

**08 00 05 ЭКОНОМИКА И УПРАВЛЕНИЕ НАРОДНЫМ ХОЗЯЙСТВОМ
(РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА)**

**08 00 05 ECONOMICS AND MANAGEMENT OF NATIONAL ECONOMY
(REGIONAL ECONOMY)**

УДК 338

ББК 65.050.22+65.207.2

**ИНФРАСТРУКТУРНЫЙ
ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО
СОЦИАЛЬНО –
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

Байматов Алиджон Азизович,
д.э.н., профессор кафедры экономической теории
ТГУПБП (Таджикистан, Худжанд)
Хошимов Хомиджон Хасанович,
к.э.н., заместитель директора по учебной части
Института экономики и торговли ТГУК
(Таджикистан, Худжанд)

**ОМИЛИ
ИНФРАСОХТОРИИ РУШДИ
УСТУВОРИ ИҚТИСОДИЮ
ИҚТИМОИ МИНТАҚА**

Байматов Алиҷон Азизович,
д.и.и., профессораи кафедраи назарияи иқтисодии
ДДҲБСТ (Тоҷикистон, Хуҷанд)
Хошимов Хомидҷон Хасанович,
н.и.и., муовини директори Донишқадаи иқтисод ва
савдои ДДТТ оид ба таълим (Тоҷикистон, Хуҷанд)

**INFRASTRUCTURAL FACTOR
OF STABLE SOCIAL-
ECONOMIC DEVELOPMENT
OF THE REGION**

Baymatov Alijohn Azizovich, Dr. of Economy,
Professor of the department of economic theory under
the Tajik State University of Law, Business and Politics
(Tajikistan, Khujand)
**Hoshimov Homidjohn Hasanovich, candidate of
economy sciences, director deputy on educational affairs
unit of the Institute of Economy and Trade under the Tajik
State University of Commerce (Tajikistan, Khujand)**
E-MAIL: alijon45@mail.ru; homid_@mail.ru

Ключевые слова: устойчивое развитие, региональное хозяйство, экологическое благополучие, инфраструктурные факторы, инфраструктурные услуги, экспортный маркетинг, приоритетные сферы

Рассмотрены основы применения теории устойчивого развития регионального хозяйства как социально-экономической системы. Впервые поставлен вопрос о влиянии инфраструктуры на устойчивость системы жизнедеятельности людей. Определена роль инфраструктуры в экономическом развитии регионов как ключевого фактора стабильного функционирования национальной и региональной экономики. Формирование сети инфраструктурных малых предприятий (ИМП) рассмотрено как одно из базовых

условий устoйчивoгo сoциально-экономического развития регионов. Прoведен анализ oтраслевого сoстава инфраструктурных предприятий, oпределены их преимущества при формировании широкого сoяа мелких сoбственников, а также в сoздании новых рабочих мест. Дана характеристика рыночной инфраструктуры как межoтраслевого комплекса различных элементов хозяйственного механизма, призванных oбеспечить бесперебойное и эффективное функционирование субъектов – рыночных агентов. Oтмечено, что oбщая инфраструктура сoздаёт условия для нормального функционирования региональных и oтраслевых субъектов, а рыночная oказывает услуги субъектам в условиях рынка и конкурентной борьбы.

Калидвожаҳо: рушди устувор, хоҷагии минтақа, осудаҳолии экологӣ, омилҳои инфрасохторӣ, хидматҳои инфрасохторӣ, маркетинги содиротӣ, афзалиятҳои соҳа

Дар мақола асосҳои табиқи назарияи рушди устувор дар хоҷагии минтақа ҳамчун низоми иқтисодӣ баррасӣ гардидааст. Бори нахуст масъалаи таъсири инфрасохтор ба устувори низоми фаъолияти ҳаётии одамон ба миён гузошта шудааст.

Нақши инфрасохтор дар рушди иқтисодии минтақаҳо чун омилҳои калидии фаъолияти устувори иқтисодии милли ва минтақавӣ, беҳтар намудани муҳити зист, баланд бардоштани сатҳи бо хизматҳои инфрасохторӣ қонеъ гардонидани тақозои субъектҳои хоҷагӣ муайян карда шудааст. Ташиаккули шабакаи корхонаҳои хурди инфрасохторӣ (КХИ) чун яке аз шартҳои бунёдии рушди устувори иҷтимоӣ иқтисодии минтақаҳо мавриди таҳлил қарор гирифтааст. Муаллиф таркиби соҳавии корхонаҳои инфрасохториро тадқиқ намуда, афзалиятҳои онҳо ҳини ташиаккули табақаи васеи соҳибмулкони хурд, ҳамчунин дар ташикили ҷойҳои нави корӣ муайян намудааст. Инфрасохтори бозорӣ чун маҷмӯи байнисоҳавии унсурҳои мухталифи механизми хоҷагидорӣ, ки бояд фаъолияти муназзам ва самарабахши субъектҳои агентҳои бозорро таъмин кунанд, тавсиф шудааст.

Қайд шудааст, ки инфрасохтори умумӣ барои фаъолияти мӯътадили субъектҳои минтақавӣ ва соҳавӣ шароит муҳайё месозад, инфрасохтори бозорӣ бошад дар шароити бозор ва муборизаи рақобатӣ ба субъектҳо хизмат мерасонад.

Key words: *sustainable development, regional economy, ecological welfare, infrastructural factors, infrastructural services, export marketing, priority spheres*

The article dwells on the grounds of an application of the theory of stable development in the regional economy as a social-economic system. The authors raise the issue concerned with the influence of infrastructures upon a sustainability of population's life activities. The role of infrastructure aimed at economic development of the regions as a key factor of stable functioning of both national and regional economies is determined. Formation of the network of infrastructural small enterprises (ISE) is considered as one of the basic conditions of stable social-economic development of the regions. They conducted an analysis of branch composition of infrastructural enterprises and determined their advantages when forming a wide layer of small owners and creating new job vacancies as well. The authors gave the characteristics of market infrastructure as a multi-branch complex of different elements in regard to agricultural mechanism assigned to provide an uninterrupted and effective functioning of subjects – those of market agents. It is underscored that general infrastructure creates conditions for normal

functioning of regional and branch subjects, and that one of market renders services to the subject under the conditions of market and competitive struggle.

В условиях усиления процесса глобализации на современном этапе мирового развития в значительной степени возросло значение решения проблемы устойчивого развития. Особенно это затронуло развивающиеся страны, такие как Республика Таджикистан, где потенциал водно-энергетических и других природно-экономических ресурсов недостаточен для обеспечения устойчивого развития всех её регионов. Говоря об устойчивом развитии стран мира, в общем плане его следует понимать как развитие, удовлетворяющее нынешние потребности людей и не ставящее под угрозу возможность будущих поколений удовлетворять собственные потребности. Смысл такого подхода состоит в том, чтобы сейчас рационально и эффективно использовать ограниченные жизненные ресурсы и при этом наносить наименьший вред природной среде. Этим сохраняется возможность для пропорционального развития социально-экономической сферы в обозримой перспективе.

В условиях переноса центра тяжести рыночных преобразований в региональную экономическую и социальную сферу, устойчивое развитие регионов страны зависит прежде всего от инфраструктурных факторов. Речь идет об инфраструктуре как факторе, ускоряющем темпы регионального экономического развития, и её влиянии на устойчивость всей системы. Необходимость исследования возможностей применения теории устойчивого развития в региональном хозяйстве обусловлена стремлением решить проблему эффективного функционирования региональных субъектов хозяйствования согласно рыночным и экологическим принципам.

При определении роли инфраструктуры в экономическом развитии регионов и страны в целом необходимо основываться на фундаментальных аспектах проблемы устойчивости функционирования экономической системы жизнедеятельности людей. К ним относятся:

1. Понимание сущности устойчивости (сбалансированности) как развития региона или страны, которое не возлагает дополнительные затраты по использованию природных ресурсов на следующие поколения. Оно обеспечивает непрерывность простого или расширенного воспроизводства материальных благ и производственно-экономического потенциала, особенно водно-энергетических ресурсов, в перспективе. [1, с. 27-30] Речь идет об устойчивом развитии, значительно снижающем отрицательные последствия природно-экономических катаклизмов и увеличивающем эффект от использования природных факторов экономического развития.

2. Влияние инфраструктурных факторов на экономическую основу устойчивого развития осуществляется путем формирования целостной системы объектов инфраструктуры в процессе создания социально ориентированной экономики, основанной на разумном использовании природно-экономической ресурсной базы, способной расширить возможности для повышения степени удовлетворения материальных и духовных потребностей нынешних и будущих поколений. Речь идет об обеспечении стабильного социально-экономического положения в обществе со сбалансированным развитием всех сфер жизнедеятельности человеческого сообщества и с сохранением чистоты окружающей природной среды.

3. Влияние инфраструктурного фактора на социальную составляющую устойчивого развития связывается с удовлетворением материальных и духовных потребностей

населения. Удовлетворение материальных потребностей населения связывается с устойчивостью и непрерывностью воспроизводства товаров и услуг, осуществляемого при минимальных затратах и экологической безопасности. Удовлетворение духовных потребностей во многом обусловлено усилиями государства по поддержанию стабильности социальной сферы и способности её объектов создавать условия для полного удовлетворения социальных потребностей населения страны и ее регионов.

Конечно, все рассмотренные аспекты имеют собственное значение. Но вместе с тем главный акцент нужно сделать на инфраструктурные факторы, оказывающие прямое воздействие на экологическую составляющую устойчивого развития. Основной упор делается на создание объектов, обеспечивающих охрану окружающей среды и способствующих применению принципов рационального природопользования, учитывающих интересы не только нынешних, но и будущих поколений. Нужно строить объекты инфраструктуры и размещать их на территории региона таким образом, чтобы они оказывали положительное воздействие на воспроизводственный процесс и экологическое состояние территории, а также «на формирование разумного и нравственного отношения человека к природе» [2, с. 20].

Естественно, устойчивое экологическое развитие регионов страны предполагает принятие мер в рамках государственных экологических программ, осуществление которых позволит снизить выбросы загрязняющих веществ в атмосферу промышленных и других предприятий, стационарных и передвижных источников и повысить уровень очистки сточных вод. Немалое значение имеет создание инфраструктурных объектов мониторинга состояния окружающей среды.

Но формирование полноценной инфраструктуры, обеспечивающей экологическое благополучие регионального хозяйства, во многом зависит от внутренних и внешних инвестиций, направляемых на строительство природоохранных объектов и на внедрение и широкое использование ресурсосберегающих технологий в ведущих отраслях региональной экономики. В частности, для создания благоприятной среды для устойчивой жизнедеятельности людей, проживающих на территории регионов, необходимо создание новых и увеличение мощности действующих предприятий по переработке и утилизации отходов, а также принятие мер местными органами власти по улучшению озеленения и благоустроенности региона.

Следовательно, инфраструктура все больше превращается в ключевой фактор, обеспечивающий стабильное функционирование национальной и региональной экономики и повышающей экологическое благополучие и удовлетворение спроса хозяйствующих субъектов на инфраструктурные услуги.

Теоретически инфраструктура представляет собой очень сложное и трудно поддающееся определению экономическое явление, ибо её формирование обусловлено действием разнообразных факторов. В инфраструктуру в широком понимании включают дороги, связь, транспорт, складское хозяйство, внешнее энергоснабжение, водоснабжение, спортивные сооружения, озеленение, предприятия по обслуживанию населения. В известном смысле к инфраструктуре относят науку, образование, здравоохранение [3]. Иными словами, инфраструктура – это совокупность отраслей народного хозяйства, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных

создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности общества [4].

В условиях формирования рыночной экономики создается инфраструктура, соответствующая её требованиям. Рыночная инфраструктура представляет собой межотраслевой комплекс различных элементов хозяйственного механизма, призванных обеспечить бесперебойное и эффективное функционирование рыночных агентов. Этот комплекс представляется в виде сложной конструкции, сочетающей в себе институциональные материальные и нематериальные элементы, необходимые для доведения товаров от производства до конечного потребителя, включая их распределение и обмен. Элементы рыночной инфраструктуры систематизируются в организационном, материальном, информационном, кредитно-расчетном, кадровом и нормативно-правовом блоках и на отдельных рынках. Так, в инфраструктуру товарного рынка как отдельные элементы включаются: предприятия оптовой и розничной торговли, аукционы, ярмарки, товарные биржи, государственная контрактная система, инспекция по контролю над ценами, антимонопольные структуры и др. Инфраструктура финансового рынка состоит из системы банковских и микрофинансовых организаций, фондовой и валютной бирж, брокерских, страховых и холдинговых компаний и др. Инфраструктура рынка рабочей силы включает биржи труда, службу занятости, систему переподготовки кадров, организацию общественных работ, регулирование миграции трудовых ресурсов и т.п.

При формировании и развитии инфраструктуры экономики регионов и страны, а также выявлении её влияния на эффективность функционирования отдельных отраслей, сфер и территорий, используются различные теоретические и методологические подходы. Так, в условиях господства командно-административной системы преобладал политэкономический подход, при помощи которого выяснялась сущность инфраструктуры и ее роль в воспроизводственном процессе [5]. Основная идея состояла в том, чтобы создать инфраструктуру единого народнохозяйственного комплекса, а затем сеть предприятий и организаций, обслуживающих производственную отрасль, или территориально-производственные комплексы, в частности для РТ это был ЮТПК (Южный территориально-производственный комплекс).

Необходимость рассмотрения инфраструктуры с позиций отраслевого подхода обусловлена тем, что он позволяет более четко раскрыть сущность формирования и размещения отдельных инфраструктурных отраслей и объектов и, что важно, определить их функциональное назначение в экономической системе. Отраслевой подход нацелен на изучение развития инфраструктуры только в одной отдельно взятой отрасли и сфере национальной экономики. В связи с этим ниже приводятся данные [6], необходимые для анализа отраслевого состава инфраструктурных предприятий в Республике Таджикистан.

Таблица 1. Отраслевой состав инфраструктурных предприятий Республики Таджикистан (на 01.01.2016.)

Наименование инфраструктурных отраслей	Количество единиц	в % к итогу
Предприятия, всего	42 358	100,0
Из них действующих	31 798	75,1
Предприятия инфраструктурных отраслей: Строительство	20 043	43,7

	2 731	6,4
Транспорт	1 180	2,8
Образование	4 398	10,4
Здравоохранение	1 120	2,6
Коммунально-бытовые объекты	5 652	13,3
Торговля, включая общепит	7 831	18,5
Сфера услуг	848	2,0
Финансовое посредничество	283	0,7

Расчеты авторов на основе данных сборника «Таджикистан: 25 лет государственной независимости». - Душанбе: АСПРТ, 2016. - С. 228-230.

Анализ данных указывает на следующее:

1. Число предприятий, зарегистрированных в Государственном реестре Республики Таджикистан, составляет почти 42,4 тысячи единиц, и из них только 75% относятся к действующим. По разным причинам, особенно из-за финансовых трудностей, деятельность каждого четвертого предприятия приостановлена.

2. В основных инфраструктурных отраслях размещено более 20 тыс. предприятий, и их большая часть размещена в торговле и общественном питании – 7,8 тыс., в коммунально-бытовой сфере - 5,7 тыс. Далее следует сфера образования - 4,4 тыс. и здравоохранения - 1,1 тыс. единиц.

3. Число предприятий строительной отрасли достигло более 2,7 тыс. единиц, что позволило резко поднять темпы жилищного строительства и увеличить ввод в действие домов с улучшенной планировкой квартир, в наибольшей степени соответствующих требованиям населения. Увеличилось число предприятий транспортной инфраструктуры – до 1,2 тыс. единиц, что позволило увеличить объем перевозки грузов, и особенно пассажиров, в городах и между ними.

Одним из базовых условий, обеспечивающих устойчивое социально-экономическое развитие регионов, является формирование сети инфраструктурных малых предприятий (ИМП), создаваемых в национальной экономике в различных организационно - правовых формах. При этом большинство инфраструктурных предприятий представляют собой малые или средние фирмы, основанные на частной собственности и функционирующие в рыночных условиях.

Следует отметить возрастающую роль ИМП в экономике регионов на современном этапе формирования рыночной системы. Это связано с тем, что инфраструктурные малые предприятия (ИМП), образуя разветвленную сеть, осуществляют деятельность по удовлетворению спроса хозяйствующих субъектов и населения в товарах и услугах на многочисленных локальных рынках, широко используя имеющиеся преимущества: 1. ИМП оперативно реагируют на изменение соотношения спроса и предложения услуг на локальном рынке, приспособливают деятельность к сложившейся конъюнктурной ситуации. 2. ИМП, имея небольшой капитал и высокую технологическую оснащенность, способны динамично осваивать выпуск новых видов инфраструктурной продукции и услуг для удовлетворения потребительского спроса. 3. ИМП могут оперативно заполнять

«ниши» инфраструктурного рынка и тем самым обеспечивать необходимое рыночное равновесие.

К числу других преимуществ ИМП следует отнести создание широкого слоя мелких собственников, обеспечивающих собственное благосостояние, а также формирующих новые рабочие места в ИМП, что оказывает положительное влияние на миграционный процесс, снижая социальную напряженность в стране.

Для выявления влияния инфраструктуры на экономику регионов важно применение регионального подхода, суть которого состоит в определении состояния и уровня развития инфраструктуры, размещения её объектов в конкретном регионе. Речь идет об исследовании инфраструктуры с позиции пространственной стратегии региональной политики, имеющей целью определение исходных положений, характеризующих процесс создания валового внутреннего продукта (ВВП), в частности участие инфраструктурных отраслей в его производстве, а также в разработке рекомендаций, направленных на улучшение функционирования объектов инфраструктуры в регионе. В связи с этим ниже приводятся данные [6], характеризующие тенденции изменения объема ВВП и услуг и удельный вес последних в ВВП (табл.2)

Таблица 2. Динамика изменения доли инфраструктурных услуг в ВВП Республики Таджикистан

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 в % к 2010
Млрд сомони:							
ВВП	24,7	39,1	36,2	40,5	45,6	48,4	140,2
услуги	11,1	12,8	15,7	18,3	19,0	20,0	180,2
То же, в % к ВВП	44,2	41,3	42,2	43,8	40,3	41,2	-
Темп роста, в %	109,5	115,3	122,6	116,5	103,8	105,3	-

Расчеты авторов на основе данных сборника «Таджикистан: 25 лет государственной независимости». -Душанбе: АСПРТ, 2016. – С. 220-222.

Анализ данных показывает, что, во-первых, тенденция опережающего роста производства услуг по сравнению с ВВП, характерная для большинства стран мира, проявилась и в Республике Таджикистан. Так, в 2015 г. ВВП увеличился в 1,4 раза, а объем услуг, оказанных хозяйствующим субъектам и населению, возрос в 1,8 раза. Во-вторых, доля услуг в создании ВВП в последние десятилетия непрерывно возрастает и сейчас составляет не менее 40,3%, повышаясь в отдельные годы до 44,2% (в 2010 г.) и 43,8% (в 2013 г.). В-третьих, наметилась тенденция к снижению ежегодных темпов прироста производства услуг в стране с 22,6% в 2012 г. до 5,3% в 2015 г., что характеризует первоначальное насыщение рынка инфраструктурных услуг.

Формированию рыночных отношений, особенно на начальном этапе, в значительной степени препятствовала неразвитость рыночной инфраструктуры, ибо её создание требует координации деятельности различных субъектов экономики в региональном, отраслевом и институциональном аспектах. Поэтому развитие инфраструктуры осуществляется на основе комплексного системного подхода с учетом особенностей объектов, действующих в каждой отрасли, а эффективность её использования зависит от состояния отрасли и занимаемого ею места в региональной экономике [7].

Преобладающая часть элементов общей инфраструктуры создавалась государством с целью улучшения функционирования экономических субъектов, а также государственного регулирования их деятельности в различных экономических ситуациях.

Однако действующие в регионах объекты инфраструктуры не выполняют в полном объеме возложенные на них функции удовлетворения спроса субъектов на инфраструктурные услуги, необходимые для обеспечения устойчивого развития отраслей и территорий. Речь идет о низком удовлетворении спроса субъектов на товары и услуги, связанные с охраной природной среды, что обусловлено уровнем развития и рациональностью размещения объектов инфраструктуры на территории региона. В связи с этим необходимо организовать тесные контакты между региональными хозяйствующими субъектами и объектами общей и рыночной инфраструктуры.

При определении влияния инфраструктуры на экономику регионов необходимо произвести её разделение на общую и рыночную подсистемы. Общая инфраструктура создает условия для нормального функционирования региональных и отраслевых субъектов, осуществляющих деятельность в сфере производства и реализации товаров и услуг, а рыночная инфраструктура связана с непосредственным оказанием услуг субъектам для осуществления деятельности в условиях рынка и конкурентной борьбы.

Для обеспечения устойчивого развития экономики регионов инфраструктурный фактор «играет ключевую роль в формировании единого экономического макрорегионального пространства и глобального рынка со свободным перемещением товаров и услуг». [8]

Устойчивость развития приоритетных сфер и отраслей, к числу которых относятся пищевая и легкая промышленность, во многом зависит от развития рыночной инфраструктуры, и прежде всего от слаженной работы экспортного маркетинга и товаропроводящей сети.

Если речь идет об устойчивости регионального развития в целом, то его можно обеспечить путем повышения эффективности сети инфраструктурных предприятий, особенно в тех сферах и отраслях производства, в которых:

- субъекты имеют возможность увеличить экспортный потенциал, все больше превращая область в конкурентоспособный регион;
- использование объектов инфраструктуры способствует увеличению производства товаров и услуг и насыщению региональных и межрегиональных рынков;
- имеет место быстрое внедрение рыночных форм хозяйствования и новейших технологий для производства высококачественных товаров, приумножающих национальное богатство;
- расширяется использование хозяйствующими субъектами современного менеджмента, повышающего эффективность воспроизводственного процесса.

Вопрос об определении влияния инфраструктурного фактора на эффективность функционирования регионального хозяйства является сложным, ибо его исследование связано с многофункциональностью и многоаспектностью региональной экономической системы. Кроме того, еще не сформировались теоретические и методологические подходы к определению понятия «региональное хозяйство» и его инфраструктуры. Если первое представляет собой относительно обособленную подсистему государства в национальной экономике, то вторая определяется как совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, видов их деятельности, призванных создавать условия для

нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. При этом регионы аккумулируют все больше функций и финансовых ресурсов, принадлежавших "центру". Усиливаются процессы децентрализации экономической власти, а обеспечение устойчивого развития экономики региона становится одной из главных функций региональной власти. Взаимодействие республиканских министерств, ведомств и региональных властей, а также совершенствование экономических отношений между центром и регионами, осуществляемых на основе развитой сети инфраструктурных объектов, обеспечивает устойчивое функционирование региональной экономики в общей системе национальной экономики.

Региональное хозяйство, выступающее в качестве субъекта рыночной деятельности, естественно, становится участником конкурентной борьбы на национальных и международных рынках товаров, услуг и капитала. Успех региона в конкурентной борьбе может быть обеспечен путем создания развитой инфраструктуры и её маркетинговых и информационных элементов. Именно с их помощью значительно возрастает возможность защиты "торговой марки" продуктов, производимых в регионе, и обеспечение более высокого инвестиционного рейтинга территории.

Маркетинговые и информационные службы, обслуживающие региональное хозяйство как крупного агента рынка и функционирующие на административных границах региона, создают условия для свободной экономической деятельности предпринимательских структур на рынке и оказывают, с учетом особенностей спроса, услуги по рациональному использованию труда, кредитно-финансовых ресурсов, ценных бумаг, информации, знаний и т.д.

Кроме того, маркетинговые и информационные службы, оказывающие разнообразные услуги по предоставлению товаров населению, проживающему на территории региона и имеющему определенный уклад жизни, определяемый сложившимися историческими традициями и обычаями, должны знать особенности системы жизнеобеспечения, ибо на первый план выдвигается проблема воспроизводства населения и трудовых ресурсов, развития образования, здравоохранения и культуры, сохранения природной среды территории и развития на ней системы расселения жителей.

В развитии теории устойчивости важную роль играют институты, и прежде всего институты управления, налоговый, таможенный и др., и их совершенствование в процессе формирования рыночной экономической системы. Они выполняют двоякую задачу:

1. Деятельность институтов направлена на уменьшение неопределенности путем установления устойчивых связей между экономическими агентами, с одной стороны, и государством, устанавливающим «правила игры» и законы по их строгому соблюдению, - с другой.

2. Институты, оказывающие рыночным агентам услуги инфраструктурного характера.

Решение обеих задач способствует формированию институциональной среды как основы обеспечения устойчивости экономического роста. Поэтому стабильность экономических институтов представляет собой важнейший фактор экономического развития, а устойчивость экономической системы является фактором стабильности функционирования институтов.

Список использованной литературы:

1. Байматов А.А. Водно-энергетические ресурсы регионального экономического развития. // Бизнес. Образование. Право. Вестник ВИБ. – Волгоград, 2014. - № 3 (28). - С. 27-30.
2. Байматов А.А. Теоретические основы устойчивого развития региональной экономики // Вестник ТГУПБП. – 2016. - № 2(67). - С.20.
3. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. 2-е издание. - М.: ИНФРА-М, 1999. - 479 с.
4. Радаев В. Малый бизнес и проблемы деловой этики: надежды и реальность // Вопросы экономики. – 1996. - № 7. - С.19-25.
5. Жамин В.А. Инфраструктура при социализме. - М.: Политиздат, 1991.- 312 с.
6. Таджикистан: 25 лет государственной независимости. – Душанбе: АСПРТ, 2016. – 520 с.
7. Гайнутдинов Э.М. Основы предпринимательства. - Минск: Высшая школа, 2000. – 325 с.
8. Иванов Л.Б. Экономико-теоретические основания структурных трансформаций инфрасистем в рыночной экономике России. - М.: Интеллект, 2007. – 160 с.

Reference Literature:

1. Baymatov A.A. Water-Power Resources of the Regional Economic Development//Business. Education. Law//Bulletin of VIB (Volgograd Institute of Business). - Volgograd, 2014. - #3(28). – pp. 27-30.
2. Baymatov A.A. Theoretical Grounds of Sustainable Regional Economy Development //Bulletin of TSULBP. 2016. - #2(67). – p. 20.
3. Rayzberg B.A., Lozovsky L.Sh., Starodubtseva Ye.B. Modern Economy Dictionary. The second edition, - M.: INFRA-M, 1999. - 479 pp.
4. Radayev B. Small Business and Problems of Business Ethics: Hopes and Reality // Issues of Economy. 1996, - #7. – pp. 19 – 25.
5. Zhamin V.A. Infrastructure under Socialism. – M.: Politizdat, 1991. – 312 pp.
6. «Tajikistan: 25 Years of State Independence». - Dushanbe: SATRP, 2016. – 520 pp.
7. Gaynutdinov E.M. Grounds of Entrepreneurship. – Minsk: Higher School, 2000. – 325 pp.
8. Ivanov L.B. Economic-Theoretical Grounds of Structural Transformations of Infra-Systems in Market Economy of Russia. – M.: Intellect, 2007. – 160 pp.