

УДК 332.1

DOI: 10.26140/anie-2019-0804-0014

ИНФРАСТРУКТУРНАЯ ОСВОЕННОСТЬ РЕГИОНА КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТУРИСТСКОЙ ИНДУСТРИИ

© 2019

SPIN: 6720-6388

Асхабалиев Ибрагимхалил Чупанович, кандидат экономических наук,
доцент кафедры «Экономика и управление»

*Московский автомобильно-дорожный государственный технический
университет (МАДИ), Махачкалинский филиал*

(367015, Россия, Махачкала, пр. А. Акушинского 13. e-mail: ibramadi@yandex.ru)

Аннотация. Статья посвящена анализу современного состояния сферы платных услуг, в частности туристской индустрии Дагестана, выявлению ее ключевых проблем и уточнению влияния инфраструктурной освоенности региона на перспективы развития рассматриваемой отрасли. Автором проанализированы составляющие элементы транспортной инфраструктуры Республики Дагестан оказывающие влияние на развитие туристской индустрии в современных условиях. Отмечено опережающее развитие сферы услуг в России, и значимости туристской индустрии в повышении деловой активности в регионе. Особенно отмечена актуальность развития туристской отрасли в трудоизбыточных регионах, в частности в Республике Дагестан. При помощи коэффициентного метода дана оценка уровня развития транспортной инфраструктуры республик входящих в состав Северо-Кавказского федерального округа, на основе статистических данных анализируемых регионов. Актуальность исследуемым вопросам придаёт необходимость оценки уровня развития и степени концентрации объектов придорожного сервиса по популярным туристским маршрутам Дагестана. Уточнены значения показателя концентрации в придорожной полосе объектов сферы сервиса на основных автотранспортных магистралях республики. В ходе исследования выявлены отдельные виды сферы платных услуг, получившие наибольшее развитие и услуги, являющиеся недостаточно развитыми и соответственно требующие пристальное внимание со стороны предпринимателей.

Ключевые слова: инфраструктурная освоенность, сфера платных услуг, туристская индустрия, транспортная инфраструктура, государственная программа, внутритранспортный и внетранспортный эффекты, коэффициентный подход, дорожный сервис.

THE INFRASTRUCTURAL DEVELOPMENT OF THE REGION AS TOURISM INDUSTRY DEVELOPMENT FACTOR

© 2019

Askhabaliyev Ibragimkhalil Chupanovich, Candidate of Economic Sciences,
Associate Professor of the chair «Economics and Management»

*Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI), Makhachkala branch
(367015, Russia, Makhachkala, A. Akushinskogo avenue 13, e-mail: ibramadi@yandex.ru)*

Abstract. The article analyzes the current state of the paid services sector, in particular, the tourism industry of Dagestan, identifying its key problems and clarifying the impact of infrastructure development in the region on the prospects for the industry development. The author analyzes transport infrastructure components of the Republic of Dagestan influencing the tourism industry development in modern conditions. The priority development of the service sector in Russia, and the importance of the tourism industry in increasing business activity in the region are paid attention in the article. The urgency of the tourism industry development in the labor-surplus regions, in particular in the Republic of Dagestan, is particularly noted. Using the coefficient method, the level of development of the transport infrastructure of the republics of the North Caucasus Federal district is estimated on the basis of statistical data of the analyzed regions. The relevance of studied issues is given by the need to assess the development level and the concentration degree of roadside service facilities on popular tourist routes of Dagestan. The values of the concentration index in the roadside of service facilities on the main highways of the Republic are specified. The study identified certain types of paid services that have received the greatest development and services that are underdeveloped and therefore require close attention from entrepreneurs.

Keywords: infrastructure development, sphere of paid services, tourism industry, transport infrastructure, state program, in-vehicle and non-vehicle effects, ratio approach, road service.

ВВЕДЕНИЕ. В современных условиях, когда поставлена задача поддержания устойчивого положительного тренда ВВП страны, достаточно важное значение приобретает развитие туристской индустрии. В настоящее время, по данным Ростуризма, доля туризма в ВВП России не превышает 3,4%, тогда как в мире в среднем она составляет 10% [1]. Соответственно, на основании вышеуказанных статистических данных можно утверждать, что развитие туристской индустрии остается актуальным для страны в целом, также и для регионов России, в особенности для субъектов имеющие природные предпосылки для развития туризма.

Рассматривая регионы России с точки зрения доступности и освоенности территории для развития туризма, можно сказать, что в некоторых субъектах РФ, имея реальные предпосылки для развития туристской индустрии, существуют проблемы, сдерживающие ее развитие, и они в большей степени связаны с инфраструктурной освоенностью территории.

Примером описываемой ситуации является Республика Дагестан, с ее ярко выраженными природными особенностями, позволяющими развивать туристскую индустрию и соответственно экономику региона, но не-

достаточной инфраструктурной освоенностью территории.

На сегодняшний день в РД есть проблемы препятствующие развитию туризма, в частности аграрного (сельского), и они во многом связаны либо с отсутствием автомобильных дорог, либо со слабой развитостью дорожной сети в горной зоне РД и несоответствием имеющихся дорог современным требованиям.

МЕТОДОЛОГИЯ. Целью настоящего исследования является уточнение категории инфраструктурная освоенность региона и ее влияние на развитие туристской индустрии России в целом, и в частности в Республике Дагестан.

Перспективы развития любого региона зависят в основном от освоенности территории региона, наличия хозяйствующих субъектов способных выпускать продукцию и роли субъекта в экономике страны и соответственно эффективности его деятельности. Наиболее изученными из названных факторов являются последние два, но первый фактор остается недостаточно оцененным в связи отсутствием работ по уточнению степени освоенности территории регионов и ее места среди других субъектов РФ. Достаточно важным становится

перманентная статистическая и экономическая оценка указанных факторов в субъекте РФ, с учетом происходящих изменений в социально-экономическом развитии региона.

Фундаментальным фактором формирования понятия региональной экономики является категория «территория». Согласно мнению многих ученых (Э. Алаев, А. Гранберг, Ю. Гладкий, Г. Лаппо, А. Скопин и др.), понятие «территория» находится в центре взаимосвязей между основными пространственными категориями региональной экономики и логически вытекает из категории «географическое пространство». Данная категория представляет собой совокупность отношений между геообъектами, расположенными на конкретной территории и развивающимися во времени [2,3,4,5].

Освоенность территории является следствием процесса социально-экономического освоения региона, позволяющего дать общую характеристику уровня развития экономики субъекта РФ. По нашему мнению, социально-экономическая освоенность региона характеризуется как уровень насыщенности данной территории субъекта РФ фундаментальными экономическими и инфраструктурными составляющими.

Перспективы развития региона во многом предопределяются социально-экономической освоенностью территории, и это дает возможность формировать фундаментальную основу экономики региона.

Важной составляющей социально-экономической освоенности региона и актуальной проблемой для многих субъектов РФ является инфраструктурная освоенность. Для тех регионов, которые ориентированы на развитие туристской индустрии, инфраструктурная освоенность является приоритетным при рассмотрении вопроса освоенности территории.

В методологическом отношении важно выявить сущность понятия «инфраструктура» [6,7,8,9]. Первоначально термин «инфраструктура» появился в военной терминологии для обозначения вспомогательных служб и систем. В экономическую литературу этот термин ввел в 1955 г. американский ученый П. Розенштейн-Родан [10], определивший инфраструктуру как комплекс общих условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения. В своем исследовании автор выделяет хозяйственную (производственную) и социальную инфраструктуру.

В отечественной научной литературе первыми стали рассматривать этот термин специалисты регионально-го направления и географии, а уже затем ученые других специальностей. В конце 60-х -70-е гг. данной проблеме большое внимание уделяли такие ученые, как И. Майергойз, Э. Алаев, С. Дебабов [11, 2, 12].

И.Ф.Чернявский полагает, что «при определении сущности категории инфраструктуры необходимо акцентировать внимание не только на ее составляющие элементы, но и их предназначенность, позволяющая рассматривать инфраструктуру как важнейшее составляющее производительных сил. В данном случае достаточно важным является учет всех признаков характеризующих эту категорию» [13].

В. Жамин определяет инфраструктуру как «интегральный элемент производительных сил, включающий вспомогательные, дополнительные отрасли, виды производств или виды деятельности, обслуживающие непосредственно основное производство (производственная инфраструктура), а также такие отрасли, подотрасли непроизводственной сферы, которые опосредованно связаны с процессом производства (социальная инфраструктура)» [8, С. 16].

Критический анализ определения инфраструктуры проведен В. П. Дроновым, который предлагает «различать инфраструктуру (определенную часть фондов страны), инфраструктурные работы, т.е. деятельность по

ее созданию и ремонту и процесс эксплуатации инфраструктуры» и говорит о принципе многоступенчатости построения системы междисциплинарных определений данного термина [7, С. 24-26].

РЕЗУЛЬТАТЫ. Инфраструктурная освоенность региона по нашему мнению это насыщенность территории конкретного субъекта РФ организациями и видами деятельности, которые создают условия и способствуют развитию материального производства, распределению созданной продукции и улучшению социальной жизни.

Важными инфраструктурными составляющими, как для развития туристской индустрии, так и для других направлений экономики, являются развитая сеть автомобильных и железных дорог, наличие транспортных организаций и других субъектов предпринимательской деятельности в области гостиничного хозяйства, сферы телекоммуникации, финансов, ремонта и проката, медицинских и иных социальных учреждений и т.д.

Основными инфраструктурными составляющими являются многие виды сферы услуг, которым характерна определенная степень комплементарности. Наиболее наглядно это можно заметить на примере комплексного потребления туристом гостиничных, транспортных, медицинских и других услуг. Это позволяет формировать основу развития туристской индустрии. В современном мире мы наблюдаем, что основной вклад в ВВП большинства развитых стран вносит сфера услуг.

В настоящее время сфера услуг представляет собой самый большой из секторов современной экономики, достигнув в мире в целом 69% ВВП. Сфера услуг преобладает по доле в ВВП промышленность и сельское хозяйство в 194 странах мира, а в 30 из них 80% ВВП получают благодаря сфере услуг.

В России в 2016 г. доля сферы услуг в ВВП составила 63% против 32% в 1989 г. В связи с тем, что преобладающая часть услуг населению получает финансирование из государственных бюджетов разных уровней, целесообразным является уточнение динамики объема платных услуг. Данный показатель дает наглядную картину уровня развития рыночных отношений в сфере услуг. Если в 2000 г. объем платных услуг в России составил 602,7 млрд. руб. в текущих ценах, то в 2017 г. — 9211,4 млрд. руб., т.е. увеличился за 16 лет более чем в 14 раз [14]. За аналогичный период объем ВВП страны увеличился в 12 раз. Таким образом, мы видим в современных условиях наметилась тенденция, опережающего увеличения объемов платных услуг, в сравнении с темпами повышения показателя ВВП.

В последние годы наметилась тенденция роста доли сферы услуг в общем объеме ВВП страны, и это оказывает большое влияние на его повышение. Доля сферы услуг в ВВП страны в 2011 г. составляла 53,7 %, а в 2015 г. - 56,2 %. Соответственно за данный период средний прирост составил в год около 0,5 % [14].

Рассматривая состояние экономики страны и доли сферы услуг в ней, достаточно важным является ее анализ в разрезе федеральных округов.

Удельный вес федеральных округов РФ по обороту в сфере услуг представлен на рисунке 1. Данный рисунок позволяет выявить неравномерность доли федеральных округов в общем обороте сферы услуг.

Лидером по показателю оборот в сфере услуг является Центральный федеральный округ (33,7%), а аутсайдером является Северо-Кавказский федеральный округ (4,4 %), отставание составило 7,8 раза. По структуре услуг, наибольшее значение приходится на жилищно-коммунальные услуги - около 27 %.

За период 2000-2018 гг. в России достаточный прирост демонстрирует показатель объема платных услуг населению. Значение объема платных услуг потребленных населением определяется на основе результатов статистических наблюдений и оценок ненаблюдаемой (неформальной) деятельности.

Начало развития сферы услуг в ведущих зарубежных

странах приходится на конец XX века, и в последующем формируется крупнейший сектор экономики: суммарная доля транспорта, оптовой и розничной торговли, страхового бизнеса, кредитно-финансовых учреждений, связи, бытовых, деловых и социально-культурных услуг достигла порядка 70% в ВВП.

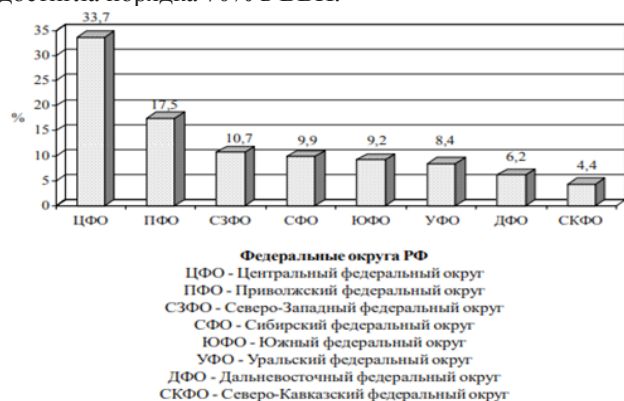


Рисунок - 1 Доля федеральных округов РФ по обороту в сфере услуг (составлено автором на основе данных [15])

Отдельные виды сферы услуг формируют крупные секторы региональной экономики, которые могут быть источником мультипликативного эффекта в экономике. Примером этому является развитая транспортная инфраструктура региона. Уровень развития транспортной инфраструктуры и его оценка имеет важное значение при формировании основы для развития туриндустрии.

Современный туризм — это составная часть национальной и мировой экономики, оказывающая мультипликативное воздействие на сопряженные отрасли и виды деятельности [16, с.413]. мы полагаем, что развитие туристской индустрии сопряжена со смежными отраслями, и наиболее важной из них является транспортная инфраструктура.

При оценке уровня развития транспортной инфраструктуры территории достаточно широко применяется коэффициентный подход. Наиболее распространенными из них являются коэффициенты Энгеля, Гольца, Успенского, Василевского.

Коэффициент Энгеля рассчитывается по следующей формуле [17, с.284]:

$$K_E = \frac{L}{\sqrt{S \cdot H}} \quad (1)$$

где L — общая длина транспортных путей; S — площадь территории; H — численность населения.

Коэффициент Гольца рассчитывается как [17, с.284]

$$K_G = \frac{L}{\sqrt{S \cdot \Pi}} \quad (2)$$

где Π — число населенных пунктов.

Коэффициент Гольца в отличие от коэффициента Энгеля, дает возможность оценить транспортную инфраструктуру, с учетом количества населенных пунктов в регионе. Соответственно, коэффициент Гольца характеризует степень транспортной доступности населенных пунктов, которые могут существенно различаться по количеству проживающего населения, и они могут быть связаны между собой одной и той же транспортной веткой.

Коэффициент Успенского рассчитывается как [17, с.284]:

$$K_U = \frac{L}{\sqrt[3]{S \cdot H \cdot t}} \quad (3)$$

где t — общий вес отправляемых на территории грузов.

Коэффициент Успенского является также модификацией коэффициента Энгеля с учетом веса отправляемых на территории грузов.

Коэффициент Василевского рассчитывается как [17,

с.284]:

$$K_B = \frac{L}{\sqrt[3]{S \cdot H \cdot Q}} \quad (4)$$

где Q — общий вес произведенной продукции.

Коэффициент Василевского является модификацией коэффициента Успенского с учетом общего веса произведенной продукции.

Полученные результаты коэффициента Энгеля по субъектам СКФО демонстрируют высокий уровень развития транспортной инфраструктуры Кабардино-Балкарской республики, Республики Ингушетия, Республики Северная Осетия-Алания (таблица 1). Низкие значения коэффициента Энгеля характерны для Республики Дагестан и Ставропольского края. Полученные значения коэффициента Гольца позволяют говорить об относительно высоком уровне развития транспортной инфраструктуры Республики Ингушетия и Республики Северная Осетия-Алания. Значения коэффициента Гольца по Кабардино-Балкарской республике, Ставропольскому краю, Чеченской республике выше, чем среднее значение по округу. Самый низкий результат по данному коэффициенту присвоен Республике Дагестан.

Таблица 1 - Статистические показатели и коэффициенты субъектов СКФО*

	Протяженность сети всех видов транспорта, км	Площадь территории, кв. км	Население региона, тыс. чел.	Число населенных пунктов	Коэффициент Энгеля	Гольца
Российская Федерация	941310	17098200	141904	24161	0,60	1,46
Северо-Кавказский федеральный округ	70381	170400	9 823,4	1587	1,72	4,27
Республика Дагестан	21145	50 270	3 063,9	760	1,70	3,42
Республика Ингушетия	3057	3628	488,356	45	2,29	7,56
Кабардино-Балкарская Республика	7318	12 470	865,878	132	2,22	5,7
Республика Чеченская	5003	14 277	466,364	100	1,93	4,18
Республика Северная Осетия-Алания	5706	7987	701,804	111	2,41	6,06
Чеченская Республика	9249	15 647	1 437,401	238	1,95	4,79
Ставропольский край	18904	66 160	2 800,700	201	1,38	5,18

* Составлено автором на основе данных [14,18,19]

Соответственно, можно сделать вывод о том, что уровень развития транспортной инфраструктуры выше в тех субъектах, которые существенно уступают Республике Дагестан по площади территории. Как мы видим, из алгоритма расчета коэффициента Энгеля, площадь территории является параметром, оказывающим обратное воздействие на значение данного показателя. Также можно отметить, что в республике достаточная часть территории является высокогорной и трудно осваиваемой при формировании дорожной инфраструктуры. Многие районы горной зоны Республики Дагестан являются экономически слабо развитыми, хотя достаточная площадь земель пригодная для сельскохозяйственного находится именно в этой зоне. На сегодняшний день транспортная инфраструктура и освоенность территории в этих районах достаточно низкая.

В данном случае, приведенная выше ситуация и является сдерживающим фактором для развития туристской индустрии на территории Республики Дагестан, тем более, многие уникальные природные памятники находятся именно в высокогорных районах республики.

Здесь будет уместным отметить такой факт, что в Дагестане 6475 объектов культурного наследия согласно «Российскому статистическому ежегоднику», это самый высокий показатель по стране. На втором месте Москва — 5932 памятника [14].

Одним из значимых составляющих сферы услуг, способный повлиять на показатели ее развития и рост ВВП, является придорожный сервис, сбалансированное развитие которого может оказать существенное влияние на перевозочные процессы, уровень социального развития и инфраструктуры близлежащих населенных пунктов, а также туристскую привлекательность той или иной местности.

Предоставляемые услуги предпринимательскими структурами придорожной полосы достаточно разнообразны, и в силу этого рассчитывать точные значения тем-

па роста (снижения) услуг дорожного сервиса на сегодняшний день становится сложной задачей.

Нами был проведен анализ концентрации в придорожной полосе объектов сферы сервиса на основных автотранспортных магистралях Республики Дагестан, для выяснения и сравнения уровня развития придорожного сервиса на разных транспортных маршрутах. Полученные результаты анализа представлены в таблице 2.

Таблица 2 - Уровень оказываемого дорожного сервиса на участках федеральных дорог Дагестана *

Наименование трассы	Уровень сервиса, %
Федеральная автомобильная дорога Р-217 «Кавказ» участок Махачкала - Хасавюрт	58,1
Федеральная автомобильная дорога Р-217 «Кавказ» участок Махачкала - Дербент	63,6
Федеральная автомобильная дорога Р-215 участок Махачкала - Кочубей	40,5
В среднем по федеральным дорогам Дагестана	54,0

* Рассчитано автором

Расчет данного показателя выполнен по следующей формуле [20, с.92]:

$$n = \frac{m}{M} \times 100, \quad (1)$$

где n - уровень сервиса, %;

m - количественная оценка фактически оказываемого объема услуг;

M - количественная оценка практически возможного объема услуг.

Полученные результаты анализа дают нам возможность говорить о том, что самый низкий уровень дорожного сервиса наблюдается по федеральной трассе Махачкала - Кочубей, что связано, по нашему мнению, с недостаточной развитостью экономических отношений с соседними регионами и относительно низкой интенсивностью движения автотранспорта. Данный уровень развития дорожного сервиса связан также с тем, что трасса проходит по территории Дагестана, которая является недостаточно развитой в экономическом плане и ей характерна низкая плотность населения. По остальным автомагистралям уровень сервиса достаточно высок, особенно необходимо отметить участок Махачкала - Дербент федеральной автомобильной дороги Р-217 «Кавказ», где уровень дорожного сервиса составляет 63,6%. Объяснить этот факт можно тем, что анализируемая трасса соединяет Россию и соседнее государство Азербайджан, также эта трасса проходит вдоль побережья Каспийского моря, где территория является достаточно густонаселенной и экономически активной. Также данное направление является достаточно популярным для туристского потока, особенно для лиц занятых пляжным и этно-культурным туризмом.

ВЫВОДЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ. На основе результатов полученных в ходе анализа можно отметить, что по всем исследуемым автотранспортным маршрутам наблюдается одинаковый состав предоставляемых услуг. Из всего разнообразия оказываемых услуг, наиболее востребованными оказались услуги автозаправочных станций. На данный сегмент услуг от общего объема приходится более 10%.

Также можно отметить услуги общественного питания, как один из востребованных видов услуг. Доля услуг общественного питания в общем объеме составляет порядка 8%. Этот сегмент представлен в основном услугами кафе, и это в большей степени связано с современной практикой строительства комплексов услуг на автозаправочных станциях. Такая особенность строительства автозаправочных станций предполагает комплементарность многих услуг и их оказание в комплексе, в числе таких услуг можно отметить услуги по обслуживанию автомобилей, кафе, магазинов и т.д.

По всем рассматриваемым маршрутам наблюдается концентрация гостиниц малого и среднего уровня, это скорее объясняется текущим спросом на услуги размещения и их стоимостью.

Проведенный нами анализ дорожного сервиса выявил, что существует определенный дефицит некоторых видов услуг, таких как бытовые, банковские услуги, медицинские услуги. Практические отсутствуют субъекты сервиса оказывающие развлекательные услуги, что скорее всего связано со сложностью организации оказания такого рода услуг. В условиях цифровизации экономики достаточно актуальным является своевременное получение услуг современной информационной связи, и эта тенденция предполагает востребованность таких услуг. На рассматриваемых маршрутах данные услуги представлены в недостаточном объеме.

Характерным для автодорог Дагестана, как и в мировой практике, является большое количество торговых пунктов в придорожной полосе. Это связано с высоким спросом на различные товары, со стороны автовладельцев, количество которых постоянно увеличивается в последние годы.

Если говорить об удельных показателях обеспеченности населения республики автодорогами, то это 125 км дорог на 1000 км², если сравнивать со средними данными по СКФО (294 км на 1000 км²), то это достаточно низкий показатель [21].

Транспортная инфраструктура и дорожный сервис имеют ярко выраженную взаимозависимость, в связи с чем уровень развития различных видов услуг в придорожной полосе определяется транспортной освоенностью территории.

Ученые уточнили корреляционную зависимость социально-экономического развития региона от дорожно-транспортной освоенности территории, в случае удвоения доли автомобильных дорог с твердым покрытием в общей протяженности автодорог. Они выяснили, что возрастают такие показатели, как продуктивность сельского хозяйства (в 1,30 раза), уровень жизни (в 1,22–1,35 раза), средняя заработная плата (в 1,18 раза), и одновременно понижаются себестоимость перевозок (в 1,53 раза), убытки от простоев из-за бездорожья (в 3,25–4,00 раза), текучесть кадров в сельском хозяйстве (в 1,65 раза), потребность в рабочей силе (в 1,04–1,09 раза) [20, С. 92].

Таким образом, развитая транспортная инфраструктура позволяет получить не только внутритранспортный но и внетранспортный эффект, и получение второго вида эффекта в большей степени связано с уровнем развития придорожного сервиса. Учитывая региональные географические и экономические особенности в развитии туристской индустрии, РД остро нуждается в качественном изменении уровня развития транспортной инфраструктуры и это в свою очередь должно оказать позитивное воздействие на объемы и качество услуг придорожных объектов сервиса. Деловая активность субъектов предпринимательской деятельности придорожной полосы будет оказывать положительное влияние на формирование потенциала для повышения собираемости налогов, решение локальных вопросов занятости населения, что является очень важным для трудоизбыточных регионов.

Соответственно, все вышеуказанное требует определенной поддержки со стороны не только местных, но и республиканских властей, и это позволит координировать вопросы правового, экологического, социального и экономического характера, связанные с функционированием сферы сервиса придорожной полосы.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Портал «Интерфакс-Туризм». [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.tourism.interfax.ru>
2. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география: Понятийно-терминологический словарь / Э.Б. Алаев. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
3. Гладкий, Ю.Н. Регионоведение / Ю.Н. Гладкий, А.И. Чистобаев. – М.: Гардарики, 2002. – 384 с.
4. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: Учебник для

- вузов. - 3-е изд. / А.Г. Гранберг. - М.: ГУ ВШЭ, 2003. - 495с.
5. Скопин А. Ю. Экономическая география России : Учебник / А. Ю. Скопин. - М. : Проспект, 2003. - 367 с.
6. Голиков Н.Ф. География инфраструктуры. - Киев: Выща шк., 1984. - 124 с.
7. Дронов В.П. Инфраструктура и территория России: географические аспекты теории и российской практики. - М.: Изд-во МПГУ, 1998. - 246 с.
8. Жамин В. Инфраструктура при социализме // Вопросы экономики. - 1977. - №2. - С.14-34.
9. Семина И.А. Методология изучения региональной транспортной инфраструктуры (на примере Мордовии) // Известия РАН. Серия географическая. - №1. - 2009. С. 48-56.
10. Rosenstein-Rodan P. Notes on the Theory of the "Big Push" // Economic Development for Latin America. N.Y., 1961. P. 60.
11. Маергойз И.М. Методика мелкомасштабных экономико-географических исследований. - М.: Изд-во Моск. ун-та, 1981. - 137 с.
12. Дебабов С.А. Место экономической инфраструктуры в науке о регионах // Теоретические проблемы региональной экономики: материалы науч. конф. М., 1973.
13. Чернявский И.Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства: (Вопросы теории и практики). - М.: Экономика, 1979. - 232 с.
14. Российский статистический ежегодник. 2017 : стат. сб. / Росстат. Москва, 2018. С. 270-275.
15. Федеральная служба государственной статистики России. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.gks.ru> (дата обращения 13.07.2019)
16. Восколович Н.А. Влияние рекламы на формирование доступности товаров и услуг населению в условиях экономической нестабильности // Аудит и финансовый анализ 2014.. №5 с.411-414
17. Дабиев Д. Ф., Дабиева У. М. Оценка транспортной инфраструктуры макрорегионов России // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. 2015. № 11. С. 283-284.
18. Министерство экономики и территориального развития Республики Дагестан. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.mines-rd.ru> (дата обращения 22.07.2019).
19. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. стат.сб. М., Росстат. 2018. С. 331-332.
20. Ильина Е. А. Оценка влияния развития транспортной сети на экономическое развитие региона // ARS ADMINISTRANDI. 2013. № 2. С. 91-97.
21. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Республике Дагестан. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://dagstat.gks.ru/> (дата обращения 18.07.2019)

Статья поступила в редакцию 27.08.2019

Статья принята к публикации 27.11.2019