

УДК: 338.1+332

ГАСАНОВ МАГОМЕД АЛИЕВИЧ

д.э.н., ведущий научный сотрудник
Института социально-экономических исследований ДФИЦ РАН,
e-mail: aida3259@mail.ru

DOI:10.26726/1812-7096-2020-10-24-32

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ КОМПЛЕКСНОГО ФОРМИРОВАНИЯ ИНТЕГРИРУЮЩЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ СОВРЕМЕННЫХ ВЫЗОВОВ

Аннотация. Цель работы. В статье рассматриваются назревшие проблемы комплексного формирования интегрирующей инфраструктуры в условиях современных вызовов. При этом целью исследования является определить стратегические приоритеты подотраслей инфраструктуры с позиции системного анализа, а также диагностировать связанность субъектов регионов СКФО за счет отраслей современных инфраструктурных составляющих. **Метод или методология проведения работы.** Проведен комплексный социально-экономический анализ устойчивого развития отраслей интегрирующей инфраструктуры региона в условиях инновационных преобразований и современных вызовов. Основой исследования являются фундаментальные научные труды отечественных и зарубежных учёных в области экономики производственной составляющей инфраструктуры. В ходе исследования использованы методы научного познания: системный анализ, сравнение и экономико-статистические методы. **Результаты.** Научно-практические результаты исследования позволяют использовать системный подход формирования интегрирующей составляющей экономики инфраструктуры региона. Сформированы приоритетные пути совершенствования комплексного формирования отраслей интегрирующей инфраструктуры в условиях инновационных преобразований и современных вызовов глобализации. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть применены при формировании эффективной и радикальной системы интегрирующей инфраструктуры СКФО, а также прогнозировании видов производственной инфраструктуры РФ и её субъектов. Вместе с тем результаты анализа рекомендованы для разработки и реализации инвестиционных программ функционирования и системного развития дорожно-транспортной инфраструктуры. Кроме того, реализация стратегических приоритетов автора позволят использовать резервы управления в повышении эффективности отраслевых предприятий в условиях преобразования экономики региона. **Выводы.** По результатам проведенного исследования сделан вывод, практическое использование авторской концепции будет способствовать: повышению эффективности функционирования интегрирующих предприятий, сбалансированному развитию составляющих производственно-отраслевой инфраструктуры страны и ее регионов в условиях современных вызовов.

Ключевые слова: стратегические приоритеты, комплексное развитие, интеграция, модели, современные вызовы, инфраструктура.

GASANOV MAGOMED ALIYEVICH

Dr.Sc. of Economics, Leading Researcher at the Institute
of Socio-Economic Research of the Russian Academy of Sciences,
e-mail: aida3259@mail.ru

STRATEGIC PRIORITIES OF THE INTEGRATED FORMATION OF AN INTEGRATING PRODUCTION LINE INFRASTRUCTURE IN THE FACE OF MODERN CHALLENGES

Abstract. The purpose of the work. The article deals with the urgent problems of complex formation of the integrating infrastructure in the conditions of modern challenges. The aim of this study is to determine the strategic priorities of sub-sectors of infrastructure in terms of systemic analysis, as well as to diagnose the connectivity of the constituent entities of the North Caucasus Federal district regions due to the industries modern infrastructure components. **Method or methodology of the work.** A comprehensive socio-economic analysis of the sustainable development of sectors of the integrating infrastructure of the region in the context of innovative transformations and modern challenges is carried out. The basis of the research is the fundamental scientific works of domestic and foreign scientists in the field of economics of the production component of infrastructure. In the course of the study, the methods of scientific cognition were used: system analysis, comparison and economic and statistical methods. **Results.** The scientific and practical results of the study will allow us to use a systematic approach to the formation of an integrating component of the regional infrastructure economy. Priority ways of improving the integrated formation of industries of integrating infrastructure in the conditions of innovative transformations and modern challenges of globalization are formed. **Scope of the results.** The results of the study can be applied in the formation of an effective and radical system of integrating infrastructure of the North Caucasus Federal District, as well as forecasting the types of industrial infrastructure of the Russian Federation and its subjects. At the same time, the results of the analysis are recommended for the development and implementation of investment programs for the functioning and systematic development of road transport infrastructure. In addition, the implementation of the author's strategic priorities will allow the use of management reserves in improving the efficiency of industrial enterprises in the context of the transformation of the regional economy. **Conclusions.** The results of the study concluded, practical use of the author's concept will contribute to: increase of efficiency of functioning of integrated enterprises, balanced development of the components production and branch infrastructure of the country and its regions in the context of contemporary challenges. **Keywords:** strategic priorities, integrated development, integration, models, modern challenges, infrastructure.

Введение. Развитие материального производства на современном этапе выдвигает все большие требования к качеству разрабатываемых интегрирующих отраслей инфраструктуры, к их научному обоснованию и сбалансированности анализа сложившихся социально-экономических связей. Экономика СКФО – сложнейшая многоотраслевая система, и обеспечение пропорционального его развития требует дальнейшего совершенствования передовых методов прогнозирования.

В настоящее время одним из наиболее разработанных новых научных приоритетов анализа сложившихся тенденций и закономерностей прогнозирования развития экономики региона является применение метода производственно-отраслевых моделей. Сравнительно широкое развитие исследований теории и практики составления межотраслевых проектов последние годы привело к определенным успехам в разработке этого приоритетного метода.

В деле внедрения метода предложенная автором в практику прогнозирования динамическая модель используется для решения ряда вопросов прогнозирования отраслей инфраструктуры, а также сделаны отдельные попытки применить этот метод, например, в региональных республиках СКФО. «Сравнительно недостаточное внедрение метода в практику экономико-статистического анализа материального производства и прогнозирования сдерживается трудностями получения нужной информации в субъектах региона» [3, с. 114–117].

Необходимо отметить, что значение интегрирующих моделей, разработанных автором для республик и краев региона, особенно возросло после перехода к инновационному методу управления экономики. Несмотря на огромные преимущества этого метода, в настоящее время несколько ослаблено внимание к территориальным проектам. Анализ структуры экономики республик и районов и прогнозирование их дальнейшего развития с помощью системы интегрирующих моделей будут способствовать решению актуальных территориальных проблем развития экономики.

В настоящей работе сделана попытка исследовать и проанализировать всю систему производственно-отраслевой инфраструктуры в развитии экономики региона. Наряду с рассмотрением отдельных составляющих сделана попытка показать роль и место видов инфраструктуры в общей системе прогнозных расчетов на уровне региона. В связи с тем что теоретические основы и математический аппарат моделирования разработаны достаточно глубоко, основное внимание в работе обращается на экономический анализ отраслей производственно-отраслевой инфраструктуры в развитии экономики в условиях формирования радикальной динамической и системной модели в регионе.

Метод исследования. Социально-экономические модели, интегрирующие производственно-отраслевой системы инфраструктуры, – основа эффективности устойчивого развития экономики страны и ее регионов. Поэтому в настоящее время наблюдается повышенное внимание ученых к этим фундаментальным, определяющим вопросам. По всем видам производственно-отраслевой инфраструктуры для системного отражения их влияния на экономику субъектов СКФО были разработаны специальные формы моделей. Основательная информация по производственно-отраслевой сфере, находящихся в ведении структуры отраслей экономики была получена непосредственно из матричных статистических моделей производственно-хозяйственной деятельности предприятий и организаций отрасли.

Параметры для разработки моделей использованы из производственно-отраслевых составляющих инфраструктуры по всем видам отраслевой сферы. При этом сбор необходимых данных был связан с рядом сложностей в связи с отсутствием единого органа управления отраслью. Подробная информация о деятельности производственно-отраслевых составляющих была получена в результате проведения дополнительных исследований. Заполнение модели производственно-хозяйственного прогноза деятельности произведено также по всей составляющей производственно-отраслевой и транспортной инфраструктуры региона.

В ходе работы исследователем проверялся с двух точек зрения: возможности сбора необходимой информации для построения производственно-отраслевой интегрирующей модели и стабильности агрегированных коэффициентов прямых затрат. В эволюции модели стабильность коэффициентов должна быть сохранена на перспективу пяти – семи лет, т. е. в этом периоде изменения коэффициентов должны оказывать существенное влияние на изменение коэффициентов полных затрат. Анализ стабильности необходимо осуществлять в ходе анализа матрицы коэффициентов прямых затрат экономической модели республики. В результате этих работ может оказаться целесообразным в классификаторе объединить отдельные отрасли, составляющие производственно-отраслевую сферу.

Коэффициенты прямых затрат – исходная база прогнозно-аналитических расчетов с помощью интегрирующей модели. Поэтому разработка и формирование коэффициентов прямых затрат на всех уровнях планирования и управления – это наиболее основательный этап в построении и анализе производственно-отраслевой модели. При этом построении социально-экономической модели принята трехступенчатая классификация, должны быть разработаны три вида коэффициентов прямых затрат – индивидуальные, групповые и отраслевые. Индивидуальные коэффициенты определяют норму расхода сырья и материалов на производство отдельных видов продукции по предприятиям региона в разрезе классификации третьей ступени.

Групповые коэффициенты характеризуют нормы расхода сырья и материалов на производство каких-либо агрегированных видов продукции по предприятиям и организациям в разрезе классификации второй ступени. Отраслевые коэффициенты квалифицируются по проекту производства и распределения продукции в разрезе классификации первой ступени. Расчет индивидуальных коэффициентов α_{ij} может быть осуществлен непосредственно на основе матричных моделей производственно-финансовых прогнозов предприятий и организаций отраслей инфраструктуры региона. Этот расчет производится по формуле:

$$\alpha_{ij} = X_{ij} / X_j,$$

где X_{ij} – расход ресурсов вида i на производство продукции вида j (в составе ресурсов учитываются позиции, отражаемые в первом и третьем разделах матричных моделей производственно-финансовых прогнозов); X_j – объем производства продукции вида j .

При таких расчетах появляются подотрасли инфраструктуры, характеризующие комплекс-

ные статьи расходов. Поэтому непосредственно в матричных моделях производственно-финансового прогноза предприятий целесообразно осуществить перераспределение комплексных статей расходов в разрезе составляющих их видов ресурсов по видам производственно-отраслевой инфраструктуры.

Необходимо отметить две важные особенности модели производственно-отраслевого прогноза. Прежде всего, основное производство инфраструктуры выпускает продукцию для технологических нужд текущего функционирования вспомогательных (обслуживающих) производств экономики региона. Вторая особенность в том, что вспомогательные производства не выпускают конечной продукции. Это означает, что параметры второго раздела по строкам вспомогательных производств имеют нулевое значение.

Результаты. Используя особенности, можно перераспределить статьи расходов, включающие продукцию и услуги вспомогательных производств в разрезе составляющих элементов по конкретным видам выпускаемых продуктов экономики СКФО. Конкретизировав общую систему уравнений применительно к матричным моделям производственной деятельности, можно выразить ее следующим образом:

$$A_1X_1 + Y_1 = X_1; A_3X_1 + A_4X_2 = X_2,$$

где A_1 – блок коэффициентов прямых затрат, характеризующих внутривыпускное потребление выпускаемых на предприятии продуктов; A_3 – блок коэффициентов прямых затрат, характеризующих потребление услуг вспомогательных производств в основном производстве; A_4 – блок коэффициентов прямых затрат, характеризующих потребление услуг вспомогательных производств для собственных целей; X_1 – вектор валового выпуска основной продукции предприятия; X_2 – вектор стоимости услуг вспомогательных (обслуживающих) производств; Y_1 – товарный выпуск основной продукции предприятия.

Нетрудно заметить, что эти системы уравнений могут решаться отдельно при заданном товарном выпуске продукции по основному производству. На основе решения первой подсистемы получают значения вектора X_1 . Следовательно, производственно-матричная модель предприятия позволяет определять два типа индивидуальных коэффициентов прямых затрат: с учетом статей комплексных затрат и с распределением этих статей по составляющим их элементам.

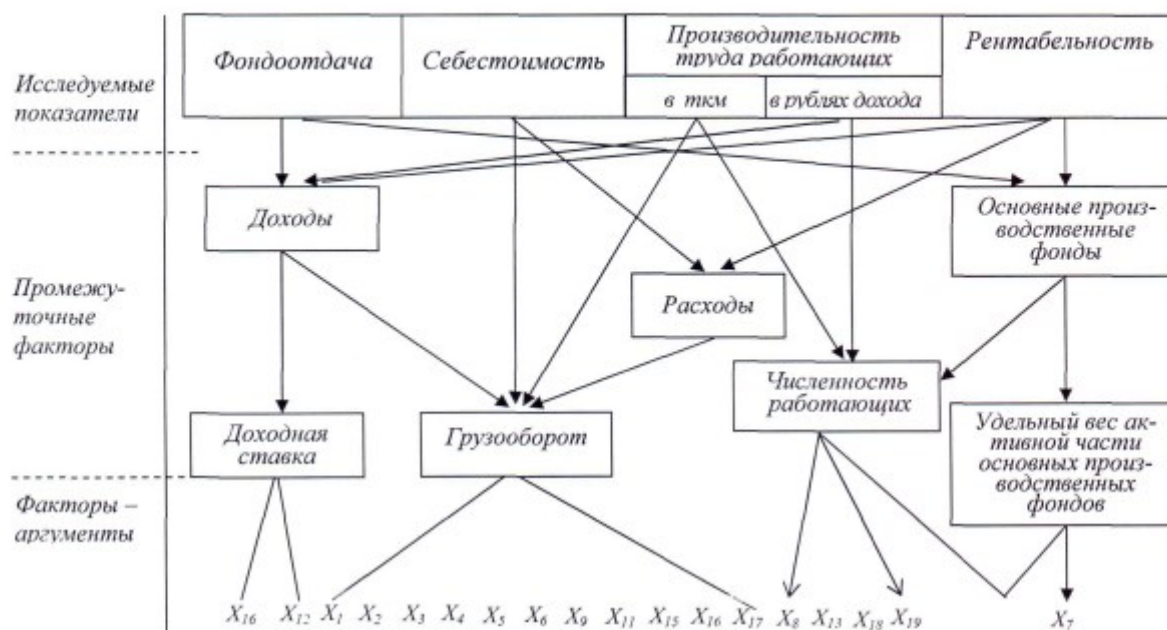
При этом расчет индивидуальных коэффициентов прямых затрат осуществляется в разрезе позиций третьей ступени классификатора интегрирующей системы. При переходе ко второй ступени осуществляется агрегация продуктов в группы или отрасли. Именно на этой стадии в процессе построения отраслевых моделей осуществляется расчет групповых коэффициентов прямых затрат. Переходным звеном от матричных моделей производственной инфраструктуры к отраслевым моделям является вариантная матрица. В процессе построения вариантных матриц осуществляется объединение конкретных видов изделий в позиции второй ступени классификатора.

Этот процесс можно представить следующим образом: в вариантной матрице осуществляется двойное объединение параметров матричных систем предприятий ${}^s X_{ij}^1$ по вариантам, т. е. по предприятиям-производителям i , включаемым в состав отрасли j второй ступени классификатора, и по группам продукции, т. е. переход от классификации продуктов i третьей ступени к позициям s второй ступени классификатора. Отраслевая модель заполняется укрупненными таким образом показателями.

В агропромышленном комплексе СКФО в большом количестве выращиваются однолетние технические культуры. Материальные затраты на производство одного и того же вида продукции по зонам аграрного сектора различны вследствие разнообразия климатических и почвенных условий, а также из-за особенностей организации производства и труда, что дополнительно принималось во внимание при расчете коэффициентов прямых затрат.

При этом расчет коэффициентов прямых затрат осуществлялся по следующим этапам: составлялся матричный производственно-отраслевой прогноз по предприятиям интегрирующих связи; объединялась продукция в позиции второй ступени классификатора и заполнялись матричные модели предприятия этими параметрами; составлялись вариантные матрицы в разрезе номенклатуры второй ступени классификатора; рассчитывались групповые коэффициенты на

единицу продукции отрасли; объединялись позиции отраслевых моделей в соответствии с первой ступенью классификатора; разрабатывались варианты матрицы по классификации первой ступени, т. е. по видам продукции, выпускаемой рядом отраслей народного хозяйства; составлялся отраслевой баланс производства и распределения продукции; рассчитывались отраслевые коэффициенты экономики прямых затрат.



Условные обозначения

- | | |
|---|--|
| X_1 – коэффициент выпуска автомобилей по линии ; | X_{11} – среднее расстояние перевозки грузов ; |
| X_2 – коэффициент использования пробега ; | X_{12} – средняя доходная ставка 10 ткм ; |
| X_3 – коэффициент использования грузоподъемности ; | X_{13} – средний стаж работы водителя ; |
| X_4 – средняя грузоподъемность автомобилей ; | X_{14} – удельный вес грузов 1 класса ; |
| X_5 – средняя продолжительность пребывания автомобилей на линии ; | X_{15} – удельный вес процессов по грузоподъемности в общей грузообъемн. подвижного состава ; |
| X_6 – размер автохозяйств ; | X_{16} – удельный вес грузоподъемности, работающих на отдельном тарифе в общей грузоподъемности подвижного состава ; |
| X_7 – соотношение стоимости транспортных средств к совокупной стоимости ОПФ ; | X_{17} – простой под погрузкой – разгрузкой ; |
| X_8 – процент текучести кадров ; | X_{18} – удельный вес водителей 1-го класса ; |
| X_9 – удельный вес автомобилей до 2-х тонн ; | X_{19} – средний разряд ремонтных рабочих ; |
| X_{10} – фондовооруженность труда ; | |

Схема выявления факторов, определяющих величину исследуемых показателей

Подобная практика приобретения прогнозных сведений нам кажется более приоритетной по следующим факторам. Матричные модели годовой программы, которые разрабатываются непосредственно на предприятии, соответствуют форме и требованиям интегрированной модели. Вместе с тем обработку этих материалов можно полностью механизировать, на основе вышеуказанных моделей можно получить более точные и достоверные параметры. И, наконец, такая система дает возможность организовать постоянно действующую систему информатизации для построения радикальной внешнеэкономической модели.

Предлагаемый способ является наиболее целесообразным и рациональным, несмотря на трудоемкость составления матричных моделей на самих предприятиях. Необходимо отметить, что до сих пор не выработано единого мнения об организации экономической информатизации. Однако для систематического отраслевого обновления нужны не простые экономико-статистические формы, которые пригодны на данный момент, а необходима фундаментальная

база для организации потока экономической информатизации. Имея такую систему управления, можно ежегодно вносить коррективы в межотраслевую и внешнеэкономическую модели и программы и превратить их в важнейший инструмент системного развития.

Основой прогностно-аналитических расчетов с помощью математической интегрированной модели являются величина и структура конечного продукта. Наряду с коэффициентами прямых затрат величина конечного продукта принимается как известная в общей системе уравнений. Необходимо отметить, что параметры конечного продукта непостоянны даже в течение периода, который характеризуется стабильностью коэффициентов прямых затрат.

Поэтому разработка методики определения конечного продукта имеет важное самостоятельное значение в общей системе методологических проблем построения модели интегрирующих связей. Если параметры коэффициентов прямых затрат в течение определенного времени заново не разрабатываются, то структуру и величину конечного продукта необходимо ежегодно пересматривать.

Матрица коэффициентов прямых затрат по Республике Дагестан рассчитана на основе плановой информации 2020 г. После внесения нужных коррективов в технологические нормативы матрицу прямых затрат можно использовать для расчетов внешнеэкономических и межотраслевых связей. Для этого требуется разработать параметры, характеризующие величину и структуру конечного продукта на основе фактических данных определенного отчетного периода.

В научной литературе существуют определенные разногласия при определении параметра конечного продукта. Некоторые ученые в понятие конечный продукт включают следующие данные: все накопления, фонд потребления, сальдо вывоза и ввоза продукции. По мнению других авторов, в конечный продукт следует включить только сумму, которая расходуется на расширение производства и непроемленное потребление. Как видим, здесь исключены некоторые очень важные разделы конечного продукта.

Фонд накопления обычно включает наряду с элементами чистых капитальных вложений ту часть средств производства, которая используется для восстановления выбывших основных средств за счет соответствующей величины амортизационных отчислений. Такая структура фонда накопления сложилась из-за невозможности разделения затрат продукции, используемой в качестве основных средств, на фонд накопления для расширения воспроизводства и на фонд реализации. С другой стороны, такое определение находит и теоретическое объяснение, поскольку восстановление выбывших основных средств, как правило, сопровождается качественным изменением производственных фондов.

Величина вывоза продукции за пределы Дагестана также обычно зависит от определенной структуры вывозимой продукции. Это объясняется наличием одновременного ввоза такой продукции, которая производится в пределах республики в течение рассматриваемого периода. Поэтому вся номенклатура вывозимой продукции подразделяется на две группы: чистый вывоз – поставки продукции собственного производства за пределы республики Дагестан и вывоз продукции при наличии ввоза аналогичной дополняющей продукции [8, с. 107–112].

В последнем случае, очевидно, в позиции вывоз второго квадранта интегрирующих связей отражается разница между объемом вывозимой и аналогичной ввозимой продукции. При этом с учетом последних замечаний конечный продукт инфраструктурных связей не тождественен величине потребляемого национального дохода республики. Очевидно, для определения величины национального дохода сумма конечного продукта должна быть скорректирована на фонд реновации и сальдо вывоза и ввоза продукции.

В некоторых методических разработках и монографических исследованиях не отражена разница между понятиями «конечный продукт» и «национальный доход». Одни ученые считают, что сальдо вывоза и ввоза входит и в конечный продукт, и в национальный доход, другие полагают, что для определения используемого национального дохода реновацию основных фондов не следует исключать из фонда накопления и т.д. На наш взгляд, объем используемого национального дохода должен отличаться от конечного продукта, так как эти две категории имеют в некоторой степени разную природу. При рассмотрении проблемы формулировки понятия конечного продукта необходимо принять во внимание тип схемы интеграции с точки зрения отражения в ней параметров ввозимой продукции. Это обстоятельство недостаточно

учитывается, по нашему мнению, некоторыми исследователями.

С точки зрения отражения в модели ввозимой продукции было выделено два его основных типа: баланс, в котором затраты и потребление ввозимой продукции отражаются в первом и во втором разделах вместе с затратами и потреблением районной продукции; баланс, в котором затраты ввозимой продукции отражаются отдельно от затрат районной продукции в особых подразделах третьего и четвертого разделов. Эти параметры характеризуются следующей системой уравнений (в векторно-матричной форме):

$$(A_r + M)X + (G_r + G_m) + W - I = X,$$

где A_r – матрица коэффициентов прямых затрат только районной продукции на производство районной продукции; M – матрица коэффициентов прямых затрат ввозимой продукции на производство районной продукции; X – вектор валовых выпусков продукции отраслей материального производства района; G_r – вектор конечного потребления (т. е. продукции, идущей на возмещение выбытия основных фондов, накопление и потребление) только районной продукции; G_m – вектор конечного потребления только ввозимой продукции; W – вектор вывоза районной продукции; I – вектор ввоза продукции в район.

Методические параметры ввоза в модели могут формироваться по-разному в зависимости от способа агрегирования отдельных продуктов в отрасли. Первый способ состоит в том, что в дополняющий ввоз включают все виды ввозимой продукции, входящие в состав данной отрасли первой ступени классификатора, независимо от того, что некоторые из этих видов продукции не производятся. Если, например, в республике производятся трубы, а все остальные виды проката ввозятся, то независимо от этого все ввозимые виды проката относятся к дополняющему ввозу.

Выводы. Одним из важнейших источников информации для анализа основных тенденций формирования экономики региона служат результаты производства продукции. Материалы исследования дают возможность вскрыть недостатки в прогнозировании экономики, разрабатывать более обоснованные текущие и перспективные программы. Наряду с этим результаты анализа могут и должны служить базой составления прогнозных интегрирующих экономических связей.

Использование целой системы прогнозных отраслевых экономических связей должно послужить одним из наиболее важных инструментов научно обоснованного прогнозирования развития хозяйства республик и краев СКФО, инструментом согласованного формирования отраслей специализации и комплексирующих составляющих экономики.

Прогнозные межотраслевые связи могут и должны стать серьезным приоритетом в повседневной экономической работе. Их возможности в сбалансировании прогноза на всех этапах его разработки должны быть использованы в полной мере. Кроме того, межотраслевые связи экономики региона СКФО должны стать основой прогнозирования разделов народнохозяйственной программы, должны помочь свести в единое целое систему и в конце концов стать тем инструментом, который позволит на деле объединить нормативный и системный методы прогнозирования.

Не менее важным аспектом внедрения модели отраслей экономических связей в прогнозную практику является возможность использования электронных вычислительных систем. С помощью статической модели межотраслевых связей, имея научно обоснованную матрицу коэффициентов прямых затрат, сумеем в короткие сроки обсчитать множество вариантов, исходя из различных подходов распределения регионального дохода, из различных величин и структуры капитальных вложений, из различных мощностей и объемов выпуска продукции отдельных отраслей экономики.

Вместе с тем внедрение межотраслевых связей в практическую работу прогнозных органов до сих пор встречается с большими трудностями. Это связано, во-первых, с тем, что межотраслевые связи инфраструктуры достаточно четко не вписываются в принятую систему прогнозирования отраслей экономики региона. Кроме того, существующая практика прогноза не заинтересовывает работников плановых органов в использовании межотраслевых связей. Недостаточно реальная информация и связанная с ней недостаточная обоснованность нормативной базы затрудняют внедрение интегрирующей модели на различных стадиях прогнозирования отраслей экономики.

Для дальнейшего расширения работ по усовершенствованию и внедрению производственно-отраслевых связей в практику прогнозирования республик СКФО уже проделано немало [6, с. 107–112]. В настоящее время Министерствами экономики СКФО сравнительно широко используются экономико-статистические модели для обоснования основных параметров и структурных изменений в прогнозировании региона. Для обоснования прогнозов на более отдаленную перспективу, в которых особенно важно учесть ресурсы основных фондов и труда, проводится подготовительная работа по использованию динамической модели прогнозных межотраслевых связей. Начата работа по формированию натурально-стоимостного планового производственно-отраслевого интегрирующего вектора.

Планируется и впредь не реже одного раза в два года разрабатывать экономико-статистические модели прогнозных межотраслевых связей для проверки сбалансированности годовых социально-экономических пропорций и динамических моделей для обоснования прогнозов на более отдаленную перспективу – 15, 20 лет. Целесообразность таких научно-практических разработок не вызывает сомнений.

Литература

1. Идзиев, Г. И., Гасанов, М. А., Курбанов, К. К., Юнусова, П. С., Балянци, К.М. Совершенствование отраслевой структуры экономики регионов СКФО : ИСЭИ ДФИЦ РАН // Аprobация. – Махачкала, 2020.
2. Багомедов, М. А. Стратегические приоритеты развития социальной сферы региона. Том 1. – Махачкала : Изд. дом «Наука плюс», 2011.
3. Гимбатов, Ш. М. Проблемы социально-экономического развития республик Северного Кавказа // Вопросы структуризации экономики. 2012. № 3. С. 114–117.
4. Гимбатов, Ш. М. Роль социального капитала в экономическом развитии региона // Вопросы структуризации экономики. 2011. № 2. С. 91–93.
5. Гордеев, О. И. Комплексное развитие промышленности региона на этапе модернизации и перехода к инновационной экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. 2013. № 2. С. 110–116.
6. Дохолян, С. В., Экигалъцев, О. В. Анализ и сравнительная оценка законодательства и несостоятельности и банкротстве // Региональные проблемы преобразования экономики. – Махачкала, 2004. № 2.
7. Камалова, Т. А. Качество и безопасность товаров и услуг // Аprobация. 2014. № 7. С. 59–61.
8. Курбанов, К. К., Петросянци, В. З. Роль и место АПК в устойчивом развитии региональной системы (на примере СКФО) // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. С. 107–112.
9. Кутаев, Ш. К., Сагидов, Ю. Н. Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 6. С. 62–66.
10. Петросянци, В. З., Дохолян, С. В., Петросянци, Д. В., Баширова, А. А. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики. – М. : Экономика, 2011.
11. Послание: приоритеты расставлены // Дагестанская правда от 4 декабря 2015 г.
12. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь – декабрь 2016 г. / Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан (Дагестанстат). – Махачкала, 2017.
13. Дохолян, С. В., Петросянци, В. З., Петросянци, Д. В., Курбанов, К. К., Садыкова, А. М. Механизмы формирования и реализации социально-экономической политики устойчивого развития региональной системы ; под общ. ред. д.э.н., проф. С.В.Дохоляна / РАН, ДНЦ, ИСЭИ. – М. : Перо, 2016.
14. Ясин, Е., Акиндинова, Яковлев, А. Состоится ли новая модель экономического роста в России? – М. : Экономист, 2013. № 5.
15. Россия в XXI в. : 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.
16. Витте, С. Ю. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2.4.1. – М. : 2014. С. 54–58.
17. Послание: приоритеты расставлены // Республиканская общественно-политическая газета «Дагестанская правда», 4 декабря 2015 г. С. 3.
18. Основное содержание Послания Президента РФ Владимира Путина Федеральному Собранию. – Москва, 1 марта 2018 г.
19. Дагестан в цифрах 2017 г. Краткий стат. г. Махачкала.
20. Reinforced plastics. 2017. No. 6.
21. Reinforced plastics. 2014. No. 6.
22. Reinforced plastics. 2016. No. 1.

References:

1. Idziev, G. I., Gasanov, M. A., Kurbanov, K. K., Yunusova, P. S., Baliyanc, K.M. Sovershenstvovanie ot-raslevoj struktury ekonomiki regionov SKFO : ISEI DFIC RAN // Aprobaciya. – Mahachkala, 2020.
2. Bagomedov, M. A. Strategicheskie prioritety razvitiya social'noj sfery regiona. Tom 1. – Mahachkala : Izd. dom «Nauka plus», 2011.
3. Gimbatov, SH. M. Problemy social'no-ekonomicheskogo razvitiya respublik Severnogo Kavkaza // Voprosy

- strukturizacii ekonomiki. 2012. № 3. S. 114–117.
4. Gimbatov, SH. M. Rol' social'nogo kapitala v ekonomicheskom razvitii regiona // *Voprosy strukturizacii ekonomiki*. 2011. № 2. S. 91–93.
5. Gordeev, O. I. Kompleksnoe razvitie promyshlennosti regiona na etape modernizacii i perekhoda k innovacionnoj ekonomike // *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2013. № 2. S. 110–116.
6. Doholyan, S. V., Ekigal'cev, O. V. Analiz i sravnitel'naya ocenka zakonodatel'stva i nesostoyatel'nosti i bankrotstve // *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. – Mahachkala, 2004. № 2.
7. Kamalova, T. A. Kachestvo i bezopasnost' tovarov i uslug // *Aprobaciya*. 2014. № 7. S. 59–61.
8. Kurbanov, K. K., Petrosyanc, V. Z. Rol' i mesto APK v ustojchivom razvitii regional'noj sistemy (na primere SKFO) // *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2014. S. 107–112.
9. Kutaev, SH. K., Sagidov, YU. N. Sovremennoe sostoyanie i problemy razvitiya promyshlennosti regiona // *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki*. 2014. № 6. S. 62–66.
10. Petrosyanc, V. Z., Doholyan, S. V., Petrosyanc, D. V., Bashirova, A. A. Strategiya regional'nogo razvitiya v usloviyah innovacionnyh preobrazovanij ekonomiki. – M. : Ekonomika, 2011.
11. Poslanie: priority rasstavleny // *Dagestanskaya pravda ot 4 dekabrya 2015 g.*
12. Social'no-ekonomicheskoe polozhenie Respubliki Dagestan za yanvar' – dekabr' 2016 g. / *Territorial'nyj organ federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Respublike Dagestan (Dagestanstat)*. – Mahachkala, 2017.
13. Doholyan, S. V., Petrosyanc, V. Z., Petrosyanc, D. V., Kurbanov, K. K., Sadykova, A. M. Mekhanizmy formirovaniya i realizacii social'no-ekonomicheskoy politiki ustojchivogo razvitiya regional'noj sistemy ; pod obshch. red. d.e.n., prof. S.V.Doholyana / RAN, DNC, ISEI. – M. : Pero, 2016.
14. YAsin, E., Akindinova, YAkobson, YAkovlev, A. Sostoitsya li novaya model' ekonomicheskogo rosta v Rossii? – M. : Ekonomist, 2013. № 5.
15. Rossiya v HKHI v. : global'nye vyzovy i perspektivy razvitiya // *Materialy tret'ego Mezhdunarodnogo foruma, 21–22 oktyabrya 2014 g. Moskva ; pod obshch. red. Cvetkova V.A.* – M. : IPR RAN, 2014. S. 33–36.
16. Vitte, S. YU. Puti soobshcheniya i ekonomicheskoe razvitie Rossii. Kn. 2.4.1. – M. : 2014. S. 54–58.
17. Poslanie: priority rasstavleny // *Respublikanskaya obshchestvenno-politicheskaya gazeta «Dagestanskaya pravda», 4 dekabrya 2015 g. S. 3.*
18. Osnovnoe sodержanie Poslaniya Prezidenta RF Vladimira Putina Federal'nomu Sobraniyu. – Moskva, 1 marta 2018 g.
19. Dagestan v cifrah 2017 g. *Kratkij stat. g. Mahachkala.*
20. Reinforced plastics. 2017. No. 6.
21. Reinforced plastics. 2014. No. 6.
22. Reinforced plastics. 2016. No. 1.