

УДК 332
ББК 65.04

**ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
РАЗВИТИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ
ИНФРАСТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ
РЕГИОНА**

Шохкурбониён Бехруз Сайфулло,
соискатель кафедры экономики
предприятий и региона ТГУПБП
(Худжанд, Таджикистан)

**ҚАБҲАҲОИ НАЗАРИЯВИИ
РУШДИ ИНФРАСОҲТОРИ
ИСТЕҲСОЛИИ ИҚТИСОДИЁТИ
МИНТАҚА**

Шохкурбониён Бехруз Сайфулло,
уновҷӯи кафедраи иқтисодиёти
корхонаҳо ва минтақаи ДДҲБСТ
(Тоҷикистон, Хуҷанд)

**THEORETICAL ASPECTS OF
PRODUCTION INFRASTRUCTURE
DEVELOPMENT OF REGIONAL
ECONOMY**

Shokhkurboniyon Behruz Sayfullo, claimant
for candidate degree of the department of the
economy of outfits and regions under the
TSULBP (Tajikistan, Khujand)
E-MAIL: kurbonovbehruz@mail.ru

Ключевые слова: регион, региональная экономика, производственная инфраструктура региона, теоретические аспекты, концепции формирования и развития, размещение производства

Рассмотрены теоретические аспекты становления и развития производственной инфраструктуры в регионе. Проанализированы некоторые концепции формирования и развития производственной инфраструктуры и сделаны соответствующие теоретические выводы. Систематизированы существующие интерпретации российскими учёными понятия «производственная инфраструктура региона» и предложена авторская трактовка данной категории, которая раскрывает суть производственной инфраструктуры в специфических условиях Республики Таджикистан. Изложено мнение, что концепция территориального разделения и размещения производства является основой развития производственной инфраструктуры, и в дальнейшем, при совершенствовании производственной модели региона, необходимо исходить именно из этого фактора. Также определены перспективные направления развития региональной производственной инфраструктуры в Республике Таджикистан. Указывается на необходимость реализации программы развития региональной экономики, выдвигая в ней на первый план развитие производственной инфраструктуры.

Калидвожаҳо: минтақа, иқтисодиёти минтақавӣ, инфрасоҳтори истеҳсоли минтақа, ҷанбаҳои назариявӣ, консепсияҳои ташаққул ва рушд, ҷойгирони истеҳсолот

Мақола ба ҷанбаҳои назариявӣ ташаққул ва рушди инфрасоҳтори истеҳсолӣ дар минтақа баҳшида шудааст. Баъзе консепсияҳои ташаққул ва рушди инфрасоҳтори истеҳсолӣ таҳлил карда, ҳулосаҳои назариявӣ дахлдор бароварда шудаанд. Шарҳу тавзеҳоти мафҳуми инфрасоҳтори истеҳсоли минтақа, ки олимони рус пешниҳод кардаанд, ба низом дароварда, шарҳи муаллифии ин категория, ки моҳияти

инфрасохтори истеҳсолиро дар шароити хоси Ҷумҳурии Тоҷикистон возеҳ месозад, пешниҳод карда шудааст. Изҳори ақида шудааст, ки консепсияи тақсимот ва ҷойгиркунии минтақавии истеҳсолот омили муҳимми рушди инфрасохтори истеҳсолӣ буда, минбаъд дар тақмили амсилаи истеҳсолии минтақа маҳз ҳамин омилро ба ҳисоб гирифтани лозим аст. Инчунин дар мақола самтҳои ояндадори рушди инфрасохтори истеҳсолии минтақавӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон муайян карда шудааст. Зарурати татбиқи барномаи рушди иқтисодиёти минтақавӣ ва ба мадди аввали баровардани инкишофи инфрасохтори истеҳсолӣ таъкид гардидааст.

Key words: region, regional economy, production infrastructure of the region, theoretical aspects, conceptions of formation and development, allocation of manufacturing

The article dwells on theoretical aspects of formation and development of production infrastructure in the region. Some conceptions of formation and development in question have been analyzed and respective theoretical inferences have been made. The author has systematized the existing interpretations done by Russian scholars in reference to the concept “production infrastructure of the region” and proposed the treatment of his own in regard to the given category; the latter disclosing the essence of production infrastructure under the specific conditions of Tajikistan Republic. He expresses the opinion that the conception of territorial division and allocation of manufacturing is a basis of production infrastructure development; so, further on, under improvement of a production model of the region one should proceed just from this factor. Prospective directions of development in regard to regional manufacturing infrastructure in Tajikistan Republic are determined too. The author underscored a necessity of implementation of a regional economy development programme moving to the foreground a development of manufacturing infrastructure.

Эффективное функционирование экономического механизма во многом зависит от устройства его элементов, среди которых особо следует выделить производственную инфраструктуру. Производственная структура любого экономического региона определяет степень дифференциации факторов производства, уровень размещения производительных сил и в целом состояние территориального разделения труда, поэтому производственная инфраструктура региона непосредственно определяет эффективность функционирования его экономики.

Исторически категория «производственная инфраструктура» сформировалась в виде комплекса отраслей народного хозяйства, обеспечивающих реализацию экономических отношений и создающих условия для нормального жизнеобеспечения фирм, государства, домашних хозяйств, населения. Исходя из этого, в научной литературе существуют разные подходы к определению производственной инфраструктуры, суть которых основывается на едином понимании институтов, обеспечивающих организацию, управление и реализацию производства товаров и услуг в различных отраслях экономики. Но из-за того, что термин «инфраструктура» представляет собой широкое понятие, в литературе его изучают в контексте отдельных явлений и процессов. В результате многочисленных научных исследований в современных условиях сложилась классификация инфраструктуры региональной экономики. Существуют концепции, которые рассматривают производственную инфраструктуру согласно комплексному, системному и институцио-

нальному подходу.

Эволюция концепций производственной инфраструктуры имеет долгую историю. В работах экономистов - классиков инфраструктуре уделялось мало внимания. Если обратить внимание на теоретические положения классической школы, то становится ясно, что в них в основном речь идет о разделении труда и повышении эффективности производства в отдельно взятых государствах (которые А. Смит называет нациями). Их теории до сих пор имеют большое значение, поскольку процесс создания труда и его воплощения в капитале был раскрыт именно этими учёными. В «Капитале» К. Маркс неоднократно останавливается на роли и значении «инфраструктуры». В работах К. Маркса понятие «инфраструктура» имело значение «общие условия производства» или просто «условия производства». Говоря о значимости инфраструктуры, К. Маркс в «Капитале» отмечает: «когда складываются общие условия производства, соответствующие крупной промышленности, тогда машинное производство приобретает ту эластичность, ту способность к быстрому, скачкообразному расширению, пределы которого становятся лишь сырым материалом и рынком сбыта» [5, с. 419].

К. Маркс объясняет тот факт, что при достижении высоких, т.е. благоприятных условий труда, объем производства растёт более быстрыми темпами, его пределы определяются исходя из рыночной ситуации. Спрос, складывающийся в определенном сегменте рынка, сопровождает рост производства, а в условиях отсталости производственной инфраструктуры могут возникать проблемы, связанные с нестабильностью рынка, что приводит к нестабильности общего механизма экономики региона. Поэтому на первый план выдвигается совершенствование инфраструктуры, прежде всего производственной, которое повлечёт за собой развитие других её видов: собственно рыночного, социального и других направлений инфраструктуры. Далее К. Маркс отмечает ещё одно важное условие производства. По его мнению, благоприятные естественные условия обеспечивают избыток свободного времени [5, с. 476] и у капиталиста, и у рабочего. Благодаря этому свободное время рабочего может служить для создания прибавочной стоимости у другого производителя, что, соответственно, и выступало бы создателем прибавочного труда рабочего. Такая роль инфраструктуры до сих пор является актуальной, и, действительно, развитая инфраструктура даёт экономии времени, не сокращая при этом объёмов производства, а наоборот, расширяя его объёмы.

При ленинизме также обращалось достаточно пристальное внимание на развитие инфраструктуры и её роль в экономическом росте. В первом томе собрания сочинений В.И. Ленин отмечает, что «низшие стадии развития капиталистической техники — простая кооперация и мануфактура — не знают еще производства средств производства для средств производства: оно возникает и достигает громадного развития только при высшей стадии — крупной машинной индустрии» [3, с. 110]. В период развития социалистической экономики были реализованы программы развития производственной инфраструктуры, которые до сих пор имеют значение для стран бывшего СССР. Производственная инфраструктура, созданная в рамках крупной экономики и основанная на принципе территориального разделения труда, до сих пор составляет основу формирования производственной инфраструктуры во многих регионах, в том числе и в регионах Республики Таджикистан.

Недостатком производственной инфраструктуры, существовавшей в рамках СССР,

было то, что она не имела связи с рыночной инфраструктурой. Хотя некоторые черты рыночной инфраструктуры ощущались в последнее десятилетие функционирования этого государства, формирование полной и эффективной системы рыночной инфраструктуры началось с осуществлением коренных рыночных реформ во всех бывших республиках Союза.

Необходимо отметить, что более совершенные концепции производственной инфраструктуры стали формироваться во второй половине XX века. Изучение экономической литературы показывает, что при исследовании инфраструктуры, в том числе производственной, появляется концепция, согласно которой государство играет важную роль в создании и развитии инфраструктуры и управлении ею. В работах западных экономистов выдвигается мнение, что сфера инфраструктуры является капиталоемкой и инвестиции в эту отрасль осуществляются только государством. Например, П. Самуэльсон отмечает, что общественные блага, имеющие потребительский эффект, распространяющийся более чем на одного человека, должны создаваться государством только в том случае, когда эти блага не могут быть разделены на части, реализуемые отдельным лицам без оказания внешнего эффекта на других потребителей таких благ [13]. В работах современных исследователей также подтверждается эта концепция. Согласно исследованиям отечественных экономистов, инфраструктура должна находиться под естественной монополией государства в силу капиталоемкости этой отрасли.

Концепции производственной инфраструктуры проявляют свою суть с раскрытием сущности самого этого определения. С этой целью обратимся к научной литературе.

В своем исследовании российский учёный Н.Б. Тихонов систематизировал существующие виды инфраструктуры и дал следующую интерпретацию производственной инфраструктуры региона: производственная инфраструктура региона - это действующая модель обеспечения производственно-экономической политики в регионе [7]. Мы согласны с тем, что производственная инфраструктура определяет специфику организации производственной деятельности в регионе, её действующую модель, и исходит из потенциала развития региона. Но когда речь идёт о развитии или расширении производственного потенциала региона, действующая модель должна меняться с учетом направлений экономической политики. На наш взгляд, производственно-экономическая политика региона - более широкое понятие, и, выступая в виде модели, она определяет направления развития производственной инфраструктуры в регионе. Поэтому в условиях реализации стратегии развития регионов, развитие производственной инфраструктуры опирается именно на экономическую модель региона.

Согласно мнению Н.Г. Глушич, производственная инфраструктура – это совокупность экономических отношений, возникающих между хозяйствующими субъектами по поводу создания и использования специфических инфраструктурных услуг с целью рационального использования ресурсов, удовлетворения потребностей материального производства и повышения эффективности национальной экономики [4]. В этом определении инфраструктура не рассматривается как объект или институт, который уже действует. Автором её суть определена как экономические отношения в процессе создания и использования инфраструктурных услуг, в число которых входят транспорт, связь, коммуникации, сети и др. Исходя из несаморазвивающегося характера инфраструктуры, можно согласиться с автором, что экономические отношения, возникающие в процессе

создания и использования инфраструктурных услуг, определяют предмет исследования в этом направлении. Но изучение научной литературы показывает, что акцент в этой области в основном делается на институты или объекты, которые принято называть инфраструктурными и которые призваны обеспечить воспроизводственный процесс в региональной экономике.

Исследуя особенности развития и пространственную организацию производственной инновационной инфраструктуры региона, И.И. Рахмеева определяет инфраструктуру как совокупность институтов, предприятий, объектов, обслуживающих экономику и выполняющих определенные функции по обеспечению ее функционирования и развития [11, с.19]. Данное определение имеет более точный характер, в нём ставится целью развитие региона и определяется роль производственной инфраструктуры в этом процессе.

Наиболее подходящим для Республики Таджикистан является определение производственной инфраструктуры региона, представленное российским экономистом А.П. Огарковым, так как он исследовал инфраструктуру сельских территорий, которые преимущественно имеют место в нашей стране. Согласно его мнению, производственная инфраструктура сельских территорий (регионов) представляет собой совокупность материально-технических систем, обеспечивающих функционирование отраслей социальной инфраструктуры и движение товаров и ресурсов в процессе промышленного и сельскохозяйственного производства [8, с. 66]. Исходя из этого, можно сформулировать авторскую трактовку производственной инфраструктуры, которая в условиях Республики Таджикистан представляет собой систему институтов, объектов и условий организации производства в отдельно взятой экономике. Представленная нами интерпретация имеет следующие обоснования. Во-первых, когда мы определяем инфраструктуру как институт, она представляет собой систему взаимодействующих институтов, которые непосредственно определяют рамки производственной деятельности в регионе. Понятие «институт» может иметь самое разное значение, им может выступать само общество, законы, регулирующие производственную деятельность, традиции и обычаи, рыночная система и другие явления, которые, как мы уже отметили, определяют границы производства в регионах. Здесь мы согласны с мнением русских учёных. П. А. Пыхова и Т. О. Кашиной. В рыночной экономике инфраструктура — это совокупность связанных между собой специализированных институтов, действующих в пределах особых рынков и выполняющих определенные функции по обеспечению нормального режима их функционирования. Под институтами инфраструктуры рынка понимается совокупность предприятий, обеспечивающих функционирование рыночных отношений, успешную деятельность всех видов рынка [9].

Во-вторых, когда мы представляем инфраструктуру как объект, здесь следует понимать существование определённых объектов, обеспечивающих производство и реализацию продукции. Это автомобильные и железные дороги, объекты производственного назначения, заводы, фабрики и т.д., которые непосредственно участвуют в процессе производства и движения товаров. В-третьих, условия производства, дополняя суть инфраструктуры, более точно отражают картину производства. Здесь под условиями производства следует понимать природно-климатические особенности, возможность выхода в открытое море, ситуацию на рынке, качество инфраструктурных объектов и другие, от которых зависят производство и реализация товаров.

Из сказанного следует, что производственная инфраструктура региона представляется в виде системы, в качестве элементов которой выступают все перечисленные нами факторы. В этом плане, как справедливо отмечает российский исследователь Т.И. Трубицина, система инфраструктуры региона может быть представлена как соотношение объединенной инфраструктуры, представляющей собой особое взаимодействие в регионе видов инфраструктур, развивающихся на данной территории, и двух важнейших типов инфраструктуры региона: инновационной и инерционной. Иначе говоря, эти типы инфраструктуры представляют собой не особые самостоятельные формы инфраструктуры, а именно тип существования отдельно взятых видов инфраструктуры в регионе [14].

Исследования показывают, что производственная инфраструктура региона формируется в зависимости от специфики региона и определяет его производственный потенциал. Нами представляется концепция производственной инфраструктуры региона, которая основывается на теориях региональной экономики. Т.е. производственная инфраструктура региона - это направления и особенности территориальной организации производства, которые наряду с этим выступают и как факторы роста экономики региона. Её состав и структуру схематически можно представить следующим образом (Рис.1).

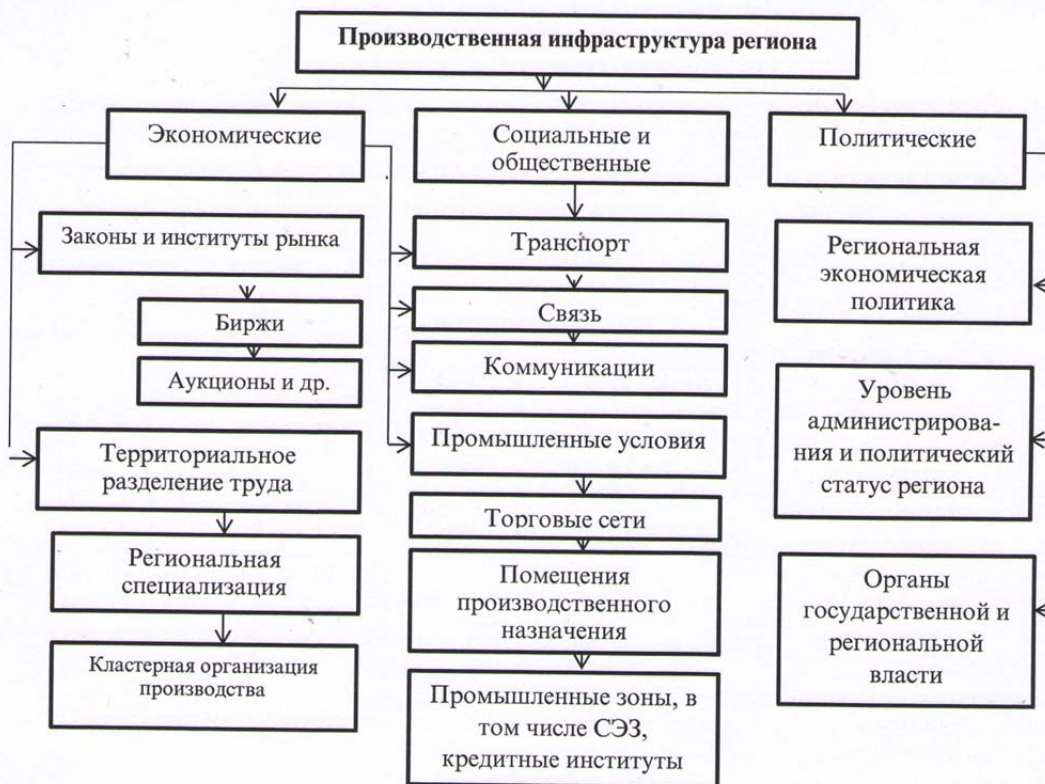


Рисунок 1. Факторы и элементы региональной производственной инфраструктуры

Но следует не забывать и о принципах и функциях инфраструктуры, которая, кроме прочего, имеет и социальное значение. В своем исследовании Н.Ф. Полякова выделяет основные функции инфраструктуры региона в производственном и социальном плане,

которые имеют равное значение. По её мнению, исходя из особенностей и функций производственной инфраструктуры, представляется возможным и необходимым формирование основных принципов построения эффективной системы производственной инфраструктуры региона, к которым относятся:

1) доступность инфраструктуры, которая проявляется в ее способности обеспечивать своими услугами потребности хозяйствующих субъектов данной территории. Данный принцип раскрывается в двух аспектах: территориальной близости и доступной стоимости пользования;

2) надежность инфраструктуры, что означает наличие минимально возможных рисков непредвиденных сбоев, аварийных ситуаций, задержек в ее работе и, следовательно, в обеспечении нормального и своевременного процесса воспроизводства и товарообмена. Надежность инфраструктуры обеспечивается двумя факторами: характеристиками качества и скорости обслуживания;

3) сопряженность. Принцип сопряженности реализуется, с одной стороны, в обеспечении соответствия развития элементов инфраструктуры обслуживаемым ею отраслям, а с другой стороны, в обеспечении сбалансированности между основными элементами самой инфраструктуры [10, с. 63].

Как отмечалось выше, в современных условиях на пути развития производственной инфраструктуры имеют место различные преграды. По мнению отечественного ученого А.А. Байматова, производственная инфраструктура в рамках регионов должна иметь более компактную форму, т.е. инфраструктура региона должна обеспечивать эффективное размещение и организацию производства, и это прямым образом содействует решению проблем регионального рынка [2]. Мы согласны с утверждением А.А. Байматова, так как снижение эффективности организации производства после перехода к рыночным отношениям в первую очередь было связано с высоким износом основных средств объектов инфраструктуры.

Аналогичные суждения представлены в рамках исследований другого отечественного ученого, Р.К. Раджабова. Он выдвинул концепцию развития региональной транспортной инфраструктуры как основы производственной инфраструктуры регионов республики. По его мнению, транспортная инфраструктура в рамках любого региона должна гарантировать необходимые условия для функционирования и развития основных отраслей производства и обеспечивать максимально эффективное использование экономического и производственного потенциала. Каждая страна или регион должны иметь транспортную инфраструктуру, которая полностью удовлетворяла бы спрос данной территории на транспортные услуги [12, с.5].

Отечественный исследователь Х.А. Абдукодилов разделяет факторы развития производственной и рыночной инфраструктуры на две большие группы. В первую группу входят стимулирующие факторы развития рыночной инфраструктуры, к которым относятся: наличие большого количества самостоятельных хозяйственных единиц – субъектов- производителей и потребителей различных товаров и услуг, испытывающих потребность в услугах институтов рыночной инфраструктуры; наличие частного сектора (личные подсобные хозяйства, дехканские хозяйства и др.), реально функционирующего в рыночных условиях на основе договорных отношений; наличие институтов государственного управления и структур, связанных с макроэкономическими задачами

воспроизводства, испытывающих потребность в услугах рыночной инфраструктуры. Второй группой факторов выступают препятствующие факторы, к которым относятся: слабое стимулирование государством процесса функционирования рыночной инфраструктуры; нескорректированные законодательные акты; коррумпированность представителей различных отраслей и структур; необоснованно высокое налогообложение; отсутствие чистого рыночного ценообразования и др. [1]. В рамках исследования автором обоснованы пути преодоления этих препятствующих факторов, что имеет огромное практическое значение в этом направлении.

Одной из проблем развития производственной инфраструктуры является процесс привлечения инвестиций в этот сектор. С.Н. Курбонов обосновал концепцию инвестиционного обеспечения развития производственной инфраструктуры в условиях экономики Республики Таджикистан. Она включает следующие основные элементы: усиление коммерциализации деятельности отраслей производственной инфраструктуры; государственную поддержку инвестиционной деятельности; организацию государственно-частного партнерства; создание условий для привлечения иностранных инвестиций; использование механизма разделения инвестиционных рисков; обеспечение равенства прав различных категорий инвесторов; конкурсный отбор инвестиционных проектов; стимулирование технологических и управленческих инноваций [6, с. 7]. Предложенные меры были учтены при разработке государственных стратегических программ, реализация которых имеет место по сей день.

Таким образом, изучение научной литературы показывает, что в современных условиях отсутствует единое понимание учёными данной категории. Существующие концепции инфраструктуры можно разделить на две большие группы. Первая группа включает в себя утверждения и обоснования ученых-экономистов, согласно которым инфраструктура имеет ограничительный характер в экономическом механизме. Т.е. данная категория включает в себя специфические объекты и институты, которые непосредственно используются в производстве и реализации товаров. Вторая группа учёных рассматривает эту категорию более широко, определяя рамки инфраструктуры совокупностью всех отраслей и комплексов, которые создают условия для организации производства. Нами поддерживается вторая концепция инфраструктуры, так как в современных условиях производственная инфраструктура региона включает все отрасли производства и этим обеспечивает условия и эффективность её организации.

Производственная инфраструктура Республики Таджикистан, в том числе и регионов страны, находится в стадии развития. Необходимо отметить, что её более успешное развитие требует осуществления государством кардинальных мер, которые уже принимаются в современных условиях. Согласно принятым государственным программам социально-экономического развития страны, осуществлены крупные шаги в развитии производственной инфраструктуры регионов. Примером этому является выход республики из коммуникационного тупика и обеспечение энергетической независимости. В дальнейшем развитие производственной инфраструктуры регионов Республики Таджикистан должно перейти к этапу качественного развития, основными направлениями которого выступают:

- создание благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций с целью развития производства в регионе;

- создание сети товародвижения, которая, с одной стороны, обеспечит движение сырья к производству, а с другой, - движение готовых товаров к потенциальному потребителю;

- совершенствование технологической оснащённости производства путём внедрения последних результатов научно-технического прогресса;

- развитие кластеризации региональной экономики, которая, активно включая объекты и институты производственной инфраструктуры, обеспечит эффективность функционирования отдельных субъектов в частности и региональной экономики в целом;

- рациональное использование потенциала региона в направлении развития производственной инфраструктуры и повышения производственной мощи.

Для решения приведённых задач необходимо реализовать программы развития региональной экономики, выдвигая в ней на первый план развитие производственной инфраструктуры. Разработка данной программы должна осуществляться с учетом специфики регионов и модели региональной экономической политики. Региональная экономическая политика играет важную роль в этом направлении, так как именно на её основе осуществляются программы социально-экономического развития. В современных условиях в регионах Республики Таджикистан осуществляется соответствующая экономическая политика, основой которой выступает развитие инфраструктуры региона и повышение производственного потенциала. Это в свою очередь может стать основой развития производственной инфраструктуры в регионе.

Список использованной литературы:

1. Абдукодиров Х.А. Теоретические основы развития рыночной инфраструктуры в трансформационной экономике Республики Таджикистан: автореф. дисс...канд. экон. наук / 08 00 01. Хайрулло Абдусаломович Абдукодиров. - Худжанд, 2012 / <http://www.dissercat.com/content/investitsionnoe-obespechenie-razvitiya-proizvodstvennoi-infrastruktury-transformiruemoi-ekon#ixzz5ZXJWID2J> (Дата обращения: 08.12.2018)
2. Байматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности: монография / А.А. Байматов. – Душанбе: Дониш, 1985. – 202 с.
3. Ленин В.И. Полное собрание сочинений. Т. 1. Издание 5-е. - М.: Политическая литература, 1967. – 662 с.
4. Глушич Н. Г. Производственная инфраструктура и перспективы её развития в России: автореф. дисс... канд. экон. наук /08 00 01. Глушич Наталья Григорьевна. - Нижний Новгород, 2009/ <http://www.dissercat.com/content/proizvodstvennaya-infrastruktura-i-perspektivy-ee-razvitiya-v-rossii#ixzz5QITaEgRge>. (Дата обращения: 18.08.2018).
5. Маркс К. Капитал. Критика политической экономии. Том 1-й. Книга 1: Процесс производства капитала. - М.: Политиздат, 1983. – 737 с.
6. Курбонов С.Н. Инвестиционное обеспечение развития производственной инфраструктуры трансформируемой экономики: автореф. дисс...канд. экон. наук / 08 00 05. С.Н. Курбонов. – М., 2009. – 24 с.
7. Тихонов Н.Б. Теоретические аспекты совершенствования управления производственной инфраструктурой в регионе // Вестник Оренбургского государственного университета. 2014. <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-aspekty->

-
- sovershenstvovaniya-upravleniya-proizvodstvennoy-infrastrukturoy-v-regione* (Дата обращения: 3.09.2018).
8. Огарков А.П. Проблемы организации научных исследований инфраструктуры сельских территорий. *Аграрная экономическая наука на рубеже веков: методология, традиции, перспективы развития*. - М.: Энциклопедия российских деревень, 1999. - С. 65-66.
 9. Пыхов П. А., Кашина Т. О. Инфраструктура как объект экономических исследований // Журнал экономической теории. – 2016. - №1. <http://www.uies.ru/content/zhurnal2015/05iPihov.pdf>. (дата обращения: 28.08.2018).
 10. Полякова Н.Ф. Производственная инфраструктура региона: теоретические аспекты к изучению. // Вестник КГУ им. Н.А. Некрасова. - 2013. - №6. – С.60-63.
 11. Рахмеева И.И. Региональные особенности развития и пространственной организации производственной инновационной инфраструктуры: дисс...канд. экон. наук/ 08 00 05. Рахмеева Ирина Игоревна. – Екатеринбург, 2014. – 180 с.
 12. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры (на примере Республики Таджикистан): дисс. ...д-ра экон. наук/ 08 00 04. Раджаб Кучакович Раджабов. - Душанбе, 2000. – 286 с.
 13. Рыбцев В. В. Развитие инфраструктуры как объект государственного регулирования // Молодой ученый. — 2011. — №3. Т.1. — С. 198-201. — URL <https://moluch.ru/archive/26/2796/> (дата обращения: 02.09.2018).
 14. Трубицына Т.И. Теоретические основы исследования форм инфраструктуры в экономике // Известия Саратовского университета. Серия «Экономика. Управление. Право». – 2013. <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-osnovy-issledovaniya-form-infrastruktury-v-ekonomike> (дата обращения: 15.06.2018).

Reference Literature:

1. Abdukodirov Kh. A. Theoretical Grounds of Market Infrastructure Development in Transformational Economy of Tajikistan Republic: Synopsis of candidate dissertation in economics // 08. 00. 01. Khayrullo Abdusalomovich Abdukodirov. – Khujand, 2012 // <http://www.dissercat.com/content/investitsionnoe-obespechenie-razvitiya-proizvodstvennoi-infrastruktury-transformiruemoi-ekon#ixzz5ZXJWID2J> (Date of request: 08. 12. 2018)
2. Boymatov A. A. Regional Market: Peculiarities and Problems of Balance. Monograph // A. A. Boymatov. – Dushanbe: Knowledge, 1985. – 202 pp.
3. Lenin V, I. Complete Collection of Compostions. V.1. The 5-th edition. – M.: Political Literature, 1967. – 662 pp.
4. Glushich N. G. Production Infrastructure and Prospects of its Development in Russia: synopsis of candidate dissertation in economics // 08. 00. 01. Natalya Grigoryevna Glushich. – Nizhny Novgorod, 2009 // <http://www.dissercat.com/content/proizvodstvennaya-infrastruktura-i-perspektivy-ee-razvitiya-v-rossii#ixzz5QITaEgRge>. (Date of request: 18. 08. 2018)
5. Marx K. Capital. Critique of Political Economy. Volume 1. Book 1: Capital Production Process. – M.: Politizdat, 1983. – 737 pp.
6. Kurbonov S. N. Investitive Insurance of Production Infrastructure Development Related to Transformed Economy: synopsis of candidate dissertation in economics // 08. 00. 05. S. N. Kurbonov. – M., 2009. – 24 pp.

-
7. Tikhonov N. B. *Theoretical Aspects of Improvement of Management with Production Infrastructure in the Region* // *Bulletin of Orenburg University*. 2014. <http://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-aspekty-sovershenstvovaniya-upravleniya-proizvodstvennoy-infrastrukturoy-v-regione> (Date of request: 3. 09. 2018)
 8. Ogarkov A. P. *The Problem of Scientific Research Organization Concerned with Infrastructure of Rural Areas. Agrarian Science of Economics at the Junction of Centuries: Methodology, Traditions, Prospects of Development*. – M.: *Encyclopedia of Russian Villages*, 1999. – pp. 65-66
 9. Pykhov P. A., Kashina T. O. *Infrastructure as an Object of Economy Investigations* // *The Journal of Economy Theory*. – 2016, N 1 <http://www.uiec.ru/content/zhurnal2015/05iPihov.pdf>.
 10. Polyakova N. F. *Production Infrastructure of the Region: Theoretical Aspects to Studies*. // *Bulletin of KSU named after N. A. Nekrasov*. – 2013, #6. – PP. 60-63.
 11. Rakhmeyerova I. I. *Regional Peculiarities of Development and Special Organization of Manufacturing Innovational Structure: synopsis of candidate dissertation in economics* // 08. 00. 05. Irina Igorevna Rakhmeyerova. – Yekaterinburg, 2014. – 180 pp.
 12. Radjabov R. K. *The Problems of Formation and Development of Regional Transport Infrastructure (on the Example of Tajikistan Republic: doctoral dissertation in economics* // 08. 00. 04. Radjab Kuchakovich Radjabov. – Dushanbe, 2000. – 286 pp.
 13. Rybtsev V.V. *Development of Infrastructure as an Object of State Regulation* // *Young Scientist*. 2011, N3. V.1 – pp. 198 – 201. URL <https://moluch.ru/archive/26/2796/> (Date of request: 02. 09. 2018)
 14. Trubitsina T. I. *Theoretical Grounds of Investigation Concerned with Infrastructure Forms in Economics* // *Tidings of Saratov University. Series "Economics. Management. Law"*. – 2013 <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-osnovy-issledovaniya-form-infrastrukturny-v-ekonomike> (Date of request: 15. 06. 2018).