

DOI 10.26726/2305-4484-2017-3-60-69  
УДК 338.1+332

**ГАСАНОВ МАГОМЕД АЛИЕВИЧ**  
д.э.н., профессор, ведущий научный сотрудник ФГБУН  
«Институт социально-экономических исследований ДНЦ РАН»,  
e-mail: iseiran@mail.ru

## СОВРЕМЕННЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СКФО

**Аннотация. Цель работы.** В статье рассматриваются современные организационно-экономические проблемы устойчивого развития производственной инфраструктуры региона. Ставит задачи: выявление факторов, влияющих на ускоренное развитие производственно-инфраструктурного комплекса СКФО; поиск и обоснование направлений устойчивого развития; определение роли производственной инфраструктуры на развитие экономики с позиций модернизационных процессов. **Метод или методология проведения работы.** Проведен экономико-статистический анализ функционирования и развития производственной инфраструктуры СКФО. Основой исследования являются фундаментальные труды отечественных и зарубежных учёных в области экономики производственной инфраструктуры. В ходе исследования использованы экономико-статистические виды анализа, позволяющие выработать концептуальные подходы к устойчивому развитию производственной инфраструктуры региона. **Результаты.** Научные результаты по тематике исследования могут быть использованы при анализе и прогнозировании структурных составляющих производственной инфраструктуры страны и ее регионов. Среди них: разработаны методические подходы к реализации инновационной стратегии, предусматривающие эффективное использование георесурсов как важнейшего условия устойчивого развития экономики производственной инфраструктуры СКФО; выявление формы проявления закономерности и тенденции функционирования производственной инфраструктуры региона, учитывающие особенности ее формирования и совершенствования организационной структуры управления; предложена концепция развития экономики инфраструктурного комплекса региона, базирующаяся на принципах адаптации изменения внешней и внутренней среды на современном этапе; осуществлена разработка интегрированной системы комплексного развития экономики подотраслей производственной инфраструктуры на основе экономико-математической модели; определены основные направления совершенствования управления производственной инфраструктуры в условиях модернизации экономики и разработаны многофакторные экономико-статистической модели подотраслей инфраструктурного комплекса Северо-Кавказского Федерального Округа. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть использованы при анализе и прогнозировании структурных составляющих производственной инфраструктуры страны и ее регионов. **Выводы.** Делаются выводы, что научные разработки и сформулированные выводы направлены на дальнейшее развитие отрасли, повышение эффективности и функционирования предприятий производственной инфраструктуры.

**Ключевые слова:** региональная экономика, параметры, эффективность, производственная инфраструктура.

---

**GASANOV MAGOMED ALIEVICH**  
Doctor of Economic Sciences, Professor, Lead Research Associate of FSBIS  
“Institute of Social-Economic Studies of DSC of the RAS”,  
e-mail: iseiran@mail.ru

## MODERN ORGANIZATIONAL-ECONOMIC PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF MANUFACTURING INFRASTRUCTURE OF THE NCFD

**Abstract. The goal of the paper.** The manuscript discusses modern organizational-economic

problems of sustainable development of the manufacturing infrastructure of the region. It establishes the following tasks: finding factors impacting the accelerated development of the manufacturing-infrastructure complex of the NCFD; search and substantiation of focus areas of sustainable development; determining the role of manufacturing infrastructure on the development of economics from the stance of modernization processes. **The method or methodology of performing the study.** We have performed an economic-statistical analysis of functioning and development of the manufacturing infrastructure of the NCFD. The basis of the study are fundamental studies of domestic and foreign scientists in the area of economics of manufacturing infrastructure. In the process of the study we have used economic-statistical types of analysis allowing to develop conceptual approaches to sustainable development of manufacturing infrastructure of the region. **The results.** The scientific results on the topic of the study may be used when analyzing and forecasting the structural components of the country and its regions. Among them are the following: we have developed methodological approaches to implementing the innovative strategy that provide for an effective use of georesources as the most important condition of sustainable development of the economics of the manufacturing infrastructure of the NCFD; discovering the forms of manifestation of logic and tendencies of functioning of the organizational infrastructure of the region taking into account the peculiarities of its formation and improvement of the organizational structure of management; we have suggested a concept of development of the economy of the infrastructural complex of the region based on the principles of adaptation of the change in the external and internal environment at the modern stage; we have performed a development of an integrated system of complex development of the economics of sub-sectors of the manufacturing infrastructure based on an economic-mathematical model; we have determined the main areas of focus of improvement of management of the manufacturing infrastructure in the conditions of modernization of the economy, and we have developed multi-factor economic-statistical models of sub-sectors of the infrastructural complex of the North Caucasian Federal District. **The area of application of the results.** The results of the study performed may be used when analyzing and forecasting the structural components of the manufacturing infrastructure of the country and its regions. **Conclusions.** We have come to the conclusions that scientific development and formulated conclusions are directed towards further development of the industry, improving the effectiveness and functioning of enterprises of the manufacturing infrastructure.

**Keywords:** the regional economics, parameters, effectiveness, manufacturing infrastructure.

**Введение.** В условиях развития рыночных отношений инфраструктурная проблема является одной из приоритетных в числе социально-экономических вопросов. Инфраструктурная отрасль – это сфера национальных интересов. На этапе перехода экономики в фазу модернизации, усиления интеграционных процессов возрастает роль производственной инфраструктуры, комплексного развития и взаимодействия подотраслей инфраструктуры, а также во взаимосвязи с другими составляющими экономики и социальной сферы Дагестана.

Развитие экономики на обозримую перспективу приведет к увеличению спроса на все виды инфраструктурных услуг, а это способствует развитию всей инфраструктуры. Предприятия и организации региона могут устойчиво функционировать только при условии своевременной и сохранной доставки продукции. Для Республики Дагестан, учитывая ее геоэкономическое положение, развитие всех видов производственной инфраструктуры в условиях модернизации – это не только экономическая задача, а прежде всего задача обеспечения единства Северо-Кавказского федерального округа и страны.

Учитывая важное значение в сфере функционирования и развития отраслей инфраструктуры, широкомасштабной и непротиворечивой целью её развития до 2025 года является формирование устойчивой интегрированной инфраструктурной системы региона (ИИСР), которая обеспечивала бы потребности населения качественными и конкурентоспособными услугами при минимизации нагрузки на окружающую среду.

Только такая система может обеспечить максимальную коммуникационную способность гражданского общества. Достичь этого можно только при активной пропускной способности инфраструктурных сетей и максимальной провозной способности инфраструктурных средств

всех его видов. Ни один из видов производственной инфраструктуры самостоятельно с этой стратегической проблемой не справится. Нужен комплексный подход к решению проблемы.

Такая цель модернизации экономики отраслей инфраструктуры сформулирована впервые и удовлетворяет потребности всего общества, а не отдельных групп, представляющих интересы определенного вида инфраструктуры.

Предлагаем концептуальную схему построения ИИСП как организацию системной формы взаимодействия всех видов производственной инфраструктуры, наиболее эффективное использование геоэкономического и отраслевого ресурса за счет совместных инфраструктурных операций с наиболее рациональными вариантами структурно-поточных схем направления (грузопотоков, пассажиров и т.д.), обеспечивая качества инфраструктурных услуг.

Основная особенность построения системы заключается в том, что она не стремится к монополизации, давая возможность развивать каждому виду подотраслей производственной инфраструктуры свое поле деятельности в инфраструктурном комплексе региона.

В числе новых подходов особо следует выделить такие направления, которые фактически являются основным стержнем формирования стратегии развития отрасли инфраструктуры в новых экономических условиях на значительный период с учетом многопланарности региональной производственной инфраструктуры и стремлением эффективного использования всех имеющихся ресурсов.

Одним из первоочередных направлений развития инфраструктуры является рациональная структурная организация отрасли, которая обеспечивала бы единство ее управления, координации и регулирования всех составных факторов, то есть определение такого структурного построения отрасли, которое позволяет с наименьшими затратами формировать рынок инфраструктурных услуг.

В современный период принципиально новой проблемой модернизации отрасли является формирование модели рынка сферы услуг на основе инфраструктурного баланса. Следующим принципиально новым для отрасли концептуальным направлением развития является рациональное взаимодействие всех видов производственной инфраструктуры с целью использования преимущества того или иного вида, обеспечивая интегральное обслуживание отраслей экономики региона.

Стратегически новым направлением для отрасли также является выработка характеристик и технологий, направленных на формирование высокого качества инфраструктурных услуг, определяющего их конкурентоспособность. К числу новых направлений для отрасли относится обеспечение минимизации нагрузки на окружающую среду от хозяйственной деятельности.

Вместе с тем необходимо осуществление принципиально нового подхода к безопасности инфраструктурной деятельности как интегральной характеристики, оценивающей все составляющие её компоненты (технологические, эксплуатационные, технические). Новые организации и техническая программа в условиях модернизации должны быть использованы при построении интегральной информационной системы для отрасли в целом, обеспечивающей единство представления и восприятия всей информации о функционировании производственной инфраструктуры, что в настоящее время практически отсутствует.

Следовательно, отмеченные принципиально новые направления для развития региональной отрасли инфраструктуры требуют максимальной концентрации усилий на решении новых фундаментальных проблем. В первую очередь, реализация научно обоснованной стратегии развития инфраструктурных отраслей требует проведения комплекса исследований в виде программы фундаментальных и поисковых работ, которые позволяют им занимать лидирующие позиции в всероссийском пространстве инфраструктурных услуг.

Важнейшей задачей государственной политики в области производственной и социальной инфраструктуры на рассматриваемый период становится создание и развитие рациональной инфраструктуры, позволяющей решать задачи повышения конкурентоспособности региональной экономики и качества жизни населения, удовлетворения растущих потребностей экономики и населения в инфраструктурных услугах региона, соответствующих мировому уровню качества в условиях громадного дефицита отечественных инфраструктурных ресурсов. В статье рассматриваются современные организационно-экономические проблемы развития производственной инфраструктуры СКФО.

**Метод исследования.** В инфраструктурных отраслях экономики региона сфере модернизации связано с разрешением сложной и важной проблемы взаимодействия различных отраслей производственной сферы в рамках ИИСП. В данном случае необходима совокупность правовых и законодательных норм по определенному кругу взаимных отношений, образующих «институт согласия» между всеми видами инфраструктуры, участвующими в производственном процессе. Это позволит более рационально использовать перевозочную способность инфраструктурных средств и повысить качество представляемых услуг.

Объем платных услуг инфраструктуры РД в первом полугодии 2013 г. в сравнении с СКФО приведены в табл. 1. Основной задачей государственной политики в области производственной инфраструктуры является ускоренное формирование соответствующей адекватной нормативно-правовой базы функционирования инфраструктурной системы, обеспечивающей формирование рынка сферы услуг. Ясно, что, не имея соответствующего законодательного обеспечения, производственная сфера региона не станет конкурентоспособным сегментом глобального рынка услуг.

	Всего, млн.рублей	Индекс физического объема, в % к I полугодью 2012 г.
Республика Дагестан	33484,8	103,8
Республика Ингушетия	4574,1	115,4
Кабардино-Балкарская Республика	9618,5	104,5
Карачаево-Черкесская Республика	5248,8	102,6
Республика Северная Осетия-Алания	10203,6	99,6
Чеченская Республика	9611,8	136,9
Ставропольский край	52783,5	113,4

На современном этапе определяется переход инфраструктурной системы страны и ее регионов на инновационный путь развития. Такой переход требует пересмотра государственной политики в отношении научного обеспечения развития производственной инфраструктуры и подготовки современных кадров. Только внедрение и использование новых знаний и технологий позволит продвигаться по пути формирования инфраструктурной сферы Дагестана, адекватной современным требованиям по безопасности и экологичности, качеству и конкурентоспособности, соответствующим наилучшим стандартам, и обеспечивающим растущие потребности региональной экономики и населения в грузопассажирских перевозках. Так, например, грузооборот субъектов хозяйственной деятельности, занимающихся автоперевозками продукции за первое полугодие 2013 года составил 2446,0 млн.ткм, что на 5,1% больше аналогичного периода предыдущего года, а пассажирооборот составил 2274,7 пасс.-км, что 6,5% выше, чем 2012 г.

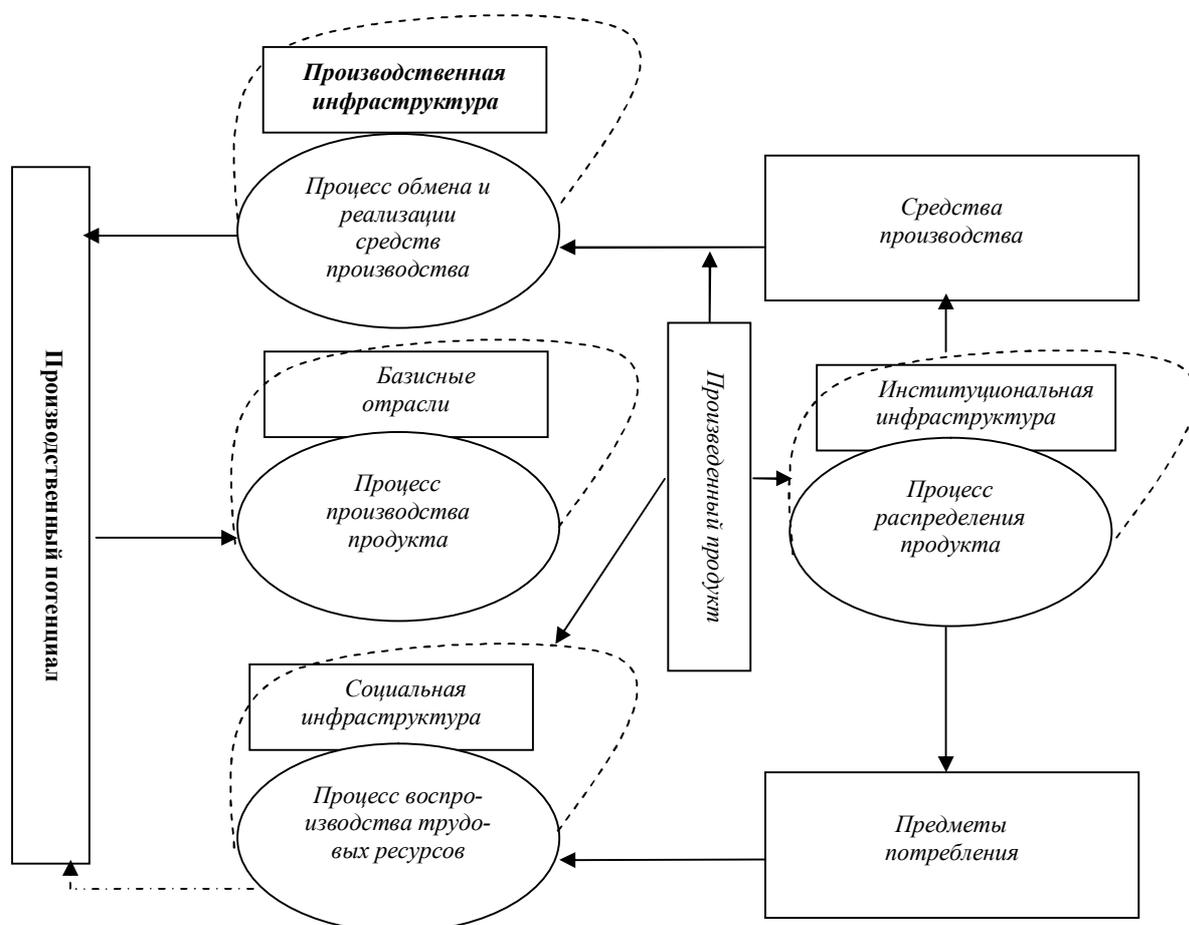
Одной из первоочередных проблем направленного устойчивого развития отрасли является поиск научно-обоснованной структурной организации рационального построения системы управления отраслью – это сложнейшая фундаментальная проблема теории организации больших систем. При этом необходимо пользоваться принципом обеспечения рационального взаимодействия различных видов производственной инфраструктуры.

В настоящее время формируются принципиально новые положения общей теории безопасности отраслевых инфраструктурных систем, позволяющей определять интегральные критерии оценки обобщенной безопасности, включающие в себя все составляющие факторы, определяющие функционирование инфраструктуры (экономические, технологические, экологические, эргономические), то есть определяющие качество инфраструктурных услуг. Это направление также должно быть выделено в стратегии. Научно обоснованная организация инфраструктурных направлений, использование их в интересах государства позволит в условиях модернизации принципиально изменить эффективность работы инфраструктурного комплекса региона [2, с. 110–116].

Из этого следует, что формирование качественного и конкурентоспособного рынка произ-

водственных услуг, полностью удовлетворяющего потребностям общества при условии минимизации нагрузки на окружающую среду, также является генеральным стратегическим направлением развития и повышения эффективной деятельности отрасли. Производственная инфраструктура в процессе материального воспроизводства можно представить следующим образом (схема 1).

Известно, что качество услуг обеспечивается необходимыми постоянными целенаправленными комплексными исследованиями по разработке новых технологий, по внедрению инноваций. Поэтому направление развитие инфраструктурного комплекса экономики страны, СКФО и республики требует опережающего проведения широкомасштабных исследований для решения крупных научно-практических проблем, фактически определяющих успех в достижении цели – формировании и эффективном функционировании отраслей инфраструктуры. Именно поэтому Россия и её регионы определили в числе шести гражданских приоритетов государственной научной политики производственные системы инфраструктуры.



**Схема 1.** Производственной инфраструктуры в процессе материального воспроизводства

На современном этапе для формирования таких систем необходимо предварительно её определить перспективный и прогнозный облик к 2025 году (инфраструктурные и геоэкономические ресурсы, грузо- и пассажиропотоки и т.д.) на имитационных моделях с учетом внешних и внутренних условий функционирования отрасли, а также принципов и приоритетов развития региональной и отечественной экономики в целом. Для этого необходима специализированная государственная комплексная программа фундаментальных и прикладных исследований в интересах развития инфраструктурного комплекса страны, СКФО и РД, позволяющая реализовать первоочередные проблемы стратегии развития отрасли научно обоснованными методами. В программе должны найти отражение важнейшие стратегические направления развития отрасли до 2025 года, а именно: рациональное развитие инфраструктурных отраслей в соответствии с потребностями экономики и общества [22; 23].

Решения проблемы в сфере модернизации необходимо обосновать на модельно-предсказательном уровне применительно на основе всестороннего анализа объемов и направлений, например перевозок продукции и пассажиров на обозримую перспективу, сравнения вариантов развития инфраструктурных сетей методом регрессионного моделирования процессов с использованием геоинформационных моделей в сочетании с современными экономическими методами.

Формирование рынка инфраструктурных услуг. Важное значение имеют формирования модели рынка производственного обеспечения, основывающейся на постоянном изучении потребностей общества, выработке четких представлений не только о количественных, но и качественных потребностях заказчика. Исследования стандартов на основные виды услуг, предусмотрев в них научно обоснованные требования к условиям обслуживания, позволяет обеспечить совершенствование форм и методов контроля качества представляемых услуг. Особое внимание следует уделить разработке и реализации новых информационных технологий, разработка новых принципов снижения влияния деструктивных факторов естественного и искусственного происхождения на основе построения модели рынка производственно-информатизационных услуг.

Устойчивое развитие информатизационных сетей позволяет предпринимателям достигать значительной экономии производственных ресурсов. Так, по данным опросов предпринимателей Дагестана, стоимость передачи и обработки информации в результате использования сетей связи сократилась в 35–40 раз. Это было достигнуто благодаря снижению расходов на рабочую силу, обслуживающую обмен информацией, более эффективному использованию имеющейся информатизационной техники и росту параметров (табл. 2).

Таблица 2

**Некоторые параметры развития подотраслей производственной инфраструктуры в регионе [11 : 76, 80]**

	Январь–декабрь 2014 г.	В % к январю–декабрю 2013 г.
Автомобильные дороги с твердым покрытием, км	29,3	33,2
Мосты, шт/пог.м	7/392,1	8/165,4
Газовые сети, км	181,1	71,6
Водоводы и сети, км	113,9	70,6
Очистные сооружения, тыс. м <sup>3</sup> в сутки	240,0	–
Трансформаторные понизительные подстанции напряжением 35 кВ и выше, тыс. кВа	1,6	40,0
Волокнооптические линии связи, км	129,5	–
Радиорелейные линии связи, км	1119,1	2041,3
Антенно-мачтовые сооружения ЛЭП, напряжением 35 кВ и выше, км	71,2	36,6

Развитие рационального взаимодействия видов производственной инфраструктуры: Решение проблемы в условиях модернизационных процессов предполагает формирование структуры управления и регулирования инфраструктурных сетей на маршрутах международных и внутренних на основе координации, связывающей всех участников рынка сферы услуг (грузовладельцы, грузоотправители, грузополучатели, перевозчики, экспедиторы, таможенные брокеры, стивидоры, кредитно-финансовые и страховые кампании), а также создание общих взаимовыгодных инфраструктурных и оптимизационных проектов с грузовладельцами. Основой решения указанных проблем должно стать использование современных системных методов теории компромиссных решений, теории построения инфраструктурных сетей, теории создания интеллектуальных систем, позволяющих определить количественные оценки рационального взаимодействия участников рынка услуг в условиях модернизации экономики региона.

**Результаты.** В результате научно-практического анализа определена роль и тенденции функционирования производственной инфраструктуры в развитии экономики региона в современных условиях хозяйствования, а также исследованы теоретические и методологические основы комплексного социально-экономического развития инфраструктуры в условиях инновационных преобразований. В этой связи, в работе рассматривается стратегические направления и приоритеты инновационного развития экономики производственной инфраструктуры в условиях модернизации. На базе аналитического материала разработана новая многофакторная экономико-статическая модель подотрасли инфраструктурного комплекса региона.

Таким образом, состояние производственной инфраструктуры в условиях трансформации социально-экономических отношений на Северном Кавказе требует приведение ее в соответствии потребностям отраслей экономики региона, а реализация предложенных мероприятий позволит сформировать инфраструктурную систему, обеспечивающую конкурентное преимущество республики на международном рынке производственно-инфраструктурных услуг, переориентировать транзитные перевозки продукции на дагестанские дорожно-транспортные коридоры [20, с. 1–33].

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

Научные результаты по тематике исследования. Разработаны методические подходы к реализации инновационной стратегии, предусматривающие эффективное использование георесурсов как важнейшего условия устойчивого развития экономики производственной инфраструктуры СКФО; выявление формы проявления закономерности и тенденции функционирования производственной инфраструктуры региона, учитывающие особенности ее формирования и совершенствования организационной структуры управления; предложена концепция развития экономики инфраструктурного комплекса региона, базирующаяся на принципах адаптации изменения внешней и внутренней среды на современном этапе; осуществлена разработка интегрированной системы комплексного развития экономики подотраслей производственной инфраструктуры на основе экономико-математической модели; в настоящее время проводится работа по определению основных направлений совершенствования управления производственной инфраструктуры в условиях модернизации экономики и разработки многофакторной экономико-статистической модели подотраслей инфраструктурного комплекса региона.

Практическое использование концепции авторов, считаем, будет способствовать: ускорению рыночных преобразований в отраслях транспортно-логистической инфраструктуры, созданию благоприятных условий для развития бизнеса, производства и экспорта инфраструктурных услуг; сбалансированному развитию различных видов инфраструктуры, оптимальному распределению геоэкономических ресурсов между ними, предотвращению «отраслевого лоббирования»; максимальному отражению особенностей региона в развитии инфраструктурной системы; формированию и приоритетному развитию рационального использования геоэкономического потенциала национальной транспортно-логистической сферы; обеспечению её устойчивого функционирования; эффективной интеграции региона в мировую инфраструктурную систему; содействию реализации экспортного потенциала национальной инфраструктурной отрасли; надежному и эффективному инфраструктурному обеспечению геоэкономических связей со странами СНГ, ближневосточного рынка и гарантированному использованию их инфраструктуры для транзита региональных внешнеторговых потоков.

**Выводы.** Сформулированные выводы и предложения, направленные на повышение эффективности и результативного функционирования предприятий транспортно-логистических узлов инфраструктуры с учетом использования геотраслевого ресурса. Некоторые предложения автора по совершенствованию и устойчивому развитию подотраслей производственной инфраструктуры с использованием геоэкономического потенциала сводится к следующему:

– качественно обустроить транспортный коридор «Север–Юг» для развития международного транзита и экспортных перевозок продукции, где ключевыми субъектами станут Дагестан и Астраханская область;

– формировать с учетом современных реалий транспортной инфраструктуры курортно-рекреационной зоне, в первую очередь речь идет о качестве транспортно-логистических узлов федеральной дорожной сети М29 «Кавказ»;

– создавать дорожные фонды на муниципальном уровне и решать проблемы внутрирегиональных дорог. Это будет определенная новация. Проведенный анализ показал, что есть проблемы с наполнением дорожных фондов, но мы рекомендовал бы в ряде муниципалитетов региона с этим вопросом поэкспериментироваться;

– объем ремонта инфраструктурной сети в стране и ее регионах к 2020 году довести более девяти-десяти тысяч километров в год. Чтобы решить проблему устойчивого развития и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры необходимо постепенно увеличивать объем капитальных вложений транспортно-логистические узлы и к 2025 году привести всю инфраструктурную сеть в соответствие с нормативами;

– приоритетными должны стать внутригородские и внутрипоселковые дороги – в Северо-Кавказском регионе и в Дагестане сотни малых населенных пунктов имеют сложности с круглогодичным доступом к автотрассам, а перспективный прогноз авторов развития отрасли выходит за географические границы приграничного региона. К примеру, появление новых современных дорожно-транспортной сети позволит сделать реальностью идею доступности главных курортов Юга России – Кавминвод, Домбая, Приэльбрусья, Черноморского побережья и др., что позволит резкое увеличение числа туристов;

– среди перспективных, приоритетных задач, по мнению авторов, – создание в составе международных транспортных коридоров и транспортно-логистических узлов современных автомагистралей, которые будут справляться с растущим потоком машин и т.д.;

– ускорить разработку законодательно-правовой и нормативной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными условиями эффективный механизм и структуру управления производственной инфраструктурой с учетом геоэкономического ресурса каждого региона.

Основной целью формирования эффективной производственной инфраструктуры региона является количественное и качественное удовлетворение услуг с обеспечением благоприятных и безопасных условий пользования инфраструктурой, бесперебойной и надежной работы транспорта, минимизации негативных последствий производственной деятельности.

Таким образом, на основании проведенного исследования можно сделать вывод о том, что при современном состоянии предприятий региона модернизационные преобразования в ней могут принести существенный эффект лишь при формировании эффективного механизма управления, при значительном повышении технического уровня предприятий инфраструктурной отрасли, модернизации и обновлении производственной базы всех её составляющих для ускоренного развития производственной инфраструктуры региона. В связи с этим, поиски резервов управления и повышения эффективности предприятий региона в условиях структуризации экономики представляет особый интерес для науки, а также имеют практическое значение.

#### *Литература*

1. Багомедов М.А. *Стратегические приоритеты развития социальной сферы региона. Том 1. ISBN 978-5-90 3063-80-2. Махачкала. Издательский дом «Наука плюс», 2011.*
2. Гасанов М.А., Курбанов К.К. *Материально-техническая база как основа устойчивого развития агропроизводства в регионе / Региональные проблемы преобразования экономики. 2013, № 2(36). С. 187–193.*
3. Гордеев О.И. *Комплексное развитие промышленности региона на этапе модернизации и перехода к инновационной экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. 2013, № 2. С. 110–116.*
4. Дохолян С.В., Экигалцев О.В. *Анализ и сравнительная оценка законодательства и несостоятельности и банкротстве. Ежекв. научный журнал «Региональные проблемы преобразования экономики». Махачкала, 2004. № 2.*
5. Камалова Т.А. *Качество и безопасность товаров и услуг. Научный журнал «Апробация». № 7, 2014. С. 59–61.*
6. Курбанов К.К. *Направления развития регионального АПК на этапе стабилизации и подъема эконо-*

мики. материалы Круглого стола, проведенного в Институте социально-экономических исследований ДНЦ РАН, 2005. С. 5–14.

7. Курбанов К.К., Петросянц В.З. Роль и место АПК в устойчивом развитии региональной системы (на примере СКФО) // Региональные проблемы преобразования экономики, 2014. С. 107–112.

8. Кутаев Ш.К., Сагидов Ю.Н. Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 6. С. 62–66.

9. Петросянц В.З., Дохолян С.В., Петросянц Д.В. Баширова А.А. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики. – М.: Экономика, 2011.

10. Петросянц В.З., Дохолян С.В., Ниналалова Л.Г., Мусаева З.А. Северо-Кавказский федеральный округ: проблемы, возможности и направления экономического развития // Региональные проблемы преобразования экономики. 2015, № 2(52), с. 29–40.

11. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь – декабрь 2014 года. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан (Дагестанстат). Махачкала, 2014. 30 с.

12. Ясин Е., Акиндинова, Якобсон, Яковлев А. Состоится ли новая модель экономического роста в России? М. - // Экономист, № 5, 2013 г.

13. Гимбатов Ш.М. Проблемы социально-экономического развития республик Северного Кавказа // Вопросы структуризации экономики, 2012. № 3. С. 114–117.

14. Послание: приоритеты расставлены. Дагестанская правда от 4 декабря 2015 г.

15. Гимбатов Ш.М. Роль социального капитала в экономическом развитии региона // Вопросы структуризации экономики. 2011. № 2. С. 91–93.

16. Россия в XXI веке: глобальные вызовы и перспективы развития. Материалы третьего Международного форума, 21–22 октября 2014 г. Москва, под общ. ред. Цветкова В.А. – М.: ИПР РАН, 2014. – С. 33–36.

17. Bumte C.Ю. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2.4.1. М.: 2014 г. – С. 54–58.

18. Plotnikov V., Fedotova G., Popkova E., Kastyurina A. Harmonization of Strategic Planning Indicators of Territories' Socioeconomic Growth. Regional and Sectoral Economic Studies, 2015, vol. 15-2, pp. 105–114. <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers1527.pdf>

19. Volkov S.K. Social and Economic Disproportion of Development of Russian Territories. Regional and Sectoral Economic Studies, 2015, vol. 15–20. pp. 137–144. <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers15210.pdf>

20. Basso Leonardo J. and Hugo E. Silva. Efficiency and Substitutability of Transit Subsidies and Other Urban Transport Policies. American Economic Journal: Economic Policy, vol. 6, no. 4, november 2014, pp. 1–33. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.6.4.1>

21.. Basso Leonardo J. and Hugo E. Silva. Efficiency and Substitutability of Transit Subsidies and Other Urban Transport Policies. American Economic Journal: Economic Policy, vol. 6, no. 4, November 2014, pp. 1–33. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.6.4.1>

22. Jocelyne Bourgon . A new synthesis of public administration: Serving in the 21st century. McGill-Queen's University Press, 2011. 430 с. <http://www.mqup.ca/new-synthesis-of-public-administration--a-products-9781553393122.php>

23. Jan-Erik Lane. State management: An enquiry into models of public administration and management. Routledge Taylor & Francis Group, 2009. 192 p.

[https://books.google.by/books/about/State\\_Management.html?hl=ru&id=rqh5AgAAQBAJ](https://books.google.by/books/about/State_Management.html?hl=ru&id=rqh5AgAAQBAJ)

24. Clifford G. Gaddy, Barry Ickes. Bear traps on Russia's road to modernization. Taylor and Francis, 2013. 134 p. <https://www.routledge.com/Bear-Traps-on-Russias-Road-to-Modernization/Gaddy-Ickes/p/book/9780415662765>

25. Freek Colombijn and Joost Coté. Cars, Conduits, and kampongs: The modernization of the Indonesian city, 1920-1960. Brill, 2014. 295 p. <http://booksandjournals.brillonline.com/content/books/9789004280724>

26. Jay Mandle. Persistent underdevelopment: Change and economic modernization in the West Indies. Routledge Taylor & Francis Group, 288 p. <http://www.artplot.ru/book/books-and-magazines/145183-paradoxes-of-modernization-unintended-consequences-of-public-policy-reform.html>

27. Edoardo Ongaro. Public management reform and modernization: Trajectories of administrative change in Italy, France, Greece, Portugal and Spain. Edward Elgar Publishing Ltd, 2009. 316 p. [https://play.google.com/store/books/details/Edoardo\\_Ongaro\\_Public\\_Management\\_Reform\\_and\\_Modern?id=vADd1-O9si4C](https://play.google.com/store/books/details/Edoardo_Ongaro_Public_Management_Reform_and_Modern?id=vADd1-O9si4C)

#### References:

1. Bagomedov M. A. Strategic priorities of development of the social sphere of the region. Volume 1. ISBN 978-5-90 3063-80-2. Makhachkala. Science Plus publishing house, 2011.

2. Gasanov M. A., Kurbanov K. K. Material and technical resources as a basis of sustainable development of agroproduction in the region / Regional problems of transformation of economy. 2013, No. 2(36). Page 187-193.

3. Gordeev O. I. Complex development of the industry of the region at a stage of upgrade and transition to innovative economy//Regional problems of transformation of economy. 2013, No. 2. Page 110-116.

4. Dokholyan S. V., Ekigaltsev O. V. Analysis and comparative assessment of the legislation and insolvency and bankruptcy. Ежекв. scientific magazine Regional Problems of Transformation of Economy." Makhachkala, 2004. No. 2.

5. Kamalova T. A. Quality and safety of goods and services. Scientific magazine Aprobation."No. 7, 2014. Page 59-61.

6. Kurbanov K. K. The directions of development of regional agrarian and industrial complex at a stage of

- stabilization and economic recovery. materials of the Round table which is carried out at Institute of social and economic researches DNTs RAS, 2005. Page 5-14.
7. Kurbanov K. K., Petrosyants V. Z. Rol and the place of agrarian and industrial complex in sustainable development of regional system (on the example of North Caucasus federal district)//Regional problems of transformation of economy, 2014. Page 107-112.
8. Kutayev Sh. K., Sagidov Yu. N. Current state and problems of development of the industry of the region// Regional problems of transformation of economy. 2014. No. 6. Page 62-66.
9. Petrosyants V. Z., Dokholyan S. V., Petrosyants D. V. Bashirova A. A. The strategy of regional development in the conditions of innovative transformations of an ekonomika. – M.: Economy, 2011.
10. Petrosyants V. Z., Dokholyan S. V., Ninalalova L.G., Musayeva Z. A. North Caucasian Federal District: problems, opportunities and directions of economic development//Regional problems of transformation of economy. 2015, No. 2(52), page 29-40.
11. Economic and social situation of the Republic of Dagestan for January – December, 2014. Territorial authority of federal service of the state statistics on the Republic of Dagestan (Dagestanstat). Makhachkala, 2014. 30 pages.
12. Yasin E., Akindinova, Jacobson, Yakovlev A. Whether the new model of economic growth in Russia will take place? M-//the Economist, No. 5, 2013 of.
13. Gimbatov Sh. M. Problems of social and economic development of the republics of the North Caucasus// Questions of structurization of economy, 2012. No. 3. Page 114-117.
14. Message: priorities are placed. The Dagestan truth of December 4, 2015.
15. Gimbatov Sh. M. A role of a social capital in economic development of the region//Questions of structurization of economy. 2011. No. 2. Page 91-93.
16. Russia in the XXI century: global challenges and prospects of development. Materials of the third International forum, on October 21-22, 2014 Moscow, under a general edition of Tsvetkov V. A. – M.: International Party of Russia of RAS, 2014. – Page 33-36.
17. Witte of Page Yu. Means of communication and economic development of Russia. Book 2.4.1. M.: 2014 – Page 54-58.
18. Plotnikov V., Fedotova G., Popkova E., Kastyurina A. Harmonization of Strategic Planning Indicators of Territories' Socioeconomic Growth. Regional and Sectoral Economic Studies, 2015, vol. 15-2, pp. 105–114. <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers1527.pdf>
19. Volkov S.K. Social and Economic Disproportion of Development of Russian Territories. Regional and Sectoral Economic Studies, 2015, vol. 15–20. pp. 137–144. <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers15210.pdf>
20. Basso Leonardo J. and Hugo E. Silva. Efficiency and Substitutability of Transit Subsidies and Other Urban Transport Policies. American Economic Journal: Economic Policy, vol. 6, no. 4, november 2014, pp. 1–33. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.6.4.1>
- 21.. Basso Leonardo J. and Hugo E. Silva. Efficiency and Substitutability of Transit Subsidies and Other Urban Transport Policies. American Economic Journal: Economic Policy, vol. 6, no. 4, November 2014, pp. 1–33. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.6.4.1>
22. Jocelyne Bourgon . A new synthesis of public administration: Serving in the 21st century. McGill-Queen's University Press, 2011. 430 c. <http://www.mqup.ca/new-synthesis-of-public-administration--a-products-9781553393122.php>
23. Jan-Erik Lane. State management: An enquiry into models of public administration and management. Routledge Taylor & Francis Group, 2009. 192 p. [https://books.google.by/books/about/State\\_Management.html?hl=ru&id=rqh5AgAAQBAJ](https://books.google.by/books/about/State_Management.html?hl=ru&id=rqh5AgAAQBAJ)
24. Clifford G. Gaddy, Barry Ickes. Bear traps on Russia's road to modernization. Taylor and Francis, 2013. 134 p. <https://www.routledge.com/Bear-Traps-on-Russias-Road-to-Modernization/Gaddy-Ickes/p/book/9780415662765>
25. Freek Colombijn and Joost Coté. Cars, Conduits, and kampongs: The modernization of the Indonesian city, 1920-1960. Brill, 2014. 295 p. <http://booksandjournals.brillonline.com/content/books/9789004280724>
26. Jay Mandle. Persistent underdevelopment: Change and economic modernization in the West Indies. Routledge Taylor & Francis Group, 288 p. <http://www.artplot.ru/book/books-and-magazines/145183-paradoxes-of-modernization-unintended-consequences-of-public-policy-reform.html>
27. Edoardo Ongaro. Public management reform and modernization: Trajectories of administrative change in Italy, France, Greece, Portugal and Spain. Edward Elgar Publishing Ltd, 2009. 316 p. [https://play.google.com/store/books/details/Edoardo\\_Ongaro\\_Public\\_Management\\_Reform\\_and\\_Modern?id=vADd1-O9si4C](https://play.google.com/store/books/details/Edoardo_Ongaro_Public_Management_Reform_and_Modern?id=vADd1-O9si4C)