

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:10.26726/1812-7096-2021-7-79-86

## СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ ОТРАСЛЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

**Аннотация.** *Цель работы.* В статье анализируются экономические аспекты совершенствования управления комплексного развития отраслей производственной инфраструктуры и перспективы системного формирования видов инфраструктуры. При этом целью исследования является определить стратегические приоритеты эволюции подотраслей инфраструктуры с позиции комплексного исследования отрасли. **Метод или методология проведения работы.** Проведен системный экономический анализ оптимизации процессов развития отраслей инфраструктуры региона в условиях рыночных отношений 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.** Научные результаты анализа позволят использовать комплексный подход формирования и оптимизации составляющей экономики инфраструктуры региона. Среди приоритетных направлений предложена разработка правово-законодательной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми рыночными и модернизационными условиями эффективный механизм комплексного и сбалансированного прогнозирования. Сформированы приоритетные пути совершенствования комплексного формирования отраслей инфраструктуры в условиях инновационных преобразований. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть применены при формировании эффективной и радикальной системы экономической инфраструктуры СКФО, а также прогнозирования субъектов Российской Федерации. 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 региональной экономики. **Выводы.** По результатам проведенного исследования сделан вывод, практическое использование авторской концепции будет способствовать: повышению эффективности функционирования предприятий, сбалансированному развитию составляющих производственно-отраслевой инфраструктуры страны и ее регионов в условиях современных вызовов.

**Ключевые слова:** совершенствование управления, производственная инфраструктура, экономика, анализ, перспективы, эффективность, развитие.

---

**GASANOV MAGOMED ALIEVICH**

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

## IMPROVING THE MANAGEMENT OF THE INTEGRATED DEVELOPMENT OF THE INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE OF THE REGION

**Abstract. The purpose of the work.** The article analyzes the economic aspects of improving the management of the integrated development of industrial infrastructure sectors and the prospects for the systematic formation of infrastructure types. At the same time, the purpose of the study is to determine the strategic priorities of the evolution of infrastructure sub-sectors from the perspective of a comprehensive study of the industry. **The method or methodology of the work.** The system economic analysis of optimization of processes of development of branches of infrastructure of the region in the conditions of market relations 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 research, the methods of scientific cognition were used: system analysis, comparison and economic and statistical methods. **Results.** The scientific results of the analysis will allow us to use an integrated approach to the formation and optimization of the regional infrastructure component of the economy. Among the priority areas, it is proposed to develop a legal and legislative framework, to improve an effective mechanism for integrated and balanced forecasting in accordance with new market and modernization conditions. Priority ways of improving the integrated formation of infrastructure sectors in the context of innovative transformations have been formed. **The scope of the results.** The results of the conducted research can be applied in the formation of an effective and radical system of the economic infrastructure of the North Caucasus Federal District, as well as forecasting the subjects of the Russian Federation. 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.** According to the results of the study, the conclusion is made that the practical use of the author's concept will contribute to: improving the efficiency of the functioning of enterprises, the balanced development of the components of the industrial and industrial infrastructure of the country and its regions in the conditions of modern challenges. **Keywords:** management improvement, production infrastructure, economy, analysis, prospects, efficiency, development.

**Введение.** Формирование эффективной платформы производственно-отраслевой инфраструктуры является важнейшим фактором социально-экономического развития субъектов нашей страны и ее регионов. При этом, учитывая производственный и трудовой потенциал регионов СКФО как объективный приоритет международного инфраструктурного направления плодотворное и эффективное формирование регионального инфраструктурного узла и системы является актуальным и стратегически значимым не только для Республики Дагестан, Северного Кавказа, но и для всей нашей страны в целом. В этой связи дальнейшее развитие экономики и социальной сферы страны и ее регионов тесно связано с постоянным совершенствованием функционирования отраслей производственной инфраструктуры, призванной обеспечить прямые промышленно-экономические связи между отраслями народного хозяйства и субъектами Российской Федерации. Являясь важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, дорожно-транспортная подсистема инфраструктуры служит необходимым условием материального производства, одной из важнейших основ, обеспечивающих процесс воспроизводства во всех отраслях экономики и является обязательным условием рационального размещения производства.

В связи с провозглашением 2021 года юбилейным 100-летию образования ДАССР необходимо и приоритетно отметить, в докладе на IX Всероссийском съезде Советов В.И. Ленин, отмечая итоги экомторгового оборота, говорил: «... мы чрезвычайно шагнули вперед. Это связано отчасти с вопросом транспортной инфраструктуры – нашей главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики» [1, с. 302]. Огромное значение отраслей производственной инфраструктуры определяется тем, что экономика страны и ее регионов является единым народнохозяйственным комплексом.

Высказывая об особенностях и констатируя огромном значении отраслей производственной инфраструктуры для Республики Дагестан, важно вспомнить прошлое этой экономики отста-

лой окраины России, считавшаяся краем абсолютного и классического инфраструктурного бездорожья. В первые годы Советской власти, по инициативе горцев, стали проводить активные «дорожные двухнедельники» для проезда машин, в первых которых, как писала газета «Красный Дагестан», 5 ноября 1922 г. велась «битва шоссейников с разрухой».

Прошедшие годы открыла путь развития подсистемы производственной инфраструктуры, превратившегося в одну из важнейших отраслей экономики горного края. Развитием дорожной и транспортной инфраструктуры Дагестана интересовался В.И. Ленин. 12 февраля 1921 года, принимая делегацию из Дагестана, В.И. Ленин сделал заметку: «Дагестан... Транспорт. Есть шоссе. Нужны грузовики, 40 minimum...» [2, с. 420]. Он с горечью отмечал, что на окраинах Российской Федерации «царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость».

**Метод исследования.** В развитии подсистемы производственной инфраструктуры в методологии исследования можно выделить три основных экономических этапа. Первый этап охватывает период Октябрьской революции в республике по 1932 год. Он характеризуется началом строительства дорожной сети, проявлением первых автомобилей и проникновением машин в горы для обслуживания грузового, почтового и пассажирского сообщения.

Архивные документы свидетельствуют, что в 1929 году на территории республики насчитывалось всего лишь 30 автомобилей, в том числе 8 грузовых. Такой крайне малочисленный парк не мог удовлетворить самых неотложных нужд народного хозяйства, но тогда на его долю приходился весьма незначительный объем перевозок. К концу второй пятилетки число машин увеличилось по сравнению с 1928 годом почти в 6 раз, достигнув 170 е.д. Однако автопарк по-прежнему не удовлетворяет возросшие потребности экономики региона.

Рост сельскохозяйственного производства, развивающийся грузооборот кооперативного сектора, необходимость срочной доставки сырья для консервной промышленности, строительство Гергебильской электростанции в горах, а также нужды торговли вызывали необходимость быстрого развития видов транспортной инфраструктуры. Острый недостаток автомобилей и тяжелые дорожные условия чрезвычайно затрудняли задачу обеспечения народного хозяйства перевозками, вследствие чего цены даже таких товаров первой необходимости, как керосин, соль, хлеб в высокогорных районах Дагестана более чем в десять раз превышали цены этих товаров в равнинных районах. Нередко отдельные районы, в силу неразвитых инфраструктурных средств, оставались без самого необходимого. Этим же объяснялось отсутствие и слабое развитие фабрично-заводской промышленности, использование природных богатств горной зоны.

Эволюция второго этапа в методологии исследования экономического развития подсистемы инфраструктуры в ДАССР связан с созданием отечественной промышленности и завершением строительства мощных автомобильных заводов в нашей стране. Это обстоятельство определило значительное увеличение транспортных средств и в Дагестане. К концу первой пятилетки число автомобилей по сравнению с 1929 годом увеличилось почти в пять раз. Одновременно выросли и размеры выполненных ими перевозок. В 1940 году всем видами транспорта ДАССР было перевезено 6,4 млн. т. или 21,9% было перевезено автотранспортом. Грузооборот транспорта за этот год составил 11210 тыс. тонно-километров (ткм). С ростом автомобильного парка в республике возникла и острая необходимость в учреждении четкой организации его управления. В эти годы была создана Дагестанская контора «Союзтранс», которая послужила базой для создания транспортной инфраструктуры общего пользования.

В последствии в Дагестане было организовано управление автомобильного транспорта при Совнарком республики, в ведении которого были переданы автобазы Махачкалинского и Дербентского ОКХ и Дагавтотрест в составе Белиджинской, Буйнакской, Махачкалинской и Хасавюртовской автобаз. Удельный вес его в общем объеме автоперевозок по республике составил за этот год по грузообороту 4% и 3% по объему перевозок.

Развитие промышленности, увеличение численности населения, неуклонный рост материального благосостояния и культурного уровня горцев обусловили быстрый рост пассажирских перевозок. В 1934 году в республике появились первые автобусы, вместимость которых составляла 19 пассажиро-мест. В первый год эксплуатации ими перевезено 85,3 тыс. пассажиров. Для подготовки кадров в 1932 году в Махачкале был создан автодорожный техникум Дагдортранса, а затем открылась и автошкола. Дальнейшее развитие пассажирского автотранспорта характеризовалось его качественными изменениями: увеличилась численность автобусов, количествен-

ный рост сопровождался рядом изменений в его использовании. В 1940 году было выполнено уже 8,1 млн. пасс.-км., а общая протяженность автобусных линий возросла до 174 км, в том числе междугородних – до 165 км. Одним из главных факторов, обеспечивающих освоение возрастающего объема перевозок, продукции является обновление и создание необходимого резерва парка подвижного состава.

Следующий третий этап в развитии экономики и социальной сферы подсистемы производственной инфраструктуры ДАССР охватывает период с 1945 года до настоящего времени. После завершения Отечественной войны была проведена значительная работа по восстановлению и дальнейшему развитию отрасли в республике. К началу 1946 года парк подвижного состава распределялся по типам следующим образом: легковых – 144, автобусов – 9, пикапов – 15 и автомобилей специального назначения – 59 единиц. Списочный парк машин в автохозяйствах общего пользования составлял за этот год 89 ед., или 9% от общего парка подвижного состава республики. В первом послевоенном году автотранспортом ДАССР было перевезено 1241 тыс. тонн народнохозяйственной продукции и выполнено 15486 ткм. Объем перевозок грузов автотранспортом общего пользования составил 34 тыс. т, или 3% к грузообороту – 1280 тыс. ткм, или 8% от общего объема выполненного автотранспортом народного хозяйства республики.

**Результаты.** Научно-практические результаты исследования свидетельствуют, что быстрое развитие производительных сил, подъем экономики и культуры населения горцев требовали дальнейшего развития составляющие производственной инфраструктуры. Уже в 1949 году списочный парк подвижного состава достиг довоенного уровня и в дальнейшем увеличивался все более быстрыми темпами. Удельный вес автотранспорта в общем объеме перевозок возрос в 1950 году по сравнению с 1940 годом на 23%. Перевозки грузов автомобильным транспортом увеличились за десятилетие в 2,8 раза, а грузооборот возрос на 45 млн. ткм. Число рабочих и служащих занятых на автотранспорте возросло с 975 человек в 1940 году до 3647 человек в 1950 г.

В те годы парк подвижного состава Дагестана растет темпами, опережающими темпы развития народного хозяйства республики и пополняется новыми, более совершенными по своим технико-экономическим показателям машинами. К 1970 году списочная численность грузовых автомобилей возросла по сравнению с 1936 годом в 30 раз. С ростом инфраструктурных средств, увеличением объема перевозок и грузооборота повысились экономические и технико-эксплуатационные параметры работы подвижного состава. Это относится к таким показателям, как коэффициент использования парка и пробега, продолжительность пребывания машин в наряде, производительность труда.

В условиях формирования и перспективного развития транспортной инфраструктуры был образован Народный комиссариат путей сообщения, вошедший в состав Совета народных комиссаров. До 30-х годов Народный комиссариат путей сообщения сохранил единство управления всех видов производственной инфраструктуры и территориальные структуры управления, характерные для дореволюционного периода управления. Но уже в этот период закладываются основы для последующего разделения единой инфраструктурной системы на отдельные её виды. Это проявилось в создании трех отраслевых Центральных управлений по соответствующим видам транспорта: железнодорожному; речному; морскому; автомобильному, гужевого и трамвайному.

В Наркомате путей сообщения в те годы сохранилась и территориальная организация базисных транспортных систем, путем подчинения соответствующим отраслевым Центральным управлениям территориальных структур в виде правлений железных дорог в пределах определенного географического региона; речных и морских пароходств в рамках определенных водных бассейнов; окружных управлений автомобильного, гужевого и трамвайного транспорта. Принципиальной особенностью сложившейся системы управления в этот период является формирование жесткой командно-административной системы управления в условиях единой государственной формы собственности. Это потребовало, наряду с делением на отраслевые структуры, создания функциональных управлений: административного, планово-финансового, труда и зарплаты, кадров, контрольно-ревизионного и т.д.

Начавшиеся в начале 90-х годов процессы либерализации и разгосударствления собственности, практически не коснулись только железнодорожного транспорта, а остальные виды инфра-

структуры преобразовались в предприятия негосударственной собственности. Этим было положено начало третьего этапа в развитии системы управления, вызванной переходом России на рыночную экономику. В рамках этого этапа развития государственное управление сконцентрировалось в двух органах федерального уровня управления – в Министерстве путей сообщения (МПС) и Министерстве транспорта (Минтранс), при этом предприятия МПС сохранили государственную (казенную) форму собственности, а предприятия Минтранса функционируют в условиях негосударственной собственности.

Анализ позволяет сделать следующие выводы, которые необходимо учитывать при построении в регионе системы совершенствования управления производственной инфраструктурой на современном этапе его развития: в дореволюционный период в течение более 80 лет в России существовала стабильная система единого управления инфраструктурой, в которой успешно сочетались функции государственной координации деятельности на основе взаимодействия с местными управлениями дорог (железных, грунтовых и шоссейных) и хозяйственной деятельности коммерческих структур (акционерных компаний, частных владельцев инфраструктурных средств); в послереволюционный период после переходного этапа, в 1930 году единая система управления распалась на отдельные отраслевые структуры по видам при единой государственной собственности; в 1990–1992 годах произошло разгосударствление предприятий производственной инфраструктуры, при сохранении на железнодорожном транспорте государственной собственности, что определило формирование на Федеральном уровне двух структур управления – Министерство транспорта и Министерство путей сообщения; в результате этого образовались две системы: государственного управления железнодорожного транспорта и регулирования деятельности негосударственных предприятий автомобильного, водного и воздушного транспорта; принципиально важно указать, что двухуровневая система государственного управления: Министерство путей сообщения → Территориальный орган управления (дорога) на железнодорожном транспорте сохранилась неизменной в течение более 125 лет [18, с. 325–331]. Следовательно, экономико-исторический анализ позволил установить основные закономерности развития подсистемы производственной инфраструктуры в региональных условиях Дагестана.

Перспективы развития и резервы повышения эффективности производственной инфраструктуры. Республика Дагестан в едином хозяйственном организме страны характеризуется как республика перспективного развития экономики, в котором огромная роль принадлежит отраслям производственной инфраструктуры. К 1980 году объем перевозок например автотранспортом народного хозяйства ДАССР увеличился по сравнению с 1970 годом почти в три раза. В десятой пятилетке промышленное производство увеличилось на 46,9% против 35-39% в целом по стране. Высокими темпами развивались машиностроение и металлообработка. Всё это потребовало целенаправленного развития материально-технической базы подсистемы инфраструктуры, повышение эффективности транспортных средств качественного обслуживания отраслей народного хозяйства.

В настоящее время издержки инфраструктуры еще велики. Между издержками отраслей и производством существуют прямые связи, именно поэтому снижение издержек инфраструктуры следует рассматривать как важный фактор повышения эффективности производства. Этим и объясняется предусмотренные задания по снижению транспортных издержек народного хозяйства. Снижение только на 1% этих затрат означает экономию до 900 млн.руб. Снижение издер-

Группы предприятий	$T_n$ , час	$\gamma\%$	$\beta\%$	$\lambda_{сут}$	$\frac{T}{Q} \frac{1}{IAT}$	$\frac{ткм}{P} \frac{1}{IAT}$	$\frac{коп}{S} \frac{1}{ткм}$
10–24	7,8	67,1	50,8	140,8	420,9	13547,0	79,1
25–49	7,9	89,3	50,9	144,0	710,9	19791,7	69,5
50–99	8,4	120,2	65,0	164,0	1673,4	22291,7	65,2
100 и более	9,9	100,7	57,9	198,9	1680,4	29296	44,3
Итого:	8,7	95,8	55,0	157,3	1083,8	21639,0	57,6

\* *Примечание.* Составлено автором.

где  $T_n$ , час – время пребывания машин в наряде;

$\gamma\%$  – коэффициент использования грузоподъемности;

$\beta\%$  – коэффициент использования пробега;

$\lambda_{сут}$  – среднесуточный пробег;

$Q \frac{T}{IAT}$  – производительность на 1 среднесписочную автомобилетонну (в тоннах);

$P \frac{ткм}{IAT}$  – производительность на 1 среднесписочную автомобилетонну (в ткм);

$S \frac{коп}{ткм}$  – себестоимость перевозок, коп (10 ткм).

Как видно из табл. 1, с ростом производства повышаются основные параметры эксплуатационной деятельности. Так, производительность подвижного состава в тоннах на одну среднесписочную автомобиле-тонну в предприятиях с количеством машин 100 и более в 4 раза больше, а в тонно-километрах на 116,2%, чем в хозяйствах группы 10–24 машин. Среднесуточный пробег автомобилей крупных предприятий на 41,3% выше, себестоимость перевозок ниже на 34,8 коп., чем в мелких хозяйствах. С увеличением размеров хозяйств значительно повышает и эффективность использования основных фондов.

Проведенный экономический анализ управления развитием отраслей производственной инфраструктурой в стране имеет соответственно тоже три периода: первый (1865–1917 гг.), когда управление осуществлялось в условиях товарной формы хозяйствования при едином государственном органе управления всеми видами инфраструктуры; второй (1930–1990 гг.), который характеризуется управлением производственной инфраструктуры в условиях командно-директивной экономики при государственной форме собственности и управлении рядом отраслевых государственных органов; третий (1990 год по настоящее время), является переходным периодом управления в условиях перехода страны на рыночную форму хозяйствования. В России более ста лет стабильно существовала система единого управления производственной инфраструктуры, в которой успешно сочетались функции государственного управления деятельностью путем взаимодействия с местными органами управления и хозяйствующими структурами при частной собственности их на средства производства.

**Научная новизна исследования** состоит в развитии теоретических положений, методических подходов и разработке практических рекомендаций, обеспечивающих сбалансированное формирование и реализацию стратегии повышения эффективности функционирования производственно-экономической инфраструктуры, с учетом требований рыночных отношений и инновационных преобразований. Кроме того, наиболее значимые результаты анализа, полученными автором и характеризующими научную новизну исследования являются следующие: предложен производственно-оптимизационный подход функционирования предприятий и организаций отрасли и совершенствование управления комплексного развития отраслей экономической инфраструктуры региона.

**Выводы.** Сформулированные радикальные выводы и предложения, направленные на повышение эффективности и результативного функционирования отраслей производственной 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 объект инфраструктуры – транспортные параметры «Север-Юг» для развития международного транзита и экспортных перевозок продукции, где ключевыми субъектами станут Дагестан и Астраханская область.

Важно формировать с учетом современных реалий подсистемы инфраструктуры курортно-рекреационной зоны, в первую очередь речь идет о качестве транспортно-логистических узлов федеральной дорожной сети М29 «Кавказ». Необходимо создавать дорожные фонды на муници-

пальном уровне и решать проблемы внутрирегиональных дорог. Это будет определенная новация. Проведенный анализ показал, что есть проблемы с наполнением дорожных фондов, но мы рекомендовали бы в ряде муниципалитетов региона с этим вопросом поэкспериментироваться.

Объем ремонта производственно-отраслевой инфраструктурной сети в стране и ее регионах к 2030 году довести до девяти-десяти тысяч километров в год и более. Чтобы решить проблему устойчивого развития и функционирования экономики дорожно-транспортной инфраструктуры как показал проведенный анализ необходимо постепенно увеличивать объем капитальных вложений транспортно-логистические узлы и к 2035 году привести всю инфраструктурную сеть в соответствие с нормативами.

Приоритетными должны стать внутригородские и внутрипоселковые дороги – в северокавказском регионе и в Дагестане сотни малых населенных пунктов имеют сложности с круглогодичным доступом к автотрассам, а перспективный прогноз автора 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 – Кавказских Минвод, Домбая, Приэльбрусья, Черноморского побережья и т.д., что позволит резкое увеличение числа туристов и бюджет региона.

Среди перспективных, приоритетных задач, по мнению автора, – создание в составе международных транспортных коридоров современных автомагистралей, которые будут справляться с растущим потоком машин. Важно также ускорить разработку законодательно-правовой и нормативной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными условиями эффективный механизм и структуру управления отраслей производственной инфраструктурой с учетом геоэкономического ресурса каждого субъекта региона.

Основной целью формирования эффективного инфраструктурного комплекса региона в условиях инновационных преобразований отрасли является количественное и качественное удовлетворение услуг с обеспечением благоприятных и безопасных условий пользования инфраструктурой, бесперебойная и надежная работа отрасли, минимизация негативных последствий дорожно-транспортной деятельности.

Таким образом, на основании проведенного экономико-исторического исследования можно сделать вывод, что при современном состоянии производственной инфраструктуры региона модернизационные преобразования в ней могут принести существенный эффект лишь при

#### Литература

1. Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 44, с. 302.
2. Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 42, с. 420.
3. Газ. «Красный Дагестан», 5 ноября 1922 г.
4. Статистико-экономический справочник по ДАССР. Изд-во «Северный Кавказ». Ростов, 1933, с. 18.
5. Багомедов М.А. Реструктуризация экономики региона: актуальность и возможные направления // Вопросы структуризации экономики. 2012. № 4. С. 22–28.
6. Багомедов М.А. Социально-экономическая депрессивность южных регионов и угрозы развитию России // Региональные проблемы преобразования экономики. 2009. № 4. С. 288–300.
7. Багомедов М.А. Проблема снижения издержек обращения в Республике Дагестан // Вопросы структуризации экономики. 2011. № 1-2011. С. 6–12.
8. Гасанов М.А. Влияние организаций управленческого труда в повышение эффективности региональной экономики. Ежемес. науч.-практ. журнал «Апробация». г.Махачкала, № 7(2), 2014 г. С. 39–41.
9. Гасанов М.А. Исторические аспекты развития системы управления производственной инфраструктурой // Вестник Института истории, археологии и этнографии. 2016. № 2. С. 59–64.
10. Гордеев О.И. Комплексное развитие промышленности региона на этапе модернизации и перехода к инновационной экономике // Региональные проблемы преобразования экономики. 2013. № 2. С. 110–116.
11. Камалова Т.А. Качество и безопасность товаров и услуг. Научный журнал «Апробация». № 7. 2014. С. 59–61.
12. Курбанов К.К., Петросянц В.З. Роль и место АПК в устойчивом развитии региональной системы (на примере СКФО) // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. №8. С. 107–112.
13. Курбанов К.К., Юнусов М.А. Территориально-отраслевая структура и формирование трудового потенциала села. Ежемес. науч.-практ. журнал «Апробация». Махачкала, № 7. 2014 г. № 7(22). С. 69–70.
14. Кутаев Ш.К., Сагидов Ю.Н. Современное состояние и проблемы развития промышленности региона // Региональные проблемы преобразования экономики. 2014. № 6. С. 62–66.
15. Петросянц В.З., Дохолян С.В., Петросянц Д.В., Баширова А.А. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики. – М.: Экономика 2011 г. 302 с.

16. Послание (отчет) Главы Республики Дагестан Народному Собранию Республики Дагестан. Махачкала-2015 г. С. 32.
17. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь–декабрь 2014 г. Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан, 2015 г. С. 328.
18. Эльдаров Э.М., Эфендиев И.И., Гимбатов Ш.М. Принципы и основные меры повышения занятости сельского населения // Региональные проблемы преобразования экономики. 2009. № 4. С. 325–331.
19. Транспорт и связь. Статистический сборник. – М.: Финансы и статистика. – 1990. С. 239.
20. ЦГА ДАССР, ф. 22-р, оп. 12, ед.хр. 345, л. 14.
21. ЦГА ДАССР, ф. 22, оп. 18, ед. хр. 573, л. 50.
22. ЦГА ДАССР, ф. 22, оп. 18, ед. хр. 573, л. 11.

**References:**

1. Lenin V.I. Poln. sobr. soch., t. 44, s. 302.
2. Lenin V.I. Poln. sobr. soch., t. 42, s. 420.
3. Gaz. «Krasnyj Dagestan», 5 noyabrya 1922 g.
4. Statistiko-ekonomicheskij spravochnik po DASSR. Izd-vo «Severnyj Kavkaz». Rostov, 1933, s. 18.
5. Bagomedov M.A. Restrukturizaciya ekonomiki regiona: aktual'nost' i vozmozhnye napravleniya // Voprosy strukturizacii ekonomiki. 2012. № 4. S. 22–28.
6. Bagomedov M.A. Social'no-ekonomicheskaya depressivnost' yuzhnyh regionov i ugrozy razvitiyu Rossii // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2009. № 4. S. 288–300.
7. Bagomedov M.A. Problema snizheniya izderzhek obrashcheniya v Respublike Dagestan // Voprosy strukturizacii ekonomiki. 2011. № 1-2011. S. 6–12.
8. Gasanov M.A. Vliyanie organizacij upravlencheskogo truda v povyshenie effektivnosti regional'noj ekonomiki. Ezhemes. nauch.-prakt. zhurnal «Aprobaciya». g.Mahachkala, № 7(2), 2014 g. S. 39–41.
9. Gasanov M.A. Istoricheskie aspekty razvitiya sistemy upravleniya proizvodstvennoj infrastrukturoj // Vestnik Instituta istorii, arheologii i etnografii. 2016. № 2. S. 59–64.
10. 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.
11. Kamalova T.A. Kachestvo i bezopasnost' tovarov i uslug. Nauchnyj zhurnal «Aprobaciya». № 7. 2014. S. 59–61.
12. 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. № 8. S. 107–112.
13. Kurbanov K.K., Yunusov M.A. Territorial'no-otraslevaya struktura i formirovanie trudovogo potentsiala sela. Ezhemes. nauch.-prakt. zhurnal «Aprobaciya». Mahachkala, № 7. 2014 g. № 7(22). S. 69–70.
14. Kutaev SH.K., Sagidov YU.N. Sovremennoe sostoyanie i problemy razvitiya promyshlennosti regiona // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2014. № 6. S. 62–66.
15. Petrosyanc V.Z., Doholyan S.V., Petrosyanc D.V., Bashirova A.A. Strategiya regional'nogo razvitiya v usloviyah innovacionnyh preobrazovaniy ekonomiki. – М.: Экономика 2011 г. 302 s.
16. Poslanie (otchet) Glavy Respubliki Dagestan Narodnomu Sobraniyu Respubliki Dagestan. Mahachkala-2015 g. S. 32.
17. Social'no-ekonomicheskoe polozhenie Respubliki Dagestan za yanvar'–dekabr' 2014 g. Territorial'nyj organ federal'noj sluzhby gosudarstvennoj statistiki po Respublike Dagestan, 2015 g. S. 328.
18. El'darov E.M., Efendiev I.I., Gimbatov SH.M. Principy i osnovnye mery povysheniya zanyatosti sel'skogo naseleniya // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2009. № 4. S. 325–331.
19. Transport i svyaz'. Statisticheskij sbornik. – М.: Finansy i statistika. – 1990. S. 239.
20. CGA DASSR, f. 22-r, op. 12, ed. hr. 345, l. 14.
21. CGA DASSR, f. 22, op. 18, ed. hr. 573, l. 50.
22. CGA DASSR, f. 22, op. 18, ed. hr. 573, l. 11.