S. 79-84.
3. Hazuev A.I. Inženernyj vestnik Dona (Rus), №3. 2014. URL: [ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2610](http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2610).
4. Sahnov S.N. Inženernyj vestnik Dona (Rus), № 4 (chast' 2). 2012g. URL: [ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p2y2012/1433](http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4p2y2012/1433).
5. Dumanova A.H., Kumysheva Z.H., Shalova S.H. Inženernyj vestnik Dona (Rus), №4. 2014. URL: [ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2731](http://ivdon.ru/ru/magazine/archive/n4y2014/2731).