Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет»

(ФГБОУ ВО «КубГТУ»)

Институт экономики, управления и бизнеса

Кафедра отраслевого и проектного менеджмента

Направление 38.03.04

Государственное и муниципальное управление

**КУРСОВАЯ РАБОТА**

по дисциплине: «Прогнозирование и планирование в системе государственного и муниципального управления»

на тему: «Современное состояние и прогноз развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края»

выполнил студент 3 курса А.А. Искандарова

группы 19-ЭБ-ГУ1

Допущена к защите\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Руководитель (нормоконтролер работы) А.Е. Арутюнова

Защищена \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ Оценка\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Члены комиссии: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Краснодар

2021 г.

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации

ФГБОУ ВО «Кубанский государственный технологический университет»

(ФГБОУ ВО «КубГТУ»)

Институт экономики, управления и бизнеса

Кафедра отраслевого и проектного менеджмента

Направление 38.03.04

Государственное и муниципальное управление

УТВЕРЖДАЮ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  |  | Зав. кафедрой ОиПМ,  д. экон. наук. В.В. Прохорова «\_\_\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_2021 г. |

**ЗАДАНИЕ**

на курсовую работу

Студентке 3 курса группы 19-ЭБ-ГУ1 Искандаровой Александре Андреевне

Тема работы «Современное состояние и прогноз развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края» (утверждена указанием директора института № \_\_\_\_\_\_\_\_\_ 2021 г.)

План работы:

1. Теоретические аспекты деятельности развития инфраструктурного комплекса

2. Анализ состояния и эффективности развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края

3. Разработка мероприятий направленных на совершенствование деятельности по развитию и прогнозированию инфраструктурного комплекса Ставропольского края

Объем работы: с.

Рекомендуемая литература:

1. Кобилев, А. Г. Муниципальное управление и социальное планирование в муниципальном хозяйстве / А.Г. Кобилев, А.Д. Кирнев, В.В. Рудой. - М.: Феникс, 2019. - 496 c.

2. Рой О.М. Основы градостроительства и территориального планирования. Учебник и практикум для академического бакалавриата / Олег Михайлович Рой. - М.: Юрайт, 2017. - 724 c

Срок выполнения работы: с «06» 09 по «22» 12. 2021 г.

Срок защиты: «\_\_\_»\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_\_г.

Дата выдачи задания: «06» 09. 2021г.

Срок сдачи работы на кафедру: «22»12. 2021 г.

Руководитель работы \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.Е. Арутюнова

Задание принял студент \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ А.А. Искандарова

**Реферат**

Курсовая работа: 45 с., 5 табл., 15 источников.

ТЕРРИТОРИЯ, ПРОГНОЗПЛАНИРОВАНИЕ, ПЕРИОД, СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ, СИСТЕМА, УПРАВЛЕНИЕ, МЕХАНИЗМ, НЕДОСТАТКИ, АНАЛИЗ

Объект исследования – инфраструктурный комплекс Ставропольского края.

Предметом исследования является прогнозирование развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

Цель данной работы – исследовать прогнозирование и планирование развития инфраструктурного комплекса, а так же разработать мероприятия направленные на совершенствование прогнозирования и планирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

В теоретическом разделе раскрыты теоретические аспекты деятельности планирования развития инфраструктурного комплекса.

В аналитической части проведен анализ эффективности планирования и прогнозирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

В рекомендательной части определены мероприятия направленные на совершенствование деятельности прогнозирования и планирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

**Содержание**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Введение …………………………………………………………………….... | | 5 |
| 1 | Теоретические аспекты деятельности развития инфраструктурного комплекса………………………………………………………………….. | 7 |
|  | 1.1 Характеристика системы инфраструктурного комплекса………….. | 7 |
|  | 1.2 Методы планирования развития инфраструктурного комплекса … | 9 |
|  | 1.3 Основные критерии по развитию инфраструктурного комплекса… | 14 |
| 2 | Анализ состояния и эффективности развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края………………………………………… | 20 |
|  | 2.1 Общая характеристика социально-экономического Ставропольского края…………………………………………………….. | 20 |
|  | 2.2 Анализ состояния и развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края…………………………………………………….. | 24 |
| 2.3 Оценка эффективности прогнозирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края…………………. | 28 |
| 3 | Разработка мероприятий направленных на совершенствование деятельности по развитию и прогнозированию инфраструктурного комплекса Ставропольского края………………………………………… | 32 |
|  | 3.1 Проблемы развития инфраструктурного комплекса………………... | 32 |
|  | 3.2 Рекомендации по совершенствованию прогнозированию и развитию инфраструктурного комплекса ……………………………… | 34 |
|  | 3.3 Оценка эффективности предложенных мероприятий | 36 |
| Заключение ………………………………………………………………….... | | 38 |
| Список использованных источников ………………………………......…… | | 40 |

**Введение**

Инфраструктура – это общее родовое понятие, которым охватываются разные ее виды, созданные или формирующиеся в качестве самостоятельных специализированных подразделений экономики (ее отраслей, сфер, производств, предприятий и учреждений) для обслуживания населения и создания общих, или инфраструктурных, условий – предпосылок развития отдельных видов деятельности.

 Инфраструктурный  комплекс объединяет отрасли хозяйства, производящие разнообразные услуги. Инфраструктурный комплекс, включает в себя коммуникационные услуги (услуги транспорта и связи) и сферу услуг (бытовые услуги, здравоохранение, учреждения культуры, жилищно-коммунальные услуги, услуги банков, страховых агентств, юридических организаций, сфера спорта и курортно-оздоровительный комплекс). Услуги можно подразделить на материальные (торговля, жил-ком, бытовое обслуживание, транспорт и связь и т.д.) и нематериальные (образование, культура, здравоохранение, государственное управление, оборона, охрана правопорядка и т.д.)

Объект исследования – инфраструктурный комплекс Ставропольского края.

Предметом исследования является прогнозирование развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

Цель данной работы – исследовать прогнозирование и планирование развития инфраструктурного комплекса, а так же разработать мероприятия направленные на совершенствование прогнозирования и планирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

Задачи необходимые решить в ходе выполнения курсовой работы:

* дать характеристику системы инфраструктурного комплекса;
* рассмотреть основные критерии по развитию инфраструктурного комплекса;
* дать характеристику социально-экономического развития Ставропольского края;
* провести анализ состояния и развития организации инфраструктурного комплекса Ставропольского края;
* провести оценку эффективности прогнозирования инфраструктурного комплекса Ставропольского края;
* рассмотреть проблемы инфраструктурного комплекса Ставропольского края;
* обозначить рекомендации по совершенствованию инфраструктурного комплекса Ставропольского края;
* провести оценку эффективности предложенных мероприятий.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили труды основоположников планирования, выводы отечественных и зарубежных ученых экономистов посвященные вопросам применения прогнозирования развития территорий.

Проблемам планирования инфраструктурного комплекса время посвящены труды следующих ученных: Василенко И.А. [3], В.И.Терехина. [7], А.Н., Л. Е. Басовский [10] и другие.

Курсовая работа содержит три главы.

В первой главе раскрыты теоретические аспекты деятельности планирования развития инфраструктурного комплекса.

Во второй главе проведен анализ эффективности планирования и прогнозирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

В третьей главе определены мероприятия направленные на совершенствование деятельности прогнозирования и планирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

**1 Теоретические аспекты деятельности развития инфраструктурного комплекса**

**1.1 Характеристика системы инфраструктурного комплекса**

Инфраструктурный комплекс объединяет отрасли хозяйства, производящие разнообразные услуги. Он подразделяется на коммуникационную систему и сферу обслуживания.

В наиболее общем понимании инфраструктура как категория региональной экономики есть сочетание действующих сооружений, зданий, систем и институтов, которые необходимы для нормального функционирования, как производства, так и для жизни населения определенной территории.

В совокупности элементы инфраструктуры отражают степень освоенности (обустройства) данной территории и по своему назначению делятся на две группы – рисунок 1.

Рисунок 1 – Состав инфраструктурного комплекса

Социальная инфраструктура - элементы, связанные с обслуживанием населения и составляющие материальную базу таких сфер, как здравоохранение, просвещение, культура, отдых, спорт, розничная торговля и т.д.

Производственная инфраструктура - элементы, связанные преимущественно с производством, хотя они частично и обслуживают население, представленные такими отраслями, как транспорт, связь, электроэнергетика, оптовая торговля, система водоснабжения и канализации, складское хозяйство, очистные сооружения, гостиничное хозяйство, банковское и страховое обслуживание и т.д.

Общим для обеих групп является то, что они имеют вспомогательное обслуживающее значение, причем их функции являются межотраслевыми. В экономическом смысле инфраструктура обладает тремя важными характеристиками – рисунок 2.

Рисунок 2 – Характеристика инфраструктурного комплекса

Все составляющие ее отрасли не создают материальных продуктов, а предоставляют услуги производственного и непроизводственного характера, поэтому затраты на создание инфраструктуры (весьма существенные) могут окупиться лишь после того как начнут давать продукцию возникающие благодаря ей отрасли.

Современное производство не может развиваться в данном конкретном районе, если он предварительно не обустроен, т.е. создание инфраструктуры должно опережать хозяйственное освоение территории.

Уровень развития инфраструктуры определяет в каждый данный момент возможности экономического развития региона. Каждый элемент инфраструктуры более или менее четко поддается количественному учету (мощность, пропускная способность и т.д.).

Емкость размещения любого района или центра, т.е. его способность принять новые отрасли и предприятия без существенных сопряженных затрат определяется наряду с такими факторами, как трудовые и природные ресурсы, именно резервом мощностей инфраструктуры. Опережающее развитие инфраструктуры и ее свободные мощности способствуют привлечению частных предприятий в регион и, следовательно, его развитию.

Таким образом, от степени развития экономической инфраструктуры зависит конкурентоспособность размещаемого в каждом конкретном месте производства. Экономическая инфраструктура поглощает значительную часть инвестиций, требуемых для создания нового предприятия, поэтому объем сопряженных с основным производством инвестиций, требуемых для развития инфраструктурных объектов, может сильно варьироваться по регионам.

**1.2 Методы планирования развития инфраструктурного комплекса**

Под стратегическим планированием региональной инфраструктуры моно понимать управленческий процесс, последовательный и согласованный в пространстве и во времени, определяющий оптимальные направления развития региональной инфраструктуры, в соответствии с тенденциями функционирования региональной экономики.

Мы считаем, что при этом важно учитывать прогнозы развития инфраструктуры региональной экономики, поскольку стратегическое планирование предполагает выстраивание процедуры принятия управленческих решений из будущего в настоящее.

Следовательно, необходимо прогнозировать картину будущего, чтобы планировать определенные действия в настоящий момент.

Под прогнозированием инфраструктурного обеспечения региональной экономики автором понимается систематизированный процесс научных исследований качественного и количественного характера, направленных на предвидение возможных изменений в инфраструктуре с учетом тенденций развития деятельности хозяйствующих субъектов и выявления оптимальных путей достижения целей этого развития [6].

Прогнозирование – сложный вид деятельности, главные результаты которого закладываются в основу программ дальнейшего развития. Различия в горизонте прогностической работы находят отражение в характере стратегического планирования, его видах, методах и применяемых инструментах.

Прогнозы способствуют формированию стратегии экономического развития. Прогноз, охватывая значительно больший временной интервал, является ориентиром развития [4].

Благодаря прогнозированию возможно выявить основные направления, ориентиры и показатели, определяющие развитие инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности в будущем.

В качестве форм прогнозирования развития региональной инфраструктуры предсказательную (дескриптивную, или описательную) и сопряженную с ней, относящуюся к категории управления – предуказательную (прескриптивную, или предписательную). Предсказание при этом подразумевает описание возможных или желательных перспектив, состояний, решений проблем будущего.

Предуказание связано с собственно решением этих проблем, с использованием информации о будущем для организации целенаправленной деятельности [5].

В соответствии с предсказательной формой прогнозирования рассматривается ряд основных шагов проведения исследований и прогнозирования, которые можно описать определенной процедурой шагов [6].

Исходя из данной процедуры процесс прогнозирования развития инфраструктуры региона строится на основе гипотез, предварительных поисковых моделей, нормативных моделей, которые потом уточняются и в результате чего с учетом экспертных мнений, и на основе оценки достоверности, точности и обоснованности прогнозы дорабатываются и корректируются, после чего могут быть применимы в течение определенного времени.

Далее по мере изменения условий внешней среды становится необходимой снова предпрогнозная ориентация на основе сопоставления материалов уже разработанного прогноза с новыми данными прогнозного фона и начинается новый цикл исследования, поскольку прогнозирование процесс непрерывный [6].

Если в результате проводимых исследований наблюдается отрицательная динамика эффективности инфраструктурного обеспечения, то в целях обеспечения изменения данной тенденции актуализируется необходимость управленческих воздействий на объект прогнозирования, что предопределяет применение прескриптивной формы.

В этом случае предлагается рассматривать процедуру форсайт как подход к определению инфраструктурных ресурсов, имеющихся в настоящее время для достижения будущих желаемых значений экономических показателей.

Форсайт эффективен при решении задачи прогнозирования для объектов, которые могут оказывать активное воздействие на внешнюю среду и имеют возможность изменять свое состояние для достижения будущих желаемых состояний [7].

С учетом использования процедуры форсайт показано, что исследование инфраструктуры должно опираться на ее потенциальные возможности и резервы.

Важна инфраструктурная диагностика регионов и отдельных хозяйствующих субъектов по критерию состояния инфраструктуры. В целях получения полной картины в сфере инфраструктурного обеспечения и для определения дальнейших форсайт-действий по разработке стратегических мероприятий управленческого характера, возможно проведение оценки развития инфраструктуры по количественным и качественным параметрам.

Процедура применения способов и приемов предуказательной формы прогнозирования развития региональной инфраструктуры, включающая основные результаты управленческого воздействия в процессе составления прогнозов, и имеющая вид определенной последовательности шагов.

Согласно предлагаемой процедуре формируется комплекс последовательных действий по осуществлению процесса прогнозирования инфраструктурного обеспечения, учитывающий необходимость преобразующих управленческих воздействий, обеспечивая при этом повышение эффективности инфраструктурного обеспечения региональной экономики.

Далее рассмотрим подробнее способы и приемы стратегического планирования инфраструктуры региональной экономики.

Процесс стратегического планирования, по мнению автора, предполагает своевременное, целенаправленное и эффективное применение комплекса методов, технологий, моделей и инструментов, приводящих к возникновению количественных, качественных и системных преобразований инфраструктуры региональной экономики.

В связи с этим предлагаются процедуры стратегического планирования инфраструктурного обеспечения региональной экономики, позволяющие подходить к совершенствованию процесса стратегического планирования с точки зрения функционального подхода, основанного на классических функциях управления: анализе, регулировании, организации и контроле, и соответствующих им способов и приемов. Рассмотрим данные процедуры более подробно.

1. Аналитические процедуры (анализ) – комплексная процедура исследования компонент и блоков, а также совокупности протекающих в ней процессов, предлагаемых услуг и осуществляющихся действий, проводимая с целью выявления основных тенденций и закономерностей, сложившихся в региональной инфраструктуре. Далее на основе проведенного анализа обеспеченности объектами инфраструктуры можно установить определенную типологию регионов.

Построение типологий регионов используется не только для выработки региональной политики, но и при проведении диагностики их социально– экономического положения, которая может осуществляться, например, в бизнес-целях.

Каждый регион обладает природными, экономическими и социальными особенностями, особым географическим положением, политическими предпочтениям населения и т.д., т.е. по-своему уникален, что, безусловно, должно учитываться при проведении региональных исследований, разработке региональной политики. Для упрощения работы по формированию региональной политики регионы, имеющие общие черты по какому-либо признаку, объединяют в одну группу.

Таким образом, все разнообразие регионов можно описать некоторым набором типов, к каждому из которых применима общая политика. Поэтому типологизация регионов является важным этапом при разработке региональной политики, выборе ее инструментов.

Научно обоснованная региональная политика обязательно учитывает типы регионов, выделяемых на основе их особенностей – природных, экономических, социальных и других.

2. Регулирующие процедуры (регулирование) – означает процедуру различных взаимосвязанных действий, влияющих на региональную инфраструктуру, с помощью которых достигается состояние устойчивости и стабильности ее развития.

Система инфраструктурного обеспечения региональной экономики является открытой системой. Она создает многообразие возможностей для использования изменений внешней среды и находится под воздействием множества факторов, влияющих на ее развитие.

Таким образом, процедура регулирующих действий позволяет воздействовать на региональную экономическую систему посредством установления факторов, влияющих на развитие инфраструктуры региона.

Их следует рассматривать на различных уровнях хозяйствования причем предлагается разграничивать влияние выявленных факторов по материальной и нематериальной сфере влияния. Это позволит не только выявить факторы развития региональной инфраструктуры, но и установить их приоритетность и характер влияния, что обеспечит высокий уровень регулирования развития отдельных направлений региональной инфраструктуры.

**1.3 Основные критерии по развитию инфраструктурного комплекса**

Инфраструктурный комплекс объединяет отрасли хозяйства, производящие разнообразные услуги.

Транспорт и связь входят в коммуникационную систему, главной задачей которой является перемещение в пространстве людей, информации, энергии и различных грузов. Все виды транспорта делятся на две группы. Те из них, которые могут перевозить и различные грузы, и людей, называются универсальными. Специализированные виды транспорта перемещают лишь определенные грузы (нефть, газ, электроэнергию).

В России несколько сотен транспортных узлов разных типов. Крупнейший из них – Москва. При выборе вида транспорта обычно учитывают себестоимость и скорость транспортировки, грузоподъемность и влияние природных условий на его работу. Себестоимость перевозок по отдельным видам транспорта очень сильно различается [7].

Транспорт оказывает огромное влияние на географию населения и хозяйства. Населенные пункты тяготеют к транспортным путям ради экономии времени. Затраты рабочего и личного времени у людей, живущих вблизи магистралей, намного ниже, чем в удаленных от них поселениях. Перемещение грузов по транспортным магистралям изменяет их стоимость. Величина транспортных затрат в общей стоимости продукции влияет на размещение предприятий.

Можно выделить три основных магистральных направления транспортной системы страны: широтное «восток – запад»; меридиональное центрально-европейское «север – юг» с выходом на Украину, Молдавию, Кавказ; меридиональное Волго-Кавказское «север – юг» по реке Волге и около нее.

Ведущим транспортом в России является железнодорожный. Это обусловлено прежде всего географическими особенностями нашей страны. Достоинства этого вида транспорта: большая грузоподъемность, невысокая себестоимость перевозок, независимость от погоды. В европейской части страны конфигурация железных дорог напоминает гигантское «колесо», центр (ось) которого – Москва.

Автомобильный транспорт по себестоимости перевозок один из самых дорогих. В то же время он обладает большой маневренностью и скоростью движения, дает возможность доставлять грузы непосредственно потребителям. Эффективность работы автотранспорта во многом зависит от густоты и качества автодорог.

Морской транспорт – один из самых дешевых благодаря огромной грузоподъемности судов, относительно прямолинейным трассам движения. Но требуются значительные затраты на строительство судов и портов. Кроме того, морской транспорт сильно зависит от природных условий. В России 43 порта, но только 11 – относительно крупные. 60% портов мелководны и не могут принимать большие суда. Собственные морские порты обеспечивают потребности страны примерно на 80%. Первое место в грузообороте принадлежит портам Балтийского бассейна (Санкт-Петербург, Выборг, Калининград, Усть-Луга, Приморск), имеющим очень выгодное географическое положение, являющимся основными [8].

Речной транспорт играет важную роль в тех районах, где протекают многоводные реки (главным образом на Севере). По рекам выгодно перевозить грузы, не требующие быстрой доставки (лес, нефть, зерно). Основной судоходный бассейн – Волго-Камский. Это стержень единой глубоководной системы европейской части России. Наиболее крупные порты бассейна – три московских (Южный, Западный и Северный), Нижегородский, Казанский, Самарский, Волгоградский и Астраханский. На втором месте по объему выполняемой работы Западно-Сибирский бассейн (Обь с притоками). Крупные порты есть также в Новосибирске, Омске, Томске, Тобольске, Тюмени, Сургуте, Уренгое, Лабытнанге. Третьим по важности является воднотранспортный бассейн Европейского Севера (Северная Двина, Сухона, Вычегда).

Воздушный транспорт дает большой временной выигрыш на средних и больших расстояниях. Это единственный вид транспорта, охватывающий все районы страны. В слабоосвоенных районах Сибири и Дальнего Востока это единственное средство сообщения. Наиболее массовые пассажиропотоки направляются из Москвы по пяти основным направлениям: Кавказскому, Южному, Восточному, Центральноазиатскому, Западному. На четыре московских аэропорта (Шереметьево, Домодедово, Внуково и Быково) приходится 30% всех отправлений пассажиров воздушным транспортом в России. Крупные авиатранспортные узлы – Санкт-Петербург, Уфа, Самара, Екатеринбург, Минеральные Воды, Сочи, Нижневартовск, Сургут, Тюмень, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Хабаровск, Владивосток. В стране сейчас действуют более 300 аэропортов, 68 из которых имеют международный статус [7].

Трубопроводный транспорт по объему выполняемой работы уже превзошел железнодорожный. Строительство трубопроводов в 3-5 раз быстрее и дешевле, чем железных дорог. По трубопроводам транспортируется почти вся нефть (97%), природный газ, многие продукты нефтепереработки (20%). Длина газопроводов в России (150 тыс. км) почти в два раза превосходит протяженность нефтепроводов (около 70 тыс. км), хотя сооружать их стали позднее. Однако трубопроводная сеть страны сильно изношена (на 50%), поэтому в стране ежегодно происходит около 700 разрывов трубопроводов. Это влечет за собой сильное загрязнение природы, гибель животных, а нередко и людей.

Важнейшие виды связи в России – почтовая и телефонная. Сеть почтовой связи достаточно развита (свыше 50 тыс. предприятий, в том числе 2/3 в сельской местности). По обеспеченности населения услугами стационарной телефонной связи Россия существенно уступает развитым странам, однако количество абонентов мобильной связи превзошло число жителей страны и продолжает увеличиваться. Быстро развивается сеть пользователей Интернета, что позволит смягчить остроту проблемы. Перспективно развитие спутниковой связи. Проложена трансроссийская волоконно-оптическая линия длиной 18 тыс. км, соединив Россию с системами связи Европы и Японии [7].

Сфера обслуживания – одна из важнейших сфер современного хозяйства, определяющая качество жизни населения. Она имеет сложный состав. Предприятия сферы обслуживания, главным образом, сконцентрированы в городах. Это вполне объяснимо, так как именно в городах сосредоточена основная часть жителей страны – потребителей услуг.

Главная задача рекреационного хозяйства – обеспечение отдыха людей. Многообразие рельефа, климата и природных зон, обилие рек и озер, тысячи источников минеральных вод и лечебных грязей составляют природную основу для разнообразного отдыха. Не меньшую ценность и интерес представляют десятки тысяч культурно-исторических памятников. На их основе в России создана достаточно широкая сеть специальных оздоровительных учреждений, баз отдыха, развиваются различные формы туризма.

Проблемы и перспективы инфраструктурного комплекса многогранны. В аварийном состоянии почти 1 /3 железных и автомобильных дорог. Плохие дороги резко снижают скорость движения автомобилей и поездов, увеличивают расход топлива. Транспорт является одним из главных источников загрязнения окружающей среды. На его долю приходится 60-70% химического и почти 90% шумового загрязнения, отрицательно сказывающихся на здоровье человека. Ежегодные потери из-за плохих дорог оцениваются в 120 млрд руб. (на 2012 г.). Нуждаются в модернизации все морские порты. Неуклонно снижается количество аэродромов.

Главная проблема инфраструктурного комплекса – недостаток мощных магистральных систем в северных и восточных районах страны. Другая проблема – чрезвычайная отсталость автомобильного транспорта. В настоящее время важной задачей является формирование новейших транспортных систем и систем связи [9].

Требует развития и социальная инфраструктура. 50% сельских населенных пунктов не имеют ни одного телефона. Остро нуждаются в жилье около 40 млн человек (27% всего населения страны). Во многих российских городах и поселках городского типа нет водопровода и канализации. Износ водопроводов составляет 40%, а тепловых сетей – 60%. Изношенная инфраструктура не только снижает эффективность всего хозяйства, по и создает угрозу для жизни населения. Быстро реконструировать инфраструктурный комплекс невозможно, поскольку его элементы очень дорогостоящи.

Таким образом, требует развития и такая прибыльная отрасль сферы обслуживания, как рекреационное хозяйство. Развитие этой отрасли способствует привлечению иностранных капиталов, дает мощный толчок развитию собственной промышленности: необходимо строить транспортные пути, гостиницы и санатории, выпускать спортивное снаряжение и одежду, транспортные средства. В России необходимо развитие новых курортно-туристических зон. Однако чтобы они приносили доход, необходимо вкладывать немалые средства в строительство новых современных отелей и санаториев, обустройство туристических маршрутов, производство сувениров, в рекламу и т.д.

**2 Анализ состояния и эффективности развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края**

**2.1 Общая характеристика социально-экономического Ставропольского края**

Ставропольский край является одним из ключевых субъектов на юге Российской Федерации. Краю исторически принадлежит роль «ворот» в южную часть Евразии, включая Большой Кавказ, Республику Турция, Исламскую Республику Иран и т.п. При этом, край известен лечебно-оздоровительными курортами, способными конкурировать с европейскими курортами и ресурсной сельскохозяйственной базой.

Край является центром Северо-Кавказского макрорегиона, геостратегической территорией, имеющей существенное значение для обеспечения территориальной целостности и безопасности государства. Территория края относится к приоритетным территориям Северо-Кавказского федерального округа (далее – СКФО). Рассмотрим основные социально-экономические показатели Ставропольского края в таблице 1.

Таблица 1 - основные социально-экономические показатели Ставропольского края

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение 2020 г. к 2018 г | |
| Абсолютное (+/-) | Относительное (%) |
| Численность населения,  тыс. чел | 2795,2 | 2803,6 | 2792,8 | -2,4 | 99,91 |
| Среднегодовая численность занятых  в экономике, тыс. чел | 1233.7 | 1249,9 | 1255,6 | 21,9 | 101,78 |
| Численность безработных, зарегистрированных в органах службы занятости  населения (на конец года), тыс. чел | 9,4 | 10,2 | 84,5 | 75,1 | 898,94 |

*Окончание таблицы 1*

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение 2020 г. к 2018 г | |
| Абсолютное (+/-) | Относительное (%) |
| Среднедушевые денежные доходы  населения в месяц, руб | 23407,6 | 24365,7 | 23791,3 | 383,7 | 101,64 |
| Валовой региональный продукт,  млрд руб | 735,6 | 784,0 | 827,0 | 91,4 | 112,43 |
| Продукция сельского хозяйства, млрд руб | 195,9 | 196,8 | 186,32 | -9,58 | 95,11 |
| Ввод в действие общей площади жилых  домов, тыс. м2 | 924,9 | 1176,53 | 1222,0 | 297,1 | 132,12 |
| Оборот розничной торговли, млрд руб. | 510,0 | 536,4 | 520,4 | 10,4 | 102,04 |

Оборот организаций по видам экономической деятельности в 2020 г. составил 1650,0 млрд. рублей или 109,4% к 2018 г.

Объем отгруженных товаров собственного производства, выполненных работ и услуг собственными силами по промышленным видам экономической деятельности за 2020 г. составил 398,1 млрд. рублей, что на 3,2% больше, чем в 2018 г.

Объем производства продукции сельского хозяйства всех сельхозпроиз-водителей (сельхозорганизации, крестьянские (фермерские) хозяйства, включая индивидуальных предпринимателей, хозяйства населения) в 2020 году составил 186,3 млрд. рублей, что, в сопоставимой оценке, на 18,1% ниже уровня 2018 года.

Строительная деятельность. Объем работ, выполненных в 2020 году по виду экономической деятельности «Строительство», составил 145,1 млрд. рублей, или 122,8% к 2018 году.

В 2020 г. организации всех форм собственности и индивидуальные застройщики построили 14045 квартир общей площадью 1208,6 тыс. квадратных метров, или 102,7% к 2018 году.

За 2020 г. на развитие экономики и социальной сферы края по полному кругу организаций использовано 135,5 млрд. рублей инвестиций в основной капитал, что на 28,1% больше, чем соответствующем периоде 2018 года.

За 2020 г. перевезено коммерческих грузов автомобильным транспортом крупных и средних предприятий и организаций края 1511,7 тыс. тонн грузов или 73,9% к соответствующему периоду 2019 года. Коммерческий грузооборот автомобильного транспорта крупных и средних предприятий и организаций края за 2020 г. составил 538,1 млн.т-км. или 44,8% к соответствующему периоду 2018 г.

Внешнеторговый оборот края за 2020 г. составил 1458,7 млн. долларов США, в том числе экспорт – 949,1 млн. долларов США, импорт – 509,6 млн. долларов США. Положительное сальдо торгового баланса сложи-лось в сумме 439,4 млн. долларов (за 2018 г. – 562,6 млн. дол-ларов).

Оборот розничной торговли в 2020 г. составил 58,2 млрд. рублей, что в сопоставимых ценах составляет 95,4% к соответствующему периоду прошлого года, в 2020 г. – 520,4 млрд. рублей и 93,0%, соответственно.

Оборот общественного питания в 2020 г. составил 28,5 млрд. рублей, или 71,7% (в сопоставимых ценах) к соответствующему периоду прошлого года.

В 2020 г. населению края оказано платных услуг на 12,9 млрд. рублей или 87,3% к соответствующему периоду 2018 года, за 2020 г. года на 143,2 млрд. рублей или 83,1% к соответствующему периоду 2018 года.

Стоимость условного (минимального) набора продуктов питания в среднем по краю в 2020 г. в расчете на одного человека в месяц составила 4 338,71 рублей, и увеличился по сравнению с предыдущим месяцем на 2,8%, а с уровнем на начало года на 10,1 процента.

В 2020. г по сравнению 2018 г. индекс потребительских цен составил 105,7 процента, в том числе: продовольственных товаров – 108,6%, непродовольственных – 105,4%, услуги – 103,0%.

За 2020 г. сальдированный финансовый результат (прибыль минус убыток) деятельности организаций (без субъектов малого предпринимательства, банков, страховых организаций и государственных (муниципальных) учреждений), в действующих ценах, сложился положительным и составил 69,6 млрд. рублей. Прибыль в размере 83,5 млрд. рублей получили 532 (69,1%) организации, убыток на сумму 13,9 млрд. рублей – 238 (30,9%) организаций.

Денежные доходы в расчёте на душу населения в 2020 г. года составили 22163,2 рублей и уменьшились на 2,8% по сравнению с со-ответствующим периодом предыдущего года, в реальном выражении (с учётом индекса потребительских цен) падение составило 5,7 процента.

Средняя номинальная заработная плата, начисленная работникам в 2020 г. (по полному кругу организаций, включая субъекты малого предпринимательства), увеличилась в сравнении с 2018 г. на 6,6% и составила 32728,7 рублей.

На конец декабря 2020 года в качестве безработных в органах службы занятости населения края зарегистрированы 84,5 тыс. человек, из них 22,2 тысяч получали пособие по безработице. Уровень зарегистрированной безработицы на конец ноября 2020 года составил 6,2%.

Численность населения края на 1 декабря 2020 года составила, по оценке, 2796,4 тыс. человек.

В 2020 г. на территорию Ставропольского края, исключая внутрикраевую миграцию, прибыло 41187 человек, выбыло из края 41438 человек, миграционный отток населения 251 человек.

Так можно сделать вывод, на долю Ставропольского края приходится около 16% промышленной продукции всего Северо-Кавказского экономического района.

Одной из важнейших отраслей экономики края является сельское хозяйство, в котором в общей сложности занято 156 тысяч человек. Край в основном специализируется на выращивании зерна и подсолнечника, ведущая роль в животноводстве принадлежит скотоводству, тонкорунному овцеводству.

**2.2 Анализ состояния и развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края**

Рассмотрим основные показатели инфраструктурного комплекса Ставропольского края в таблице 2.

Таблица 2 - Показатели инфраструктурного комплекса Ставропольского края

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 2018 г. | 2019 г. | 2020 г. | Отклонение 2020 г. к 2018 г | |
| Абсолютное (+/-) | Относительное (%) |
| Бюджетные расходы на инфраструктуру, млрд руб.: | 8,1 | 6,6 | 10,93 | 2,83 | 134,94 |
| Прогноз бюджетных расходов на следующий год, млрд руб.: | 9,3 | 8,8 | 12,4 | 3,1 | 133,33 |
| Объем строительного рынка, млрд руб.: | 58,4 | 58,4 | 145,1 | 86,7 | 248,46 |
| Доля строительного рынка региона от российского, %: | 0,79 | 0,79 | 1,53 | 0,74 | 193,67 |
| Количество строительных компаний, шт.: | 26 | 26 | 30 | 4 | 115,38 |

Индекс развития инфраструктуры Ставропольского края по итогам 2018 года был равен 5,45. По этому показателю он опережал 33 региона. За год индекс снизился на 0,08. Лучше среднероссийского уровня в Ставропольском крае была развита лишь одна отрасль из пяти: коммунальная. Больше всего дополнительные инвестиции требовались транспортной, энергетической, социальной и телекоммуникационной инфраструктуре.

Рассмотрим на рисунке 3 интегральную оценку состояния инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

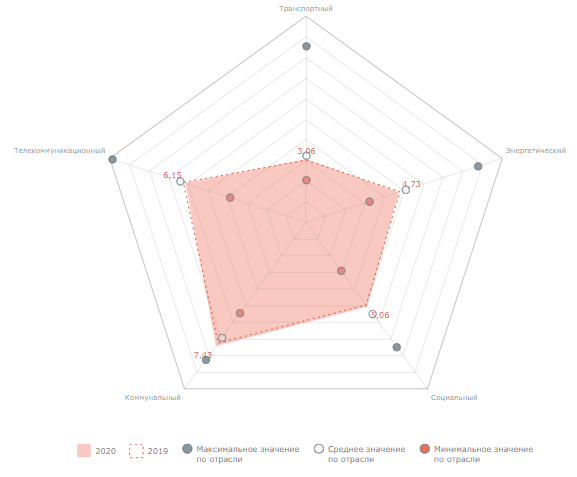


Рисунок 3 – Интегральная оценка инфраструктурного комплекса Ставропольского края

Индекс развития инфраструктуры Ставропольского края по итогам 2020 года равнялся 5,53, что было больше, чем у 30 регионов. За год индекс вырос на 0,05. Лучше среднероссийского уровня в регионе развита лишь одна отрасль из пяти: коммунальная.

По нашей оценке, наибольшую потребность в дополнительном финансировании испытывают транспортная, энергетическая, социальная и телекоммуникационная сферы Ставропольского края. В 2020 году регион вложил в инфраструктуру 10,9 млрд руб., что на 8,9% больше, чем год назад, и составляет 6,8% расходов его бюджета.

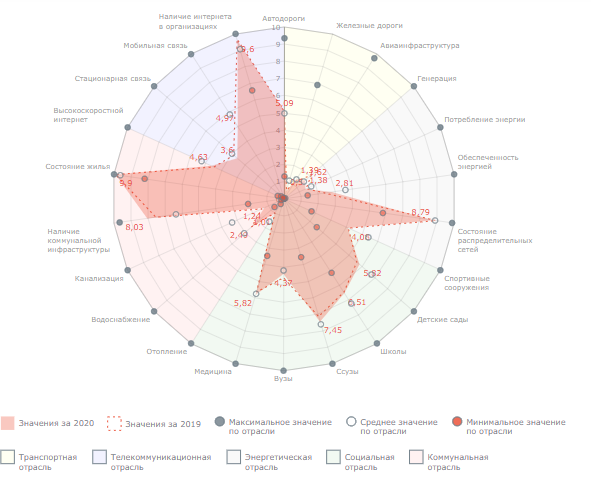


Рисунок 4 – Показатели развития инфраструктурного комплекса по отраслям экономики

Транспортный комплекс Ставропольского края представляет собой структуру, включающую железнодорожный, воздушный и автомобильный транспорт. Здесь занято 6,6% работающего населения края, это около 39,0 тыс. человек. Ежегодно предприятиями транспорта общего пользования перевозится более 110,0 млн. пассажиров и 15,0 млн. тонн грузов.

Железнодорожный транспорт представлен Минераловодским отделением структурным подразделением Северо-Кавказской железной дороги - филиала ОАО «РЖД» и Армавирским филиалом ОАО «Мир» Северо-Кавказского промышленного железнодорожного транспорта. Железнодорожные сообщения с регионами России осуществляется по магистрали Кавказская - Тихорецкая - Ростов-на-Дону.

В крае два международных аэропорта - в городах Ставрополь и Минеральные Воды; последний способен принимать пассажирские самолёты практически всех типов. На территории Ставрополья действуют федеральное государственное авиационное предприятие «Кавминводыавиа», его ставропольский филиал и Минераловодский авиаремонтный завод ОАО «Завод № 411 Гражданской авиации», 3 авиакомпании, располагающие малыми воздушными судами для проведения авиационных химических работ.

Доминирующее положение на рынке услуг связи занимает ОАО «Электросвязь». В перечень услуг, оказываемых компаний, входят международная, междугородная и местная телефонная связь, подвижная радиотелефонная и сотовая связь, передача данных, проводное и эфирное радиовещание.

Сфера обслуживания включает торговлю и общественное питание, бытовое обслуживание и жилищно-коммунальное хозяйство, науку и образование, культуру и искусство, здравоохранение и физкультуру, социальное обеспечение, государственное управление, финансово-кредитную сферу и т.д.

Активно развивается в крае курортное дело, которое призвано сохранять здоровье граждан. Санатории и профилактории Кавказских Минеральных Вод, курортные клиники оснащены современным оборудованием, а уникальные качества минеральных источников и грязей, использование веками складывающихся традиций лечения ими людей позволяют добиться положительного лечебного эффекта, и привлекают в край множество отдыхающих.

Всемирно известный курортный комплекс включает города Пятигорск, Кисловодск, Ессентуки, Железноводск. На сравнительно небольшой территории городов курортов выявлено около 130 минеральных источников, 90 из которых эксплуатируется с лечебной целью. Во всем мире известны такие минеральные воды, как «Нарзан», получивший высшую награду на международной выставке в Реймсе (Франция), «Ессентуки-4», «Ессентуки-17», «Ессентуки-40», «Машук», «Славяновская», «Смирновская».

Кавказские Минеральные Воды уже много лет пользуются девизом «Минеральная вода - здоровье навсегда». Регион КМВ обладает уникальными запасами минеральной воды с различными химическим составом, минерализацией, температурой. Среди них есть углекислые, сероводородные, углекисло-сероводородные, йодо-бромные и радоновые. Многие из них имеют поистине мировую известность.

Инфраструктурный комплекс Ставропольского края – это совокупность разных отраслей. Показатели роста инфраструктурного комплекса выше чем у многих регионов. Далее дадим оценку эффективности прогнозирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

**2.3 Оценка эффективности прогнозирования развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края**

Регулирование и прогнозирование инфраструктурного комплекса находится в ведении Министерства экономики Ставропольского края.

Министерство экономического развития Ставропольского края (далее - министерство) является органом исполнительной власти Ставропольского края, обеспечивающим проведение на территории Ставропольского края государственной политики, осуществляющим в пределах своей компетенции управление и нормативно-правовое регулирование в сфере анализа, прогнозирования и стратегического планирования экономического и социального развития инфраструктурного комплекса.

Особое внимание министерство уделяет проблемам сохранения и рационального использования гидроминеральных ресурсов региона Кавказских Минеральных Вод. С этой целью проведен ряд совещаний по вопросам охраны и использования природных лечебных ресурсов курортов Кавказских Минеральных Вод, перспективах развития региона, выработки мероприятий по обеспечению функционирования зон санитарной (горно-санитарной) охраны курортов Ессентуки, Железноводск, Кисловодск и Пятигорск, мониторинга и поддержания в безопасном состоянии сбросных сооружений питьевых бюветов и источников минеральных вод в курортных парках Кавказских Минеральных Вод.

Развитие туризма ведет к улучшению инфраструктуры, восстановлению памятников истории и архитектуры, способствует охране окружающей среды и т. д. Поэтому сфера туризма – важный фактор социально-экономического развития экономики Ставропольского края.

Для выполнения стратегических целей в течение года в крае предпринимались меры по обеспечению комплексного развития туристско-рекреационного кластера, рациональному использованию его природно-ресурсного потенциала, повышению инвестиционной привлекательности курортно-рекреационных территорий, созданию качественного туристического продукта.

В целях создания условий для устойчивого развития эффективной и конкурентоспособной туристской индустрии Ставропольского края в 2020 году разработана и утверждена краевая целевая программа «Развитие курортов и туризма в Ставропольском крае на 2016 – 2021 годы». Общий объем финансирования Программы составит 1115,1 млн рублей, в т. ч. за счет средств федерального бюджета – 445,0 млн рублей (40%).

Аналогичные программы разработаны и реализуются в 9 муниципальных образованиях, что содействует более широкому развитию новых видов туристического продукта в Ставропольском крае.

В целях развития туризма на территории Ставропольского края министерством применяется программный и кластерный подход.

Автомобильные дороги являются важнейшей составной частью транспортной системы Ставропольского края – рисунок 5.

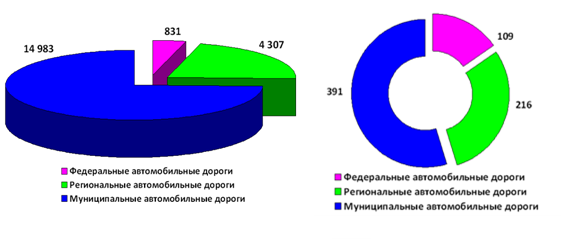


Рисунок 5 – Протяженность и структура автомобильных дорог Ставропольского края, тыс. км

На долю автотранспортного комплекса края приходится порядка 15% общего объема грузовых и 18% пассажирских автомобильных перевозок Юга России.

Воздушный транспорт Ставропольского края представлен международными аэропортами федерального значения в городах Ставрополь и Минеральные Воды. Общая численность российских и зарубежных авиакомпаний, выполняющих полеты в край на регулярной и чартерной основе, составляет около 20. На долю аэропортов Ставропольского края приходится 5% всех пассажирских авиаперевозок в России – рисунок 6.

Аэропорты обеспечивают авиационное сообщение краевого центра Ставропольского края и региона Кавказских Минеральных Вод с регионами Российской Федерации, странами СНГ и дальнего зарубежья.

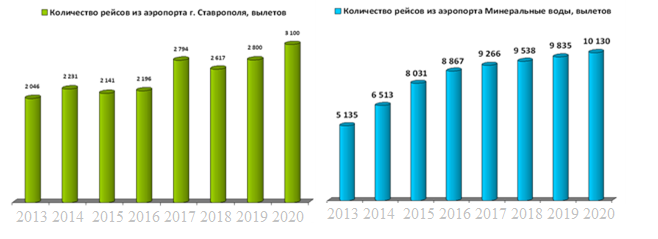


Рисунок 6 – Показатели воздушного транспорта Ставропольского края

Пропускная способность аэропорта АО «Международный аэропорт Ставрополь» (расчётная) 18 рейсов в сутки на воздушных судах I и II классов, в том числе 6 международных рейсов, 300 человек в час.

Показатели развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края растут с каждым годом, но на данный момент существуют значительные проблемы в его жизнеобеспечении.

**3 Разработка мероприятий направленных на совершенствование деятельности по развитию и прогнозированию инфраструктурного комплекса Ставропольского края**

**3.1 Проблемы развития инфраструктурного комплекса**

Рассмотрим основные проблемы инфраструктурного комплекса Ставропольского края.

Транспортная инфраструктура, обслуживающая Ставропольский край, характеризуется большим количеством проблем. Большая часть магистралей г. Ставрополя для пропуска транспорта имеет 2–3 полосы движения (7–10м), что обусловливает их низкуюпропускную способность. При этом ширина основных городских магистралей в красных линиях застройки составляет лишь 30–40 м, что не позволяет развивать их элементов без нарушения застройки.

По состоянию на 1 января 2020 г. общее количество легкового автотранспорта в Ставропольском крае увеличилось на 6,7 %, грузового – на 10,8%, количество автобусов уменьшилось на 0,1% [15]. Невнимание к проблемам городского пассажирского транспорта может привести к ряду серьезных последствий и создаст следующие стратегические угрозы:

* переход городского и пригородного транспорта в состояние, близкое к системному кризису;
* снижение объема и качества предоставляемых услуг;
* уровня безопасности транспортных процессов; невозможность выполнения государственных гарантий по обеспечению минимальных нормативов (стандартов) жизненно необходимой транспортной подвижности населения, в первую очередь жителей городов и пригородов;
* рост негативных последствий от деятельности автомобильного транспорта, в том числе в сфере безопасности и здоровья населения.

Одной из острейших проблем в Ставропольском крае является проблема рынка жилья. Около 45 % многоквартирных домов имеет износ более 30 % и нуждаются в проведении капитального ремонта. Капитальный ремонт проводится недостаточными темпами, при нормативной потребности в ремонте в 4–5 % в среднем ежегодно ремонтируется лишь 0,3 % жилья. Исходя из предельной стоимости проведения капитального ремонта на капитальный ремонт требуется более 59 млрд руб.

Еще одной из краеугольных проблем является острая нехватка земельных площадей в крае. В первую очередь это касается городских кладбищ. В муниципальном образовании – городе Ставрополе существуют два действующих и пять закрытых для захоронений кладбищ, которые занимают значительные территории. На сегодняшний день остро встает проблема изыскания свободных земель для погребений.

Еще одной из наиболее значимых проблем в области жизнеобеспечения является проблема утилизации и обезвреживания твердых отходов производства и потребления. Практика ликвидации большей части таких отходов с помощью свалок наряду с потерей земельной площади, увеличением количества свалок и полигонов для захоронения ведет к увеличению неуправляемой миграции отходов в окружающую среду. Основная масса твердых отходов вывозится из городов и поселков городского типа на свалки и полигоны, занимающие в стране, по самым скромным оценкам, свыше 40тыс. га земли; кроме того, около 50тыс. га составляет площадь закрытых (заполненных) свалок и полигонов.

Основные фонды крайне изношены. За последние 10–15 лет практически не осуществлялось инвестиций в развитие инфраструктуры ЖКХ, не строились новые мощности. Даже в условиях продолжающегося в течение последних трех лет экономического роста в России не наблюдается адекватного увеличения производства и массированного притока инвестиций в производственную инфраструктуру.

Характерными угрозами для инфраструктурного жизнеобеспечения крупных городов Ставропольского края являются террористические, криминальные, техногенные, информационные, экологические, социальные, природные, санитарно-эпидемиологические факторы.

Таким образом, для решения выше указанных проблем необходимы внушительные финансовые вливания, которые государство не в состояние осуществить самостоятельно. Поэтому эффективным способом решения проблемы финансирования является государственно-частное партнерство (ГЧП). Комплекс отраслей производственной инфраструктуры (электроэнергетика, автомобильные и железные дороги, порты, аэропорты, трубопроводный транспорт, коммунальное хозяйство) является наиболее уязвимым местом российской экономики. Его состояние – источник возможных структурных, техногенных и иных кризисов и катастроф.

**3.2 Рекомендации по совершенствованию прогнозированию и развитию инфраструктурного комплекса**

Для эффективного решения проблем пассажирского транспорта в Ставропольском крае необходимо проведение комплексной реформы городского пассажирского транспорта, целью которого должно быть формирование устойчиво развивающейся, эффективно и надежно функционирующей, экологически ориентированной системы пассажирского транспорта, отвечающей потребностям населения и доступной всем его слоям, включая малообеспеченные.

Таким образом, первоочередными задачами, которые необходимо решать в инфраструктурном жизнеобеспечении, являются:

* формирование рынка доступного жилья;
* модернизация мощностей жилищно-коммунального хозяйства и жилого фонда;
* перевод отрасли на рыночные правила работы (с упразднением государственной монополии, с привлечением частного бизнеса и созданием условий конкуренции);
* достижение высокого уровня качества коммунальных услуг и соблюдение социальных гарантий.

Ежегодно в Ставропольском крае умирают более 4тыс. чел. Учитывая, что одна могила занимает около 6м2 , площадь захороненных на кладбище ежегодно увеличивается на 24 га. Такой рост площади кладбищ – просто угрожающий для города. Поэтому вопрос о строительстве в краевом центре крематория встает все острее. На сегодняшний день проект ставропольского крематория разработан на стадии технико-экономических обоснований.

Для того чтобы завершить его на стадии рабочего проекта, необходимо порядка 6 млн руб. Крематорий, помимо вопроса с землей, решит и другие проблемы: он позволит избавиться от мусоросжигательных печей, расположенных на территории больниц, устранит сложности с захоронением лиц без определенного места жительства.

Один из практических путей решения проблем утилизации и обезвреживания твердых отходов производства и потребления – сортировка отходов в целях максимального извлечения всех полезных составляющих, входящих в состав твердых отходов, их возврат в товарный оборот в качестве сырья, так как они содержат ценные утильные компоненты, и их последующая переработка.

Решить задачу уплотнения отходов можно с помощью пакетировочных прессов. Такую продукцию охотно покупают организации, перед которыми остро стоит проблема утилизации отходов, фирмы, занимающиеся закупкой, сбором и переработкой вторсырья, а также крупные и мелкие торговые сети, торговые центры, предприятия быстрого питания, складские комплексы, типографии, ткацкие фабрики и другие предприятия, которые каждый день сталкиваются с проблемой утилизации отходов.

С помощью прессов изготавливаются компактные кипы из материалов, которые наиболее пригодны для вторичного использования: отходы бумаги и картона, изделия из пластмассы различных форм, алюминиевые банки из-под напитков, ПЭТ (полиэтилентерефталат) бутылки, а также бытовые и промышленные отходы.

Следующим направлением институционального совершенствования отрасли может стать строительство в г. Ставрополе мусороперерабатывающего завода.

Инфраструктурное жизнеобеспечение является важнейшей составляющей социальной безопасности граждан и социальной стабильности. Поэтому внимание общества, государства к проблемам ЖКХ должно быть постоянным, тем более в период мирового финансового кризиса. Эксперименты, риски с жизненно важными коммунальными объектами без абсолютной уверенности в их целесообразности, просто недопустимы.

Поэтому только комплексное решение изложенных проблем, повышение эффективности взаимодействия органов власти всех уровней, частного бизнеса, общественных организаций и других представителей гражданского общества будут способствовать успешной модернизации инфраструктурного комплекса региона и его стабильному функционированию.

**3.3 Оценка эффективности предложенных мероприятий**

В качестве главного мероприятия по развитию инфраструктурного комплекса считаем строительство крематория. Сумма требуемая на строительства крематория составит 100 млн. руб. [16]. Зная, что доходы бюджета Ставропольского края составляют 139172 млн. руб проведем расчет затрат.

Для определения экономического эффекта и экономической эффективности, предложенных нами мероприятий воспользуемся следующими формулами:

ЭЭ = , (1)

где – прирост дохода;

ЭЭ – экономический эффект

Прирост дохода, в свою очередь рассчитывается по формуле:

, (2)

где – прирост дохода;

– прирост себестоимости.

(3)

где Э – экономическая эффективность

Так как ранее было сказано, что на реализацию мероприятий будет затрачено 100 000 000 руб, а предполагаемый прирост дохода бюджета составит 173 965 000 руб. Проведем расчет экономического эффекта:

Зная, что экономический эффект составит руб, рассчитаем экономическую эффективность предложенных мероприятий:

= 73,9 %

Произведя расчет экономической эффективности мероприятий мы полностью убедились в целесообразности их проведения, так как экономическая эффективность составила 74 %.

**Заключение**

Инфраструктурный комплекс объединяет отрасли хозяйства, производящие разнообразные услуги. Он подразделяется на коммуникационную систему и сферу обслуживания.

В наиболее общем понимании инфраструктура как категория региональной экономики есть сочетание действующих сооружений, зданий, систем и институтов, которые необходимы для нормального функционирования, как производства, так и для жизни населения определенной территории.

От степени развития экономической инфраструктуры зависит конкурентоспособность размещаемого в каждом конкретном месте производства. Экономическая инфраструктура поглощает значительную часть инвестиций, требуемых для создания нового предприятия, поэтому объем сопряженных с основным производством инвестиций, требуемых для развития инфраструктурных объектов, может сильно варьироваться по регионам.

Инфраструктурное жизнеобеспечение является важнейшей составляющей социальной безопасности граждан и социальной стабильности. Поэтому внимание общества, государства к проблемам ЖКХ должно быть постоянным, тем более в период мирового финансового кризиса. Эксперименты, риски с жизненно важными коммунальными объектами без абсолютной уверенности в их целесообразности, просто недопустимы.

Поэтому только комплексное решение изложенных проблем, повышение эффективности взаимодействия органов власти всех уровней, частного бизнеса, общественных организаций и других представителей гражданского общества будут способствовать успешной модернизации инфраструктурного комплекса региона и его стабильному функционированию.

Инфраструктурный комплекс Ставропольского края – это совокупность разных отраслей. Показатели роста инфраструктурного комплекса выше чем у многих регионов.

Показатели развития инфраструктурного комплекса Ставропольского края растут с каждым годом, но на данный момент существуют значительные проблемы в его жизнеобеспечении.

В качестве главного мероприятия по развитию инфраструктурного комплекса считаем строительство крематория. Сумма требуемая на строительства крематория составит 100 млн руб.

Произведя расчет экономической эффективности мероприятий мы полностью убедились в целесообразности их проведения, так как экономическая эффективность составила 74 %.

**Список использованных источников**

1. Конституция Российской Федерации [Электронный ресурс]: принята всенародным голосованием 12.12.1993 (действующая редакция). [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=2875 (дата обращения: 16.11.2021).
2. Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» в редакции Федеральных законов от 19.06.04 № 53-ФЗ… 25.07.2011 № 263-ФЗ, с изменениями, внесенными Постановлениями Конституционного Суда РФ от 29.03.11 № 2-П, от 07.07.11 № 15-П). – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://base.garant.ru/186367/ (дата обращения: 29.10.2021).
3. Проект Федерального закона «Об электронном документе» от 19.03.2002 г. № 39828-3, внесенный в Государственную Думу РФ депутатом В.Я. Комиссаровым. Правовой сайт Консультант Плюс. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru>./document/344122422001 (дата обращения: 29.11.2021).
4. Указ Президента РФ от 15. 06.1996 № 909 «Об утверждении Концепции государственной национальной политики Российской Федерации». – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://base.garant.ru/1548081/ (дата обращения: 29.11.2021).
5. Валиуллин В.Р. Национальные и межнациональные проблемы как результат внутренней стратификации / В.Р. Валиуллин // Вестн. Адыг. гос. ун-та. Сер. Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. 2021. - 734 c.
6. Гвызин О.Л. Прогноз доходной составляющей федерального бюджета на территории субъекта Российской Федерации / О.Л. Гвызин // Финансы. 2019. – 241 с.
7. Годин А.М. Бюджетная система РФ: учебник. – 4-е изд., исправл. и доп. / А.М. Годин, В.П. Горегляд, И.В. Подпорина. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2017. – 568 с.
8. Давлетшина Л.М. Государственный заказ как инструмент проведения промышленной политики: авореф. дис. … канд. экон. наук / Л.М. Давлетшина. – Казань, 2018. – 103 с.
9. Демин Ю.М.: Делопроизводство. Подготовка служебных документов. / Ю.М. Демин. – СПб: Питер, 2018. – 45 с.
10. Лермонтов Ю.М. Планирование поступлений налога на прибыль в федеральный бюджет / Ю.М. Лермонтов // Налоговая политика и практика. – 2019. – № 1. – С. 41-43.
11. Нешитой А.С. Бюджетная система РФ: учебник / А.С. Нешитой. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2020. – 247 с.
12. Поляк Г.Б. Территориальные финансы: учебник / Г.Б. Поляк. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2019. – 415 с.
13. Региональное управление в федеративном государстве: очерки теории и практики. / Под ред. В.А. Мау, М.Ю. Сеньковской, В.С. Назарова. – М.: Издательство «Дело» АНХ, 2019. –. 448 с.
14. Ростанец В. Социальные структуры региональной интеграции / В. Ростанец, А. Топилин // Экономист, 2019. – № 2. – С. 53-59.
15. Самошков А.К. Методы совершенствования методики оценки региональной эффективности капиталообразующих инвестиционных проектов //Аудит и финансовый анализ, 2019. – № 2. – С. 213-263.
16. Сорокина И.А. Инвестиции: учебное пособие/ И.А. Сорокина, Л.В. Сорокина. – 2-е изд., пересмотрен. – Краснодар: КубГАУ, 2019. 308 с.
17. Ставропольский край. Статистический ежегодник. 2020: Стат. сб. / – Ставрополь, 2021. – 456 с.