

**«КОСВЕННАЯ» ИНТЕГРАЦИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ
ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СУБЪЕКТОВ СКФО**

- Дикинов** доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник
Андзор отдела «Прогнозирование и устойчивое региональное развитие»,
Хасанбиевич Институт информатики и проблем регионального управления КБНЦ
РАН (360000, Россия, КБР, г. Нальчик, ул. Инессы Арманд, 37-а).
E-mail: dikinovthor@mail.ru
- Губачиков** аспирант отдела «Прогнозирование и устойчивое региональное
Борис развитие, Институт информатики и проблем регионального управления
Адамович КБНЦ РАН (360000, Россия, КБР, г. Нальчик, ул. Инессы Арманд, 37-а).
E-mail: borya_53@mail.ru
- Дикинова** аспирант отдела «Прогнозирование и устойчивое региональное
Адана развитие, Институт информатики и проблем регионального управления
Андзоровна КБНЦ РАН (360000, Россия, КБР, г. Нальчик, ул. Инессы Арманд, 37-а).
E-mail: adalina@mail.ru

Аннотация

В статье анализируется специфика субъектов СКФО заключающаяся в том, что основная причина несвязности экономического пространства регионально-хозяйственных систем макрорегиона не ограничивается контурами производственных циклов репродуктивных процессов. Отсутствие «косвенной» интеграции между субъектами СКФО, по мнению авторов статьи, увеличивает скорость и стоимость перевозок, не обеспечивает доступа всем субъектам к транспортным системам морских портов.

Ключевые слова: *региональная социально-экономическая система, межрегиональная интеграция, экономическое пространство регионально-хозяйственных систем, «транспортные ловушки», структура экономического пространства СКФО.*

По итогам оценки промышленно-производственного потенциала следует отметить, что устойчивый рост промышленного производства в субъектах СКФО, наблюдаемый в последние пять лет, не позволил догнать уровень других российских регионов – показатели объемов производства промышленной продукции в 8,5 раз ниже среднероссийского уровня. Проблема инновационной ориентации промышленности СКФО усугубляется еще и тем, что в регионах отсутствует необходимый производственный потенциал, рентабельность добывающих отраслей крайне низка, что в совокупности снижает возможности социально-экономического развития исследуемых субъектов.

«Косвенная» интеграция субъектов СКФО определяется развитием опорной транспортной сети между территориально-хозяйствующими комплексами: строительством новых и модернизацией существующих участков действующих магистралей, согласованным развитием основных транспортных и логистических узлов [5, с. 121-125].

СКФО имеет выгодное территориальное положение, так как расположено вблизи крупных российских и зарубежных рынков, а также на пересечении крупных грузопотоков. Длина автодорог в СКФО составляет 24787 км, из которых федеральные автодороги составляют 2577 км, региональные – 22210 км. Основные дорожные узлы в СКФО расположены в столице Ставропольского края, Кабардино-Балкарской Республики, столицах республик Ингушетии и Дагестана (табл. 1).

Кроме того, нахождение Северо-Кавказского федерального округа между Черным и Каспийским морями создает дополнительное транспортно-логистическое «плечо» для организации сообщения и товарообмена между Причерноморскими и Прикаспийскими регионами.

Это создает дополнительные резервы и возможности для социально-экономического развития макрорегиона и организации межрегионального сотрудничества.

Таблица 1

**Место субъектов СКФО по показателю плотности железных дорог
в 2000–2013 гг., км/10 тыс. км²***

Год	СКФО	РД	РИ	КБР	КЧР	РСО	СК	ЧР
2000	125	103	178	107	36	180	142	178
2003	124	103	108	107	35	180	139	195
2005	124	103	108	107	35	180	139	195
2007	124	103	108	107	35	180	139	195
2009	124	103	108	107	35	180	139	195
2011	123	101	108	107	35	180	139	195
2013	123	101	108	107	35	180	139	195
Темп роста 2012/2000, %	98,4	98,0	60,6	100	97,2	100	97,8	109,5
Темп роста 2013/2011, %	100	100	100	100	100	100	100	100
Место реги- она в 2013г.	4	50	45	46	64	33	39	26

Среди субъектов СКФО самый худший показатель обеспеченности железными дорогами наблюдается в Карачаево-Черкесской Республике – 35 км/10 тыс. км² территории [4, с. 75-80].

По показателю плотности автомобильных дорог субъекты СКФО занимают первое место в РФ, причем наблюдается в исследуемом периоде устойчивый рост показателя, что позволяет обеспечить грузопотоки компаний с помощью автоперевозок (табл. 2).

Таблица 2

**Место субъектов СКФО по показателю плотности автомобильных дорог
в 2000–2012 гг., км/10 тыс. км²***

Год	СКФО	РД	РИ	КБР	КЧР	РСО	СК	ЧР
2000	151	145	200	231	134	289	113	200
2003	152	150	241	238	133	286	114	179
2005	183	152	241	444	243	312	125	179
2007	192	153	241	444	249	436	133	180
2009	221	153	489	472	251	485	134	388
2011	294	384	586	472	254	437	146	385
2013	348	371	606	529	297	663	232	440
Темп роста 2013/2000, %	230,4	255,8	303	229,0	221,6	229,4	205,3	220,0
Темп роста 2013/2011, %	118,3	96,6	103,4	112,0	116,9	151,7	158,9	114,2
Место региона в 2013г.	1	15	5	8	23	4	33	11

Важным звеном транспортной сети СКФО является торговый порт, расположенный в столице Республики Дагестан, который открывает выход к Каспийскому морю. Данный торговый порт в перспективе может быть подключен к сети международного транспортно-коридора «Север-Юг».

* Табл. 1, 2; рис. 1, 2: составлено авторами по данным Федеральной службы государственной статистики. Регионы России. Социально-экономические показатели в 2014 г.

Международный коридор СКФО состоит из нескольких системообразующих элементов, связывающих воедино всю логистическую систему Юга России, а также являющаяся неким международным коридором между Югом России и Закавказьем [1, с. 81–87]. Это прежде всего:

- автодорожное сообщение и железнодорожные участки международного транспортного коридора «Север–Юг», начиная с г. Москвы, простираясь через Ростов-на-Дону, Махачкалу и далее до Ирана.

- автодорожный участок международного транспортного коридора «Север–Юг», ведущего из Республики Северная Осетия – Алания к Грузии;

- морской участок международного транспортного коридора «Транскаспийский маршрут», простирающегося из Республики Дагестан до Республик Казахстан и Туркмении.

Вместе с тем инфраструктура транспортного и логистического комплексов СКФО требует модернизации, так как «тормозит» темпы экономического роста, мобильность населения, а также реализацию транзитного потенциала округа [3, с. 85–90].

Увеличение грузопотоков в регионы СКФО привело к возрастанию нагрузки на федеральные автодороги (рис. 1). Наряду с исчерпанием пропускной способности большей части федеральных дорог СКФО, функционирующих в режиме перегрузки, рост грузопотоков привел к снижению скорости движения и увеличению количества аварий.

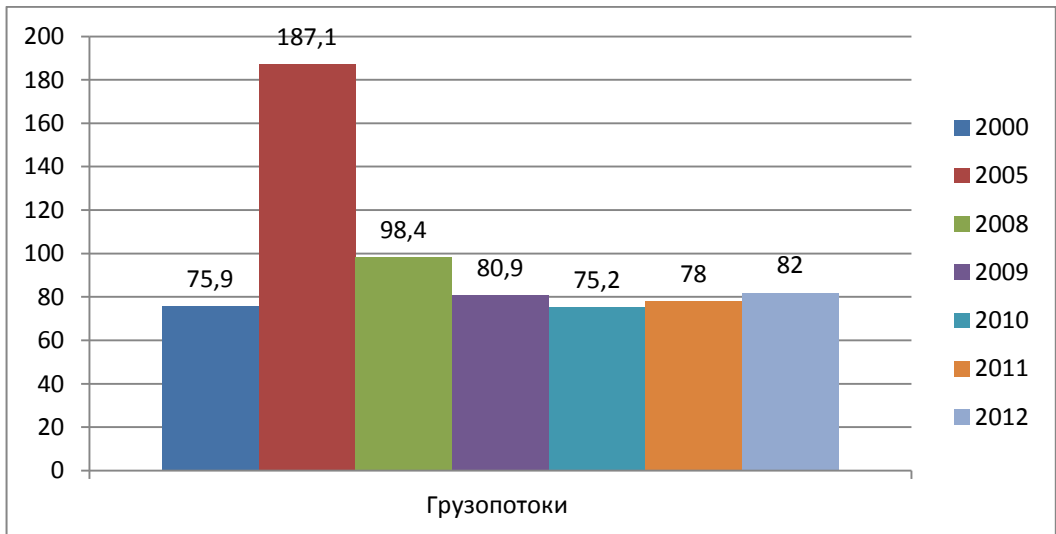


Рис. 1. Грузопотоки автомобильным транспортом в СКФО, млн т.

Сеть федеральных дорог СКФО концентрируется в районе административных столиц, туристических зон и параллельно железнодорожному полотну, что не позволяет обеспечить равный доступ всех территорий и населенных пунктов к опорной транспортной сети автодорог, имеющих твердое покрытие, и приводит к их замкнутости по отношению к близлежащим субъектам СКФО [8, с. 218].

Развитие морского транспорта тормозится в связи с отсутствием необходимой инфраструктуры, износом флота и имеющегося в наличии морского транспорта. То же самое касается и развития железнодорожного транспорта, основными проблемами которого являются:

- отсутствие необходимой пропускной способности по основным магистральным направлениям;

- недостаточное использование инновационных технологий при модернизации транспортно-логистических центров и мощностей терминально-складского хозяйства;

– высокий процент износа транспортных средств.

По данным рис. 2, в сравнении с данными 2005 г. отправление грузов железнодорожным транспортом в 2012 г. в СКФО снизилось на 20,3%.

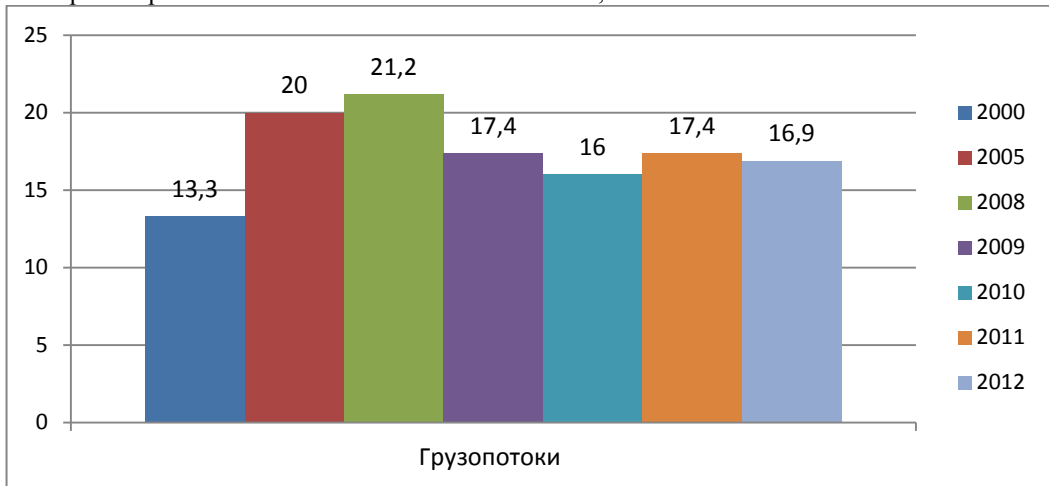


Рис. 2. Грузопотоки железнодорожным транспортом в СКФО в 2000-2012 гг., млн т.

Таким образом, специфика субъектов СКФО заключается в том, что причина несвязности экономического пространства регионально-хозяйственных систем не ограничивается контурами производственных циклов репродуктивных процессов, но и связана с наличием «транспортных ловушек» в связи с изначальной концентрацией «опорных» дорог СКФО в определенных зонах, тупиковым положением отдельных регионов на транспортных сетях магистральной инфраструктуры, недостаточностью пропускной способности транспортной инфраструктуры, что в совокупности провоцирует отток промышленно-производственного потенциала из регионов тупикового типа СКФО в регионы СКФО с развитой транспортной инфраструктурой.

По вопросу создания эффективного механизма взаимодействия бизнеса и государства в регионе основные надежды респондентов возлагаются как на государство (возможно, как на самый сильный субъект на сегодняшний день данного взаимодействия), так и на представителей общества. Среди ответов на вопрос о путях повышения эффективности взаимодействия преобладают ответы: общественная экспертиза проектов принимаемых решений – 30,63 %, повышение прозрачности текущей деятельности органов власти – 30,38 %, обеспечение оперативности и полноты решений по принимаемым вопросам – 18,99 %, участие в работе ведомственных комиссий внешних экспертов – 9,87 % [9].

В целях обеспечения «косвенной» интеграции субъектов СКФО ключевую роль должно сыграть строительство международного транспортного коридора «Север-Юг», который позволит сократить скорость и стоимость перевозок, обеспечит выход каждого из субъектов СКФО к транспортным системам морских портов [10].

Отрасль телекоммуникаций существенного места в структуре валового регионально-го продукта СКФО не занимает: по данным 2013 г. – не более 0,2%, в суммарном выражении – 7,2 млрд руб. В разрезе всех субъектов РФ доля СКФО по услугам связи не превышает 0,2%, причем, среди регионов СКФО максимальная доля приходится на Ставропольский край и Республику Дагестан [2, с. 53-58].

Самые большие по масштабам рынки услуг телекоммуникации расположены в Ставропольском крае и в Республике Дагестан, в денежном выражении масштаб рынка составляет соответственно 4,4 и 1,9 млрд руб., т.е. более 90% всего телекоммуникационного рынка

исследуемого макрорегиона. Сравнение показателей отрасли со среднероссийскими значениями позволяет выявить несколько неблагоприятных тенденций:

– в расчете на душу населения показатель объема телекоммуникационных услуг в СКФО в три раза меньше, чем в ЦФО и в два раза меньше, чем по РФ;

– слабое развитие фиксированной связи: количество стационарных телефонов на 1000 населения в СКФО в 2013 г. составило 135,2;

– слабое развитие подвижной радио и телефонной связи: на 1000 населения показатель в 2013 г. составил 988 номеров абонентов, причем в разрезе субъектов СКФО дифференциация показателя очень высока.

Наряду с этим следует отметить и ряд благоприятных тенденций, свидетельствующих о перспективном развитии отрасли телекоммуникации в субъектах:

– возросли объемы услуг связи на одного человека с 2,5 тыс. руб. до 4,3 тыс. руб. в 2013 г. в сравнении с данными 2010 г.;

– за последние годы увеличился уровень проникновения информационно-телекоммуникационной сети Интернет в СКФО, причем показатель один из самых высоких по РФ, в первую очередь это касается республик Ингушетия и Карачаево-Черкесия;

– высокий уровень наблюдается по показателю объемов вещания центрального телевидения в СКФО – практически по всем субъектам не менее 95%. Исключение составляют республики Ингушетия и Чечня, а также Ставропольский край, в которых показатель менее 50% [7, с. 168–171].

По результатам анализа можно сделать вывод, что структура экономического пространства СКФО не является единой и однородной, что связано: с различной степенью развития вложенных в нее экономических пространств; с замкнутостью территориально-хозяйственных систем по отношению к мировому экономическому пространству; с отсутствием необходимых «узлов» межрегионального сотрудничества; наличием «транспортных ловушек».

Структура экономического пространства СКФО является «узловой», в которой выделяются три, гомогенных по уровню и темпам синхронизации интеграционных процессов, «участка»: «ядро» (СК и РД), «центры» (РД, КБР, КЧР, РСО) и «точки» (РЧ, РИ), – что снижает фрактальность, однородность и степень организованности экономического пространства СКФО. Наибольшее «сжатие» пространства происходит внутри выделяемых участков между столицами регионов в процессе финансово-экономического, делового и информационного сотрудничества [6, с. 79-84].

Динамика процессов, протекающих в СКФО, характеризуется фазой депрессии экономического пространства, в которой происходит десинхронизация экономического времени, снижается уровень согласованности экономических интересов регионов, что может служить в дальнейшем причиной их пространственной поляризации.

Литература

1. Ильмиева З.Б., Факов А.И., Дикинов А.Х. Управление процессом привлечения инвестиций в реальный сектор региональной экономики // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2010. № 6-1. – С. 81 – 87.
2. Дикинов А.Х., Гайрабеков И.Г., Эльгукаева Л.А. Формирование и реализация конкурентных преимуществ региональной экономики // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2014. № 2 (58). – С. 53 – 58.
3. Дикинов А.Х., Хасиева Т.А. Проблемы социо-эколого-экономической асимметрии уровня развития регионов под влиянием макроэкономических тенденций // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. 2014. № 1. – С. 85 – 90.
4. Дикинов А.Х., Джанаева З.А. Формирование инновационной активности – определяющий фактор развития экономики региона (на примере Северо-Кавказского федерального округа) // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2013. № 3 (53). – С. 75 – 80.

5. Дикинов А.Х., Атабиева А.Х. Проблемы рационализации отраслевых пропорций регионального развития // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2012. № 3. С. 121 – 125.
6. Дикинов А.А., Дикинова А.А. Современные приоритеты развития агроэкономики // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2014. № 1 (57). – С. 79 – 84.
7. Джэндубаев А.З.Р., Темирова З.У., Дикинов А.Х. Основные направления структурной перестройки регионального АПК // Экономические науки. 2011. № 85. – С. 168 – 171.
8. ECONOMY OF THE NORTH CAUCASUS: PROBLEMS, DIAGNOSIS, PROSPECTS Mamedov O., Gvarliani T., Khasheva Z., Zenchenko S., Tatuev A., Molchan A., Klochko E., Kuzmenko V., Kuyantsev I., Tumanyan Y., Trysyachny V., Dikinov A. collective monograph / Oktai Mamedov (Editor). Berlin, 2014. Том 1 Russian Economists on the Russian Economy. P. 218.
9. Игнатов В.Г., Игнатова Т.В. Взаимодействие государства и бизнеса на Юге России: экспертные оценки и посткризисное регулирование // Известия Кабардино-Балкарского научного центра РАН. 2013. № 1 (51). – С. 118 – 121.
10. Галазова С.С. Северо-Кавказский федеральный округ: изменение вектора развития региональной интеграции // Вестник Северо-Осетинского государственного университета имени Коста Левановича Хетагурова. 2010. № 2. – С. 29 – 36.

Dikinov Andzor Hasanbievich, doctor of economic sciences, Professor, senior researcher of the Department of forecasting and sustainable regional development FGBUN Institute of Informatics and the problems of regional management of Kabardino-Balkarian Science Centre of the Russian Academy of Sciences (37-a, I. Armand st., Nalchik, KBR, 360000, Russian Federation).

E-mail: dikinovthor@mail.ru

Gubachikov Boris Adamovich, PhD student of economic sciences, of the Department of forecasting and sustainable regional development FGBUN Institute of Informatics and the problems of regional management of Kabardino-Balkarian Science Centre of the Russian Academy of Sciences (37-a, I. Armand st., Nalchik, KBR, 360000, Russian Federation). E-mail: borya_53@mail.ru

Dikinova Adana Andzorovna, post-graduate student of the Department of forecasting and sustainable regional development FGBUN Institute of Informatics and the problems of regional management of Kabardino-Balkarian Science Centre of the Russian Academy of Sciences (37-a, I. Armand st., Nalchik, KBR, 360000, Russian Federation). E-mail: adalina@mail.ru

INDIRECT INTEGRATION OF STATE TRANSPORT AND COMMUNICATION INFRASTRUCTURE OF NKFD SUBJECTS

Abstract

The article deals with the specifics of the NORTH that the main reason for less linkage in economic area of regional-economic systems of macro-region is not limited by production cycles of reproductive processes in the mind of a "traffic trap" arising in connection with: the original concentration of "supporting" the north roads in certain areas; the deadlock situation of certain regions on the transport networks of the backbone infrastructure; lack of the capacity of transport infrastructure. The lack of "indirect" integration between the NKFD, according to the authors of the article increases the speed and costs of transport, does not provide access to all actors in transport systems maritime ports.

Keywords: regional socio-economic system, interregional integration, economic space of regional economic systems, "transport trap, the structure of the economic space of NKFD.

References

1. Il'mieva Z.B., Fakov A.I., Dikinov A.H. Upravlenie processom privlecheniya investitsij v real'nyj sektor regional'noj jekonomiki // Izvestija Kabardino-Balkarskogo na-uchnogo centra RAN. 2010. № 6-1. – С. 81 – 87.
2. Dikinov A.H., Gajrabekov I.G., Jel'gukaeva L.A. Formirovanie i realizacija konkurentnyh preimushhestv regional'noj jekonomiki // Izvestija Kabardino-Balkarskogo nauchnogo centra RAN. 2014. № 2 (58). – С. 53 – 58.
3. Dikinov A.H., Hasieva T.A. Problemy socio-jekologo-jekonomicheskoy asimmetrii urovnja razvitiya regionov pod vlijaniem makrojekonomicheskikh tendencij // Gosudarstvennoe i municipal'noe upravlenie. Uchenye zapiski SKAGS. 2014. № 1. – С. 85 – 90.

4. Dikinov A.H., Dzhanaeva Z.A. Formirovanie innovacionnoj aktivnosti – opredelajushhij faktor razvitija jekonomiki regiona (na primere Severo-Kavkazskogo federal'nogo okruga) // Izvestija Kabardino-Balkarskogo nauchnogo centra RAN. 2013. № 3 (53). – S. 75 – 80.
5. Dikinov A.H., Atabieva A.H. Problemy racionalizacii otraslevykh proporcij regional'nogo razvitija // Izvestija Kabardino-Balkarskogo nauchnogo centra RAN. 2012. № 3. S. 121 – 125.
6. Dikinov A.A., Dikinova A.A. Sovremennye priority razvitija agrojekonomiki // Izvestija Kabardino-Balkarskogo nauchnogo centra RAN. 2014. № 1 (57). – S. 79 – 84.
7. Dzhendubaev A.Z.R., Temirova Z.U., Dikinov A.H. Osnovnye napravlenija strukturnoj perestrojki regional'nogo APK // Jekonomicheskie nauki. 2011. № 85. – S. 168 – 171.
8. ECONOMY OF THE NORTH CAUCASUS: PROBLEMS, DIAGNOSIS, PROSPECTS Mamedov O., Gvarliani T., Khasheva Z., Zenchenko S., Tatuev A., Molchan A., Klochko E., Kuzmenko V., Kuyantsev I., Tumanyan Y., Trysyachny V., Dikinov A. collective monograph / Oktai Mamedov (Editor). Berlin, 2014. Tom 1 Russian Economists on the Russian Economy. R. 218.
9. Ignatov V.G., Ignatova T.V. Vzaimodejstvie gosudarstva i biznesa na Juge Rossii: jekspertnye ocenki i postkrisisnoe regulirovanie // Izvestija Kabardino-Balkarskogo nauchnogo centra RAN. 2013. №1 (51). S. 118-121.
10. Galazova S.S. Severo-Kavkazskij federal'nyj okrug: izmenenie vektora razvitija regional'noj integracii // Vestnik Severo-Osetinskogo gosudarstvennogo universiteta imeni Kosta Levanovicha Hetagurova. 2010. № 2. – S. 29 – 36.

УДК 336.02

МЕХАНИЗМ УПРАВЛЕНИЯ НАЛОГОВЫМИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАМИ В СИСТЕМЕ ФОРМИРОВАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ФИНАНСОВЫХ РЕСУРСОВ ПРЕДПРИЯТИЯ

Кюрджиев

Сергей

Пантелеевич

доктор экономических наук, профессор, заведующий кафедрой экономики, финансов и природопользования,

Южно-Российский институт управления – филиал Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Пушкинская, 70). E-mail: ksp@aanet.ru

Мамбетова

Александра

Александровна

доктор экономических наук, профессор кафедры налогов и налогообложения,

Ростовский государственный экономический университет (РИНХ) (344002, Россия, г. Ростов-на-Дону, ул. Большая Садовая, 69). E-mail: sashusha7@mail.ru

Аннотация

В статье исследуется оценка эффективности разработанной налоговой политики предприятия с учетом механизма управления налоговыми обязательствами, на базе комплекса показателей: эффективности системы налогового менеджмента; экономического эффекта и экономической эффективности с учетом факторов налогообложения. Обосновано, что при проведении оценки уровня годовой экономики от реализации новых инструментов и методов управления налоговыми обязательствами показатели его прироста за счет изменения объемов продаж и удельных налоговых затрат следует дополнять оценками финансовых факторов.

Ключевые слова: *финансовые ресурсы, налоговая политика предприятия, налоговый менеджмент, механизм управления налоговыми обязательствами предприятия.*

Управление формированием финансовых ресурсов связано в первую очередь с процессами их привлечения из различных источников в соответствии с потребностями развития предприятия. Целью такого управления является обеспечение необходимого уровня финансовой обеспеченности производственного процесса, для чего и разрабатывается политика формирования финансовых ресурсов. Важнейшими составляющими подобной политики выступают следующие элементы: определение общей потребности в финансовых