

УДК: 338.1+332

ГАСАНОВ МАГОМЕД АЛИЕВИЧ

д.э.н., профессор, ведущий научный сотрудник ФГБУН
«Институт социально-экономических исследований ДНЦ РАН»,
e-mail: aida3259@mail.ru

БАБАЕВА ДИАНА РАИФОВНА

к.э.н, старший преподаватель кафедры «Мировая экономика» ФГБОУ ВО
«Дагестанский государственный технический университет»,
e-mail: diana_babaeva_76@mail.ru

ФОРМИРОВАНИЕ ДОЛГОСРОЧНОЙ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННО-ОТРАСЛЕВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

Аннотация. Цель работы. В статье рассматриваются проблемы формирования долгосрочной стратегии развития производственно-отраслевой инфраструктуры региона в условиях инновационных процессов. Исследуются особенности и приоритеты структурных преобразований в данной подотрасли субъектов СКФО. С учетом этого сформированы долгосрочные стратегические направления развития экономики производственно-отраслевой инфраструктуры региона. **Метод или методология проведения работы.** Проведен социально-экономический анализ развития производственно-отраслевой инфраструктуры региона. Основой исследования являются фундаментальные труды отечественных и зарубежных учёных в области экономики дорожно-транспортной инфраструктуры. В ходе исследования использованы экономико-статистические виды анализа, позволяющие выработать концептуальные подходы к устойчивому развитию производственно-отраслевой инфраструктуры субъектов СКФО. **Результаты.** Научно-практические результаты исследования могут быть использованы при прогнозировании структурных составляющих транспортной и производственной инфраструктуры страны и ее регионов. Среди этих приоритетных направлений предложено ускорить разработку законодательно-правовой и нормативной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными условиями эффективный механизм и структуру управления дорожно-транспортной инфраструктурой, увеличить объем капиталовложений транспортно-логистические узлы. Разработаны методические подходы к реализации инновационной стратегии, предусматривающие эффективное использование георесурсов как важнейшего условия устойчивого развития экономики отраслевой инфраструктуры региона; выявлены формы проявления закономерности и тенденции функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры; определены приоритетные направления совершенствования управления отраслевой инфраструктуры в условиях модернизации экономики. **Область применения результатов.** Результаты проведенного исследования могут быть использованы при прогнозировании и анализе структурных составляющих транспортной и производственной инфраструктуры страны и её регионов, а также региональными органами управления для разработки и реализации инвестиционных программ устойчивого функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры с учетом геоэкономического ресурса как в производственной, так и в социальной сферах экономики в условиях развития рыночных механизмов. В связи с этим поиски резервов управления и повышения эффективности предприятий региона в условиях структуризации экономики представляет особый теоретический и методологический интерес для науки, а также имеют практическое значение. **Выводы.** По результатам исследований сделан вывод, что практическое использование концепции автора будет способствовать: ускорению рыночных преобразований в отраслях транспортно-логистической инфраструктуры, созданию благоприятных условий для развития бизнеса, повышению эффективности работы предприятий отрасли, сбалансированному развитию различных видов инфраструктуры, экспорта инфраструктурных услуг и др.

Ключевые слова: долгосрочная стратегия, параметры, эффективность, производственная инфраструктура, приоритеты, формирование.

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: aida3259@mail.ru

BABAEVA DIANA RAIFOVNA

Candidate of Economic Sciences, Senior Lecturer of the Department of
“World Economics” of FSBEI of HE “Dagestan State Technical University”,
e-mail: diana_babaeva_76@mail.ru

FORMING A LONG-TERM STRATEGY OF DEVELOPMENT OF THE PRODUCTION-BRANCH INFRASTRUCTURE OF THE REGION

Abstract. The goal of the paper. The manuscript discusses the problems of forming a long-term strategy of development of the production-branch infrastructure of the region in the conditions of innovative processes. The typical features and priorities of structural transformations in this sub-industry of entities of the NCFD are studied. Taking this into account, long-term strategic areas of focus of development of the economy of production-branch infrastructure of the region have been formulated. **Method or methodology of performing the study.** A social-economic analysis of development of the production-branch infrastructure of the region has been performed. The basis of the research are fundamental studies of domestic and foreign scientists in the area of economics of the road and transportation infrastructure. In the process of the study economical-statistical types of analysis were used that allow to develop conceptual approaches to sustainable development of the production-branch infrastructure of entities of the NCFD. **The results.** Scientific-practical results of the study may be used when forecasting the structural components of the transportation and production infrastructure of the country and its regions. Among these priority areas of focus, it has been suggested to accelerate the development of the legislative and regulatory framework, improve the effective mechanism and the structure of management of road and transportation infrastructure in accordance with new economic conditions, increase the amount of capital investments into transportation and logistic centers. Methodical approaches have been developed towards the implementation of the innovative strategy. These approaches provide for an effective use of georesources as the most important condition of sustainable development of the economy of the branch-based infrastructure of the region; finding a form of manifestation of the consistent pattern and tendency of functioning of the road transportation infrastructure; determining the priority areas of focus of improvement of management of the branch-based infrastructure in the conditions of modernization of the economy. **The area of application of the results.** The results of the study performed may be used when forecasting and analyzing the structural components of the transportation and production infrastructure of the country and its regions, as well as by regional administrative authorities to develop and implement programs of sustainable functioning of the road-transportation infrastructure, taking into account the geo-economical resource, both in the production, and the social spheres of the economy in the conditions of development of market mechanisms. In connection with this, the search for reserves of management and improving the effectiveness of enterprises in the region in the conditions of structurization of the economy represents a special theoretical and methodological interest for science, and also has a practical significance. **Conclusions.** Based on the results of studies, a conclusion has been made, and a practical use of the concept of the author will assist the following: acceleration of market transformations in the industries of transportation-logistical infrastructure, creating favorable conditions for the development of business, improving the effectiveness of work of enterprises in the industry, a balanced development of different types of infrastructure, export of infrastructural services, etc.

Keywords: a long-term strategy, parameters, effectiveness, production infrastructure, priorities, formation.

Введение. Переход экономики к рыночным отношениям обуславливает необходимость совершенствования управления отраслевой дорожно-транспортной инфраструктуры как важнейшей составляющей экономики региона. Роль отраслевой инфраструктуры в условиях рыночных преобразований состоит, в первую очередь, в обеспечении условий, необходимых для непрерывного возобновления процесса производства во времени и пространстве.

Научно-практический анализ состояния транспортной инфраструктуры показал существенное отставание развития её параметров от тех требований к её уровню, которые предъявляет экономика региона, ориентированная на рыночные отношения. Установлены большие различия в уровне обеспеченности предприятий услугами транспортной инфраструктуры, диспропорции в функционировании её подотраслей. О чём это говорит? Прежде всего, о необходимости научно обоснованной выработки эффективных, с точки зрения экономических интересов, вариантов её формирования и модернизации. Направления решения проблем транспортной инфраструктуры многообразны и зависят от принятой программы социально-экономического развития, от объёма производственных ресурсов, которые могут быть выделены на её формирование.

Чтобы решить эти проблемы в условиях переориентации экономики на рыночные отношения, надо увеличить производственный потенциал инфраструктуры за счёт роста объёма привлекаемых сюда вложений, упорядочения хозяйственных и межрегиональных связей, оптимизации прикрепления поставщиков к потребителям продукции, разумного использования накопленного в подотраслях транспортной инфраструктуры производственного потенциала, совершенствования управления и комплексного подхода к формированию её элементов в условиях рыночной экономики.

В Послании парламенту республики на 2017 г. глава Дагестана акцентировал внимание на перспективное развитие транспортной инфраструктуры. В частности, он отметил, что «Вопросы транспортной политики являются важнейшими для экономики и социальной сферы республики» [1, с. 2]. Проведённый практический анализ показывает, что для современного этапа развития экономической реформы на транспорте региона характерно сокращение объёмов перевозок, обусловленное в основном общеэкономическим спадом. Вместе с тем осуществление программы приватизации и появление конкурирующих предприятий привело к формированию резерва провозных возможностей, что является предпосылкой нормального транспортного обеспечения функционирования рыночной экономики.

Разработанный автором прогноз развития транспортного комплекса показывает, что примерно на 15–20% повысятся объёмы перевозок продукции и пассажиров в 2025 г. по сравнению с 2015 г. Для этого, считаю, необходимо осуществить комплексное развитие транспортной инфраструктуры как одного из условий существенного повышения жизненного уровня населения Дагестана. Важно также в эти годы сформировать и законодательно оформить структуру рынка транспортных услуг и ценовую сферу, систему регулирования транспортной деятельности и государственной поддержки важнейших транспортных услуг, установить государственные стандарты транспортной обеспеченности территорий и населённых пунктов республики, включить все виды транспорта в логистические комплексы и специализированные транспортно-распределительные системы, интернационализировать транспортный рынок, создать филиалы транспортных предприятий страны за рубежом и иностранных — на территории региона, разработать крупные государственные целевые программы в области экологии и безопасности движения, обеспечивающих достижение мирового уровня в этих направлениях, обеспечить производство в необходимых количествах городских и пригородных автобусов среднего класса, расширить поставки специализированных и специальных грузовых автомобилей и малотоннажных машин.

Метод исследования. Формирование современной производственно-транспортной инфраструктуры в Республике Дагестан непосредственно связано с созданием логистической товаропроизводящей системы. Обеспечение транспортно-технологического единства процессов производства, снабжения и сбыта, транспортировки и потребления окажет позитивное воздействие на эффективное функционирование экономики, позволит существенно сократить запасы товарно-материальных ценностей на складах предприятий, ускорить оборот капитала, повысит эффективность производственной деятельности.

Проблемы транспортной системы — производственной инфраструктуры экономики региона — характеризуются отставанием от параметров и технического уровня инновационного развития и модернизационных процессов.

Развитие региональной логистической транспортной системы связано с созданием соответствующих технических, организационных, экономических, правовых и информационных предпосылок. При этом необходимо системно объединить существующие уже созданные элементы транспортной системы республики, обеспечить развитие и доведение до нужного уровня недостаточно развитых элементов дагестанской логистической транспортной системы; создать новые недостающие элементы и звенья региональной логистической транспортной сферы. Все это особенно актуально, как отметил глава РД, «в связи с рассмотрением на федеральном уровне проекта Каспийского транспортно-логистического комплекса» [1, с. 3].

При этом первоочередной задачей формирования современной транспортной инфраструктуры в регионе является создание развитой системы сервисного обслуживания. Эта система может иметь индивидуальный (децентрализованный) характер либо централизованное обслуживание специализированными центрами сервиса. Последняя, как показывает опыт, имеет большую перспективу.

В пространственном аспекте региональная система сервисного обслуживания представляет собой линейно-узловую структуру. Узловыми элементами являются транспортные узлы. Линейные элементы формируются вдоль основных коридоров товародвижения в виде придорожного сервиса. Технологическую основу сервисного обслуживания составляют терминально-технологические комплексы размещаемые, как правило, в узловых элементах системы. Системы должны в перспективе формироваться поэтапно и ориентироваться на финансовое самообеспечение.

Результаты. Проведённый анализ показал, что узкими местами в развитии функционально-отраслевых составляющих транспортной инфраструктуры являются: неудовлетворительное развитие сети автомобильных дорог с твердым покрытием, особенно в сельской местности; слабая оснащённость складскими ёмкостями для хранения продукции АПК при её движении от производителя до потребителя, неудовлетворительное развитие современных средств паке-тирования грузов, низкий уровень механизации погрузочно-разгрузочных операций на стыке разных видов транспорта.

Вместе с тем существуют диспропорции в функционировании подотраслей транспортной инфраструктуры. Речь идет, например, о несогласованности в развитии активной и пассивной частей фондов инфраструктуры, о развитии транспортной сети и подвижного состава и т. д.

На современном этапе перспективы развития видов транспорта, связи определяются не во взаимосвязи, а изолированно друг от друга. Между тем прогнозирование и анализ инфраструктуры в регионе необходимо вести комплексно, как единое целое, имеющее единое функционально-целевое назначение.

Многие проблемы транспортной инфраструктуры могут быть решены путем совершенствования организации управления её объектами. Это имеет значение для всех уровней хозяйственной иерархии, но особенно на региональном уровне, где реально происходит стыковка экономических и локальных интересов в условиях рыночных механизмов.

Значение транспортной инфраструктуры в народном хозяйстве Дагестана неуклонно повышается по мере возрастания масштабов общественного производства, углубления его специализации и расширения кооперирования, усложнения внутри- и межрегиональных хозяйственных связей. Данные о работе транспортной инфраструктуры на начало года на территории Республики Дагестан приведены в табл. 1.

Устойчивое функционирование транспортной инфраструктуры в экономике республики тесно связано с умелым использованием всех видов ресурсов. Это одно из ведущих перспективных направлений развития экономики в условиях формирования регионального рынка. Многие внутренние резервы транспортной инфраструктуры используются еще недостаточно, что снижает эффективность её функционирования. Жизнь дает поразительные примеры, свидетельствующие об огромных резервах, которые имеются повсеместно.

Таблица 1

Основные показатели транспортной инфраструктуры [13, с. 82]

| Показатели | Годы | | | | | |
|--|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2006 | 2011* | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Эксплуатационная длина путей сообщения общего пользования (на конец года), км: - автомобильные дороги с твёрдым покрытием (включая дороги необщего пользования) | 8604,7 | 8645,8 | 20167,0 | 19722,9 | 19605,4 | 19062,9 |
| Перевезено грузов транспортом, тыс. тонн: - автомобильным | 110145,1 | 132895,0 | 154373,6 | 163336,7 | 164057,3 | 165044,1 |
| Грузооборот транспорта, млн ткм - автомобильного | 5406,4 | 6928,0 | 7219,0 | 7226,3 | 7311,4 | 7427,0 |
| Перевезено пассажиров транспортом общего пользования, млн чел.: - автомобильным | 202,8 | 220,8 | 223,8 | 238,4 | 241,0 | 243,6 |
| Пассажиuroоборот транспорта общего пользования, млн пасс-км: - автомобильного | 2748,2 | 4250,0 | 4318,2 | 4652,6 | 4799,9 | 5097,5 |

*С 2011 г. сюда включены уточнённые данные о протяжённости автомобильных дорог общего пользования местного значения по РД.

Анализ показывает, что основными причинами такого положения являются относительно низкие темпы развития отдельных видов транспорта в инфраструктурном комплексе региона в целом, неэффективное использование основных фондов, недостаточно рациональная структура транспортных средств и др. Трудности, испытываемые в переходный период инновационного развития экономики региона из-за неразвитости инфраструктуры, обуславливают необходимость осуществления серьёзного поиска путей повышения эффективности видов транспортной инфраструктуры в единой инфраструктурной системе.

Проблема согласованного развития инфраструктуры, как и других отраслях народного хозяйства, многообразна и охватывает многие технико-экономические аспекты. Сложность её решения обусловлена ещё и тем, что в ближайшие годы транспортом региона должны быть освоены значительные объёмы перевозок продукции.

Значение ускоренного перспективного решения назревших проблем транспортной инфраструктуры возросло в настоящее время, когда в народном хозяйстве резко повысилась роль рыночной экономики. К числу таких проблем, в первую очередь, следует отнести улучшение качества обслуживания клиентуры и сокращение затрат народного хозяйства на функционирование и развитие инфраструктуры. Только транспортные издержки отраслей экономики составляют сотни миллионов рублей в год. Снизив транспортные издержки на один процент, народное хозяйство получит значительную годовую экономию. Отсюда — необходимость улучшения хозяйственных связей между различными административными подразделениями и районами Дагестана. Причем с минимальными издержками.

Как показывает анализ опыта России и её регионов, ещё не создана индустриальная база, отставание инфраструктуры от потребностей рыночной экономики неизбежно вследствие как нехватки капитальных вложений, так и низких возможностей её материально-технического оснащения. В условиях формирования регионального рынка можно выделить следующие основные тенденции эволюции транспортной инфраструктуры Дагестана: функционирование транспортной инфраструктуры как единого комплекса, всё большее сближение между её подотраслями; снижение издержек производства и др.

Пора ясно осознать, что подъём и переход к цивилизованной экономике Дагестана невозможен без эффективно развивающейся и функционирующей дорожно-транспортной инфра-

структуры, способной решать новые задачи и перспективы, выдвигаемые требованиями рыночного механизма. Анализ рыночных услугах транспортной инфраструктуры РД приведён в табл. 2–5.

Россия должна увеличить объемы инвестиций в развитие отраслевой инфраструктуры Дагестана, что будет являться признаком умелой экономической политики в рамках долгосрочной стратегии развития региона. Проведённый научно-практический анализ показал: государственные вложения в развитие объектов инфраструктуры должны составлять около 2% ВВП. В действительности же в настоящее время отмечается сокращение вложений в объекты инфраструктуры [5, с. 26].

Переломить негативную тенденцию — важная задача рациональной экономической политики. Речь идет не только о реализации крупномасштабных инвестиционных проектов, но и массовом строительстве автодорожной сети на территории региона, развитии современных видов связи и информатики.

Первоочередной перспективной задачей для республики является разработка чёткой, реальной, комплексной транспортной инфраструктурной стратегии. Например, по созданию единой транспортной системы, транспортно-складской базы на основе экспортных коридоров или модернизации железных дорог. Стратегическое планирование должно быть крупномасштабным, общенациональным и конкурентно-ориентированным, создавая условия для стабильного экономического роста и появления новых возможностей в различных сферах экономики.

Таблица 2

Перевозки продукции по видам транспортной инфраструктуры [13, с. 83–84]

| Показатель | Годы | | | | | |
|-----------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| | 2006 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Транспорт — всего, тыс. т | 144990,6 | 152828,6 | 176256,6 | 183802,6 | 183302,2 | 183536,6 |
| В т. ч.: — автомобильный | 110145,1 | 132895,0 | 154373,6 | 163336,7 | 164057,3 | 165044,1 |

Таблица 3

Грузооборот по видам транспортной системы [13, с. 83]

| Показатель | Годы | | | | | |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2006 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Транспорт — всего, млн ткм | 17150,4 | 15524,7 | 15324,1 | 15837,4 | 15530,4 | 16289,3 |
| В т. ч.: — автомобильный | 5406,4 | 6928,0 | 7219,0 | 7226,3 | 7311,4 | 7427,0 |

Таблица 4

Объем перевозки продукции предпринимателями (физическими лицами), осуществляющими коммерческие перевозки автомобильным транспортом (по данным выборочного обследования) [13, с. 84]

| Показатель | Годы | | | | | |
|------------------------------|--------|-------|--------|--------|-------|-------|
| | 2006 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Перевезено грузов, тыс. тонн | 1170,1 | 891,4 | 1118,5 | 1067,6 | 256,8 | 611,8 |
| Грузооборот, млн ткм | 320,3 | 182,2 | 218,0 | 226,3 | 104,8 | 293,7 |

Таблица 5

Перевозки пассажиров по видам транспорта общего пользования (млн чел.) [13, с. 85]

| Показатель | Годы | | | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 2006 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| Транспорт – всего | 218,3 | 224,3 | 228,3 | 242,9 | 245,6 | 247,3 |
| В т. ч.: — автомобильный | 202,8 | 220,8 | 223,8 | 238,4 | 241,0 | 243,6 |

Думается, следует рассмотреть возможность создания уполномоченного органа исполнительной власти по вопросам инфраструктурного развития Дагестана, которое будет управлять выделенным бюджетом и осуществлять финансовый контроль. На наш взгляд, возможны следующие каналы финансирования: налоговые поступления из соответствующих бюджетов (в конечном счёте, от налогоплательщиков); увеличение государственного долга; сборы с пользователей услугами дорожно-транспортной инфраструктуры [20; 22; 24].

Выводы. Исследовательские выводы и рекомендации автора по реализации Послания главы Республики Дагестан на перспективу 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 учётом современных реалий транспортной инфраструктуры курортно-рекреационные зоны, в первую очередь, речь идёт о качестве транспортно-логистических узлов федеральной дорожной сети; создавать дорожные фонды на муниципальном уровне, что позволит решать проблемы внутрирегиональных дорог. Это будет определённая новация. Проведённый анализ показал, что есть проблемы с наполнением уже существующих дорожных фондов, тем не менее мы рекомендовали бы в ряде муниципалитетов экспериментально их создавать.

Чтобы решить проблему устойчивого развития и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры, необходимо постепенно увеличивать объём капитальных вложений в транспортно-логистические узлы и к 2030 г. привести всю инфраструктурную сеть в соответствие с нормативами; приоритетными должны стать внутригородские и внутрипоселковые дороги — в Дагестане сотни малых населённых пунктов имеют сложности с круглогодичным доступом к автотрассам, а перспективный прогноз развития отрасли выходит за географические границы приграничного региона. К примеру, появление новой современной дорожно-транспортной сети позволит сделать реальностью идею доступности главных курортов Юга России – Кавминвод, Домбая, Приэльбрусья, Каспийского, Черноморского побережья и др., что позволит резко увеличить число туристов.

Среди приоритетных задач, по мнению автора, — создание в составе международных транспортных коридоров и транспортно-логистических узлов современных автомагистралей, которые будут справляться с растущим потоком машин; предусмотреть в бюджете России государственные капитальные вложения на развитие и реконструкцию Махачкалинского морского порта и аэропортов региона; ускорить разработку законодательно-правовой и нормативной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными условиями эффективный механизм и структуру управления транспортной инфраструктурой с учетом геоэкономического ресурса РД.

Перспективными направлениями структурной перестройки инфраструктуры являются: приоритетное развитие социально значимых пассажирских и грузовых перевозок; развитие и улучшение состояния сети транспортных коммуникаций; пополнение и модернизация парков подвижного состава и судов; повышение уровня безопасности движения [25; 26; 28].

Практическое использование концепции автора 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; реализации экспортного потенциала национальной инфраструктурной отрасли; надежному и эффективному инфраструктурному обеспечению геоэкономических связей со странами СНГ, ближневосточного рынка и гарантированному использованию их инфраструктуры в перспективе для транзита региональных внешнеторговых потоков.

Первоочередной задачей формирования современной транспортной инфраструктуры в Дагестане является создание развитой системы сервисного обслуживания. Эта система может иметь индивидуальный (децентрализованный) характер либо централизованное обслуживание специализированными центрами сервиса. Последняя, как показывает опыт, имеет большую перспективу.

Таким образом, поиски резервов управления отраслевой инфраструктуры и повышения эффективности предприятий региона в условиях структурной модернизации экономики представляют особый теоретический и методологический интерес для науки, а также имеют практическое значение.

Литература

1. Послание (Отчет) Главы Республики Дагестан Народному Собранию // Дагестанская правда. 7 февраля 2017 г. № 26.
2. Багомедов, М. А. Стратегические приоритеты развития социальной сферы региона. Т. 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., Экигалцев, О. В. Анализ и сравнительная оценка законодательства и несостоятельности и банкротстве // Региональные проблемы преобразования экономики. 2004. № 2.
7. Камалова, Т. А. Качество и безопасность товаров и услуг // Апробация. 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. Наука поможет АПК стать эффективнее // Дагестанская правда. 10 марта 2016 г.
11. Петросянци, В. З., Дохолян, С. В., Петросянци, Д. В. Баширова, А. А. Стратегия регионального развития в условиях инновационных преобразований экономики. — М.: Экономика, 2011.
12. Послание : приоритеты расставлены // Дагестанская правда. 4 декабря 2015 г.
13. Социально-экономическое положение Республики Дагестан за январь – декабрь 2015 г. / Территориальный орган федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан (Дагестанстат). — Махачкала, 2014.
14. 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 общей ред. д.э.н., проф. С.В.Дохоляна / РАН, ДНЦ, ИСЭИ. — М.: Перо, 2016.
15. Ясин, Е., Акиндинова, Яковсон, Яковлев, А. Состоится ли новая модель экономического роста в России? // Экономист. 2013. № 5.
16. 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.
17. Bumte, C. Ю. Пути сообщения и экономическое развитие России. Кн. 2.4.1. — М., 2014. С. 54–58.
18. Volkov, S. K. Social and Economic Disproportion of Development of Russian Territories // Regional and Sectoral Economic Studies. 2015. Vol. 15–20. P. 137–144. — URL : <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers15210.pdf>.
19. Klier, Th. and Linn, J. Using Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles : Evidence from France, Germany, and Sweden // Economic Policy. Vol. 7. No. 1. February 2015. P. 212–242. — URL : <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.20120256>.
20. Lewis-Faupel, Sean, Neggers, Yu., Benjamin, A. Pande, O. and R. Can Electronic Procurement Improve Infrastructure Provision? Evidence from Public Works in India and Indonesia // Economic Policy. Vol. 8. No. 3. August 2016. P. 258–283. — URL : <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.20140258>.
21. Clifford, G., Ickes, G., B. Bear traps on Russia's road to modernization. — Taylor and Francis, 2013. — URL : <https://www.routledge.com/Bear-Traps-on-Russias-Road-to-Modernization/Gaddy-Ickes/p/book/9780415662765>.
22. Mandle, J. Persistent underdevelopment : Change and economic modernization in the West Indies. — Routledge Taylor & Francis Group . — URL : <http://www.artplot.ru/book/books-and-magazines/145183->

- paradoxes-of-modernization-unintended-consequences-of-public-policy-reform.html*.
23. Zlotnik, J. L. *Building Research Culture and Infrastructure*. — Oxford University Press, 2011. — URL : <http://bookland.com/rus/books/909385>.
24. Brandl, R. *Cost accounting for shared IT infrastructures*. — Springer Gabler, 2008. — URL : <https://avxhome.se/ebooks/4337733.html>.
25. Hyslop, M. *Critical information infrastructures : Resilience and protection*. — Springer US, 2007.
26. Boekema, F. Rutten, R. *Economic geography of higher education : Knowledge, infrastructure and learning regions*. — Routledge Taylor & Francis Group, 2003. — URL : https://play.google.com/store/books/details/Frans_Boekema_Economic_Geography_of_Higher_Educati?id=XXSBAgAAQBAJ.
27. Parthasarathy, S. *Enterprise information systems and implementing IT infrastructures : Challenges and issues* // IGI Global, 2010. — URL : <http://www.igi-global.com/book/enterprise-information-systems-implementing-infrastructures/37287>.
28. Caprio, G. *Handbook of Key Global Financial Markets, Institutions and Infrastructure*. — Elsevier Inc., 2013. — URL : <http://www.twirpx.com/file/1402258/>.

References:

1. Message (Report) of the Head of the Republic of Dagestan to People's Assembly // *Dagestan truth*. on February 7, 2017. No. 26.
2. Bagomedov, M. A. *Strategic priorities of development of the social sphere of the region. Vol. 1*. — Makhachkala : Publishing house «Science Plus», 2011.
3. Gimbatov, Sh. M. *Problems of social and economic development of the republics of the North Caucasus // Questions of structuring of economy*. 2012. No. 3. P. 114–117.
4. Gimbatov, Sh. M. *A role of the social capital in economic development of the region // Questions of structuring of economy*. 2011. No. 2. P. 91–93.
5. Gordeev, O. I. *Complex development of the industry of the region at a stage of modernization and transition to innovative economy // Regional problems of transformation of economy*. 2013. No. 2. P. 110–116.
6. Dokholyan, S. V., Ekigaltsev, O. V. *Analysis and comparative assessment of the legislation and insolvency and bankruptcy // Regional problems of transformation of economy*. 2004. No. 2.
7. Kamalova, T. A. *Quality and safety of goods and services // Aprobation*. 2014. No. 7. P. 59–61.
8. Kurbanov, K. K., Petrosyants, V. Z. *Role 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. P. 107–112.
9. 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. P. 62–66.
10. *The science will help agrarian and industrial complex to become more effective // Dagestan truth*. on March 10, 2016.
11. Petrosyants, V. Z., Dokholyan, S. V., Petrosyants, D. V., Bashirova, A. A. *The strategy of regional development in the conditions of innovative transformations of economy*. — M. : Economy, 2011.
12. *Message : priorities are placed // The Dagestan truth*. of December 4, 2015.
13. *Economic and social situation of the Republic of Dagestan for January – December, 2015 / Territorial authority of federal service of the state statistics on the Republic of Dagestan (Dagestanstat)*. — Makhachkala, 2014.
14. Dokholyan, S. V., Petrosyants, V. Z., Petrosyants, D. V., Kurbanov, K. K., Sadykova, A. M. *Mechanisms of formation and realization of social and economic policy of sustainable development of regional system ; under the general edition Dr. Econ. Sci., the prof. S. V. Dokholyan / RAS, DNTs, ISEI*. — Moscow : Feather, 2016.
15. Yasin? E., Akindinova, Jacobson, Yakovlev, A. *Whether the new model of economic growth in Russia will take place? // Economist*. 2013. No. 5.
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. P. 33–36.
17. Witte, S. Yu. *Means of communication and economic development of Russia. Book 2.4.1*. — M., 2014. P. 54–58.
18. Volkov, S. K. *Social and Economic Disproportion of Development of Russian Territories // Regional and Sectoral Economic Studies*. 2015. Vol. 15–20. P. 137–144. — URL : <http://www.usc.es/economet/journals2/eers/eers15210.pdf>.
19. Klier, Th. and Linn, J. *Using Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden // Economic Policy*. Vol. 7. 2015. No. 1. P. 212–242. — URL : <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.20120256>.
20. Lewis-Faupel, S., Negggers, Y., Benjamin, A., Pande, O. and R. *Can Electronic Procurement Improve Infrastructure Provision? Evidence from Public Works in India and Indonesia // Economic Policy*. Vol. 8. 2016. No. 3. P. 258–283. — URL : <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/pol.20140258>.
21. Clifford, G. Gaddy, Ickes, Barry. *Bear traps on Russia's road to modernization*. — Taylor and Francis, 2013. — URL : <https://www.routledge.com/Bear-Traps-on-Russias-Road-to-Modernization/Gaddy-Ickes/p/book/9780415662765>.
22. Mandle, J. *Persistent under development : Change and economic modernization in the West Indies*. — Routledge Taylor & Francis Group . — URL : <http://www.artplot.ru/book/books-and-magazines/145183-paradoxes-of-modernization-unintended-consequences-of-public-policy-reform.html>.
23. Zlotnik, J. L. *Building Research Culture and Infrastructure*. — Oxford University Press, 2011. — URL :

<http://bookland.com/rus/books/909385>.

24. Brandl, R. *Cost accounting for shared IT infrastructures*. — Springer Gabler, 2008. — URL : <https://avxhome.se/ebooks/4337733.html>.

25. Hyslop, M. *Critical information infrastructures : Resilience and protection*. — Springer US, 2007.

26. Boekema, F. Rutten, R. *Economic geography of higher education : Knowledge, infrastructure and learning regions*. — Routledge Taylor & Francis Group, 2003. — URL : https://play.google.com/store/books/details/Frans_Boekema_Economic_Geography_of_Higher_Educati?id=XXSBAGAAQBAJ.

27. Parthasarathy, S. *Enterprise information systems and implementing IT infrastructures: Challenges and issues* // IGI Global, 2010. — URL :

<http://www.igi-global.com/book/enterprise-information-systems-implementing-infrastructures/37287>.

28. Caprio, G. *Handbook of Key Global Financial Markets, Institutions and Infrastructure*. — Elsevier Inc., 2013. — URL : <http://www.twirpx.com/file/1402258/>.