

УДК 332.025

DOI:10.24411/2618-6772-2018-10105

Гасанов Магомед Алиевич,
д.э.н, ведущий научный сотрудник Института социально-экономических исследований
Дагестанского научного центра РАН, Махачкала
aida3259@mail.ru

РАЗВИТИЕ ОТРАСЛЕЙ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПОСЛЕ ОКТЯБРЬСКОЙ РЕВОЛЮЦИИ: ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ И ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ

Аннотация. В статье анализируются исторические аспекты развития отраслей производственной инфраструктуры после Октябрьской революции и перспективы комплексного формирования подсистемы инфраструктуры. С учетом данных архивных материалов исследуются роль и значение отрасли в социально-экономическом развитии республики. При этом, по мнению автора, важная роль принадлежит техническому перевооружению и повышению эффективности работы всех подотраслей производственной инфраструктуры. Отмечается, что практическое использование результатов анализа будет способствовать ускорению рыночных преобразований в отраслях производственно-транспортной инфраструктуры региона. Описывается рост сельскохозяйственного производства, развивающийся грузооборот кооперативного сектора, необходимость срочной доставки сырья для консервной промышленности, строительства электростанции в горах. Нужды торговли вызывали необходимость быстрого развития отраслей производственной инфраструктуры.

Период после Октябрьской революции характеризуется началом строительства дорожной сети и проникновением машин в горы для обслуживания грузового, почтового и пассажирского сообщения. Анализ позволяет сделать выводы, которые необходимо учитывать при построении эффективной системы управления производственной инфраструктурой на современном этапе развития.

Огромное значение производственной инфраструктуры определяется тем, что экономика страны и ее регионов является единым народнохозяйственным комплексом. Отмечается, что сформулированные научно-практические рекомендации и предложения, направленные на повышение эффективности и результативного функционирования отраслей производственной инфраструктуры с учетом использования геотраслевого ресурса. Результаты, представленные в исследовании, могут быть использованы при разработке концепции социально-экономического развития производственной инфраструктуры региона. В связи с этим поиски резервов управления и повышения эффективности развития отраслей производственной инфраструктуры региона в условиях инновационных преобразований экономики представляет особый интерес для науки, а также имеют практическое значение.

Ключевые слова: Октябрьская революция, производственная инфраструктура, история, экономика, анализ, перспективы, эффективность, развитие.

DEVELOPMENT OF INDUSTRIES AND MANUFACTURING INFRASTRUCTURE AFTER THE OCTOBER REVOLUTION: HISTORICAL ASPECT AND PERSPECTIVES OF FORMATION

Magomed A. Gasanov,
Doctor of Economics, Leading researcher of the Institute of Social and Economic Research
of the Daghestan Scientific Center of RAS, Makhachkala
aida3259@mail.ru

Abstract. The paper analyzes the historical aspects of the development of industrial infrastructure after the October Revolution and the prospects for the integrated formation of an infrastructure subsystem. Taking into account the data of archival materials, the role and importance of the branch in the socio-economic development of the republic are explored. At

the same time, in the opinion of the author, an important role belongs to the technical re-equipment and increasing the efficiency of all sub-sectors of the production infrastructure. It is noted that the practical use of the results of the analysis will help accelerate market transformations in the areas of the region's production and transport infrastructure. It describes the growth of agricultural production, the developing freight turnover of the cooperative sector, the need for urgent delivery of raw materials for the canning industry, construction of a power station in the mountains. The needs of trade necessitated the rapid development of industrial infrastructure.

The period after the October Revolution marked the beginning of the construction of the road network and the penetration of machines into the mountains for servicing freight, postal and passenger traffic. The analysis allows us to draw conclusions that must be taken into account when building an effective system for managing the production infrastructure at the present stage of development.

The enormous importance of the production infrastructure is determined by the fact that the economy of the country and its regions is a single national economic complex. It is noted that the formulated scientific and practical recommendations and proposals aimed at improving the efficiency and effective operation of industrial infrastructure sectors, taking into account the use of the geo-sectoral resource. The results presented in the study can be used in the concept of socio-economic development of the industrial infrastructure of the region. In this regard, the search for management reserves and deepening the efficiency of the development of the industrial infrastructure of the region in the context of innovative economic transformations are of special interest for science, and also of practical importance.

Keywords: October revolution; industrial infrastructure; history; economy; analysis; prospects; efficiency; development.

Развитие экономики и социальной сферы страны и ее регионов тесно связано с постоянным совершенствованием функционирования производственной инфраструктуры, призванной обеспечить прямые промышленно-экономические связи между отраслями народного хозяйства и субъектами Российской Федерации. Являясь важнейшей составной частью производственной инфраструктуры, транспортная подсистема инфраструктуры служит необходимым условием материального производства. Она обеспечивает воспроизводства во всех отраслях экономики и является обязательным условием рационального размещения производства.

В докладе на IX Всероссийском съезде Советов В.И. Ленин, отмечая итоги торгового оборота, говорил: «... мы чрезвычайно шагнули вперед. Это связано отчасти с вопросом транспорта – нашей главной, пожалуй, или одной из главнейших баз всей нашей экономики [1, с. 302]. Огромное значение производственной инфраструктуры определяется тем, что экономика страны и ее регионов является единым народнохозяйственным комплексом.

Говоря об особенностях и огромном значении отраслей производственной инфраструктуры для Республики Дагестан, важно вспомнить прошлое этой отсталой окраины царской России, считавшейся краем абсолютного и классического инфраструктурного бездорожья. В первые годы Советской власти, по инициативе горцев, стали проводить «дорожные двухнедельники» для проезда машин, в процессе которых, как писала газета «Красный Дагестан», велась «битва шоссейников с разрухой» [2].

Победа Великого Октября открыла путь развития подсистемы производственной инфраструктуры, превратившейся в одну из важнейших отраслей экономики горного края. Развитием транспортной инфраструктуры Дагестана интересовался В.И. Ленин. 12 февраля 1921 г., принимая делегацию из Дагестана, В.И. Ленин сделал для себя заметку: «Дагестан... Транспорт. Есть шоссе. Нужны грузовики, 40 *minimum*...» [3, с. 420]. Он с горечью отмечал, что на окраинах Российской Федерации «царит патриархальщина, полудикость и самая настоящая дикость».

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

Архивные документы свидетельствуют о том, что в 1929 г. на территории республики насчитывалось всего лишь 29 автомобилей, в том числе 8 грузовых, а в 1929 г. – 38, из них 15 грузовых. Такой крайне малочисленный парк не мог удовлетворить самых неотложных нужд народного хозяйства, но тогда на его долю приходился весьма незначительный объем перевозок. К концу второй пятилетки число машин увеличилось по сравнению с 1928 годом почти в 6 раз, достигнув 170 е. д. [4, с. 18]. Однако автопарк по-прежнему не удовлетворял возросшие потребности экономики республики.

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

Второй этап экономического развития подсистемы инфраструктуры в ДАССР связан с созданием отечественной промышленности и завершением строительства мощных автомобильных заводов в нашей стране. Это обстоятельство определило значительное увеличение транспортных средств и в Дагестане. К концу первой пятилетки число автомобилей по сравнению с 1929 г. увеличилось почти в пять раз. Одновременно выросли и размеры выполненных ими перевозок. В 1940 г. всеми видами транспорта ДАССР было перевезено 6,4 млн. т. или 21,9% было перевезено автотранспортом [5]. Грузооборот транспорта за этот год составил 11210 тыс. тонно-километров (ткм). С ростом автомобильного парка в республике возникла острая необходимость в создании четкой организации его управления. В эти годы была создана Дагестанская контора «Союзтранс», которая послужила базой для создания транспорта общего пользования.

В 1939 г. в Дагестане было организовано управление автомобильного транспорта при Совнаркоме республики, в ведение которого были переданы автобазы Махачкалинского и Дербентского ОКХ и Дагавтотрест в составе Белиджинской, Буйнакской, Махачкалинской и Хасавюртовской автобаз. Удельный вес его в общем объеме автоперевозок по республике составил за этот год по грузообороту 4 % и 3 % по объему перевозок.

Развитие промышленности, увеличение численности населения, неуклонный рост материального благосостояния и культурного уровня горцев обусловили быстрый рост пассажирских перевозок. В 1934 г. в республике появились первые автобусы, вместимость которых составляла 19 пассажиро-мест. В первый год эксплуатации ими перевезено 85,3 тыс. пассажиров. Для подготовки кадров в 1932 г. в Махачкале был создан автодорожный техникум Дагдортранса, а затем открылась и автошкола. Дальнейшее развитие пассажирского автотранспорта характеризовалось его качественными изменениями: увеличилась численность автобусов, количественный рост сопровождался рядом изменений в его использовании. В 1940 г. было выполнено уже 8,1 млн. пасс.-км., а общая протяженность автобусных линий возросла до 174 км, в том числе междугородних – до 165 км. Одним из главных факторов, обеспечивающих освоение возрастающего объема перевозок продукции, является обновление и создание необходимого резерва парка подвижного состава.

Третий этап в развитии подсистемы производственной инфраструктуры ДАССР охватывает период с 1945 г. до настоящего времени. После завершения Великой Отечественной войны была проведена значительная работа по восстановлению и дальнейшему развитию отрасли в республике. К началу 1946 г. парк подвижного состава распределялся по типам следующим образом: легковых – 144, автобусов – 9, пикапов – 15 и автомобилей специального назначения – 59 единиц. Списочный парк машин в автохозяйствах общего пользования составлял за этот год 89 ед. [6], или 9% от общего парка подвижного состава республики. В первом послевоенном году автотранспортом ДАССР было перевезено 1241 тыс. тонн народнохозяйственных грузов и выполнено 15486 ткм. Объем перевозок грузов автотранспортом общего пользования составил 34 тыс. т, или

3% к грузообороту – 1280 тыс. ткм, или 8% от общего объема грузооборота, выполненного автотранспортом народного хозяйства республики [7].

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

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

В конце 1917 г. был образован Народный комиссариат путей сообщения, вошедший в состав Совета народных комиссаров. До 30-х годов Народный комиссариат путей сообщения сохранил единство управления всех видов производственной инфраструктуры и территориальные структуры управления, характерные для дореволюционного периода управления. В 30-х гг. закладываются основы для последующего разделения единой инфраструктурной системы на отдельные её виды. Это проявилось в создании трех отраслевых Централных управлений по соответствующим видам транспорта: железнодорожному; речному и морскому; автомобильному, гужевому и трамвайному [8, с. 60].

В Наркомате путей сообщения в период 1917–1930 гг. сохранилась и территориальная организация базисных транспортных систем, путем подчинения соответствующим отраслевым Центральным управлениям территориальных структур в виде правлений железных дорог в пределах определенного географического региона; речных и морских пароходств в рамках определенных водных бассейнов; окружных управлений автомобильного, гужевого и трамвайного транспорта. Принципиальной особенностью сложившейся системы управления в этот период является формирование жесткой командно-административной системы управления в условиях единой государственной формы собственности. Это потребовало, наряду с делением на отраслевые структуры, создания функциональных управлений: административного, планово-финансового, труда и зарплаты, кадров, контрольно-ревизионного и т.д.

Начавшиеся в начале 90-х годов процессы либерализации и разгосударствления собственности, практически не коснулись только железнодорожного транспорта, а остальные виды инфраструктуры преобразовались в предприятия негосударственной собственности. Этим было положено начало третьего этапа в развитии системы управления, вызванной переходом России на рыночную экономику. В рамках этого этапа развития государственное управление сконцентрировалось в двух органах федерального уровня управления – в Министерстве путей сообщения (МПС) и Министерстве транспорта (Минтрансе), при этом предприятия МПС сохранили государственную (казенную) форму собственности, а предприятия Минтранса функционируют в условиях негосударственной собственности.

Анализ позволяет сделать следующие выводы, которые необходимо учитывать при построении систем управления производственной инфраструктурой на современном этапе его развития: в дореволюционный период в течение более 80 лет в России существовала стабильная система единого управления инфраструктурой, в которой успешно сочетались функции государственной координации деятельности на основе взаимодействия с местными управлениями дорог (железных, грунтовых и шоссейных) и хозяйственной деятельности коммерческих структур (акционерных компаний, частных владельцев инфраструктурных средств); в послереволюционный период после переходного этапа 1917–1930 гг., в 1930 г. единая система управления распалась на отдельные отраслевые структуры по видам при единой государственной собственности; в

1990–1992 гг. произошло разгосударствление предприятий производственной инфраструктуры, при сохранении на железнодорожном транспорте государственной собственности, что определило формирование на федеральном уровне двух структур управления – Министерства транспорта и Министерства путей сообщения; в результате этого образовались две системы: государственного управления железнодорожного транспорта и регулирования деятельности негосударственных предприятий автомобильного, водного и воздушного транспорта. Принципиально важно указать, что двухуровневая система государственного управления: Министерство путей сообщения → Территориальный орган управления (дорога) на железнодорожном транспорте сохранилась неизменной в течение более 125 лет [9, с. 325–331]. Следовательно, исторический анализ позволил установить основные закономерности развития подсистемы производственной инфраструктуры в региональных условиях Дагестана.

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

В настоящее время издержки инфраструктуры еще велики. Между издержками отраслей и производством существуют прямые связи, именно поэтому снижение издержек инфраструктуры следует рассматривать как важный фактор повышения эффективности производства. Этим и объясняются предусмотренные задания по снижению транспортных издержек народного хозяйства. Снижение только на 1 % этих затрат означает экономию до 900 млн. руб. Снижение издержек транспорта может быть достигнуто прежде всего благодаря совершенствованию структуры подвижного состава, перевозочного процесса и ускорению технического прогресса на всех видах производственной инфраструктуры.

Углубление концентрации инфраструктурных хозяйств в условиях научно-технической революции – один из наиболее выгодных и эффективных путей роста основных показателей работы подвижного состава (табл. 1).

Таблица 1. Сравнительные технико-экономические параметры хозяйств различной мощности

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

где T_n , час – время пребывания машин в наряде;

γ % – коэффициент использования грузоподъемности;

β % – коэффициент использования пробега;

$\lambda_{сут}$ – среднесуточный пробег;

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

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

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

Как видно из табл. 1, с ростом производства повышаются основные параметры эксплуатационной деятельности. Так, производительность подвижного состава в тоннах

на одну среднесписочную автомобиле-тонну в предприятиях с количеством машин 100 и более в 4 раза больше, а в тонно-километрах на 116,2 %, чем в хозяйствах группы 10–24 машин. Среднесуточный пробег автомобилей крупных предприятий на 41,3 % выше, себестоимость перевозок ниже на 34,8 коп., чем в мелких хозяйствах. С увеличением размеров хозяйств значительно повышается и эффективность использования основных фондов.

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

Сформулированные выводы и предложения, направлены на повышение эффективности и результативного функционирования отраслей производственной инфраструктуры с учетом использования геотраслевого ресурса. Некоторые предложения авторов по совершенствованию и устойчивому развитию подотраслей производственной инфраструктуры с использованием геоэкономического потенциала сводятся к следующему:

- качественно обустроить элемент инфраструктуры – транспортный коридор «Север-Юг» для развития международного транзита и экспортных перевозок продукции, где ключевыми субъектами станут Дагестан и Астраханская область;

- формировать с учетом современных реалий подсистемы инфраструктуры курортно-рекреационной зоны, в первую очередь речь идет о качестве транспортно-логистических узлов федеральной дорожной сети М29 «Кавказ»;

- создавать дорожные фонды на муниципальном уровне и решать проблемы внутрирегиональных дорог. Это будет определенная новация. Проведенный анализ показал, что есть проблемы с наполнением дорожных фондов, и мы рекомендуем провести эту работу в ряде муниципалитетов региона в тестовом режиме;

- объем ремонта инфраструктурной сети в стране и ее регионах к 2020 г. довести до более девяти-десяти тысяч километров в год. Чтобы решить проблему устойчивого развития и функционирования дорожно-транспортной инфраструктуры необходимо постепенно увеличивать объем капитальных вложений в транспортно-логистические узлы и к 2025 г. привести всю инфраструктурную сеть в соответствие с нормативами;

- приоритетными должны стать внутригородские и внутрипоселковые дороги – в Северокавказском регионе и в Дагестане сотни малых населенных пунктов имеют сложности с круглогодичным доступом к автотрассам, а перспективный прогноз развития отрасли выходит за географические границы приграничного региона. К примеру, появление новой современной дорожно-транспортной сети позволит сделать реальностью доступность главных курортов Юга России – Кавминвод, Домбая, Приэльбрусья, Черноморского побережья и др., что позволит резко увеличить число туристов;

- среди перспективных, приоритетных задач, на наш взгляд, – создание в составе международных транспортных коридоров современных автомагистралей, которые будут справляться с растущим потоком машин.

- ускорить разработку законодательно-правовой и нормативной базы, усовершенствовать в соответствии с новыми хозяйственными условиями эффективный механизм и структуру управления производственной инфраструктурой с учетом геоэкономического ресурса каждого региона.

Основной целью формирования эффективного инфраструктурного комплекса региона является количественное и качественное удовлетворение услуг инфраструктуры,

бесперебойной и надежной работы отрасли, минимизации негативных последствий транспортной деятельности.

Таким образом, на основании проведенного исследования можно сделать вывод о том, что при современном состоянии производственной инфраструктуры региона модернизационные преобразования в ней могут принести существенный эффект лишь при формировании правильного механизма управления, при значительном повышении технического уровня отрасли, модернизации и обновлении производственной базы всех её составляющих для ускоренного развития производственной инфраструктуры. В связи с этим, поиски резервов управления и повышения эффективности развития отраслей производственной инфраструктуры региона в условиях структуризации экономики представляет особый интерес для науки, а также имеют практическое значение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 44, с. 302.
2. Газета «Красный Дагестан», 5 ноября 1922 г.
3. Ленин В.И. Полн. собр. соч., т. 42, с. 420.
4. Статистико-экономический справочник по ДАССР. Ростов: Северный Кавказ, 1933. С. 18.
5. Центральный государственный архив РД (далее – ЦГА РД). Ф. 22-р. Оп. 12. Д. 345. Л. 14.
6. ЦГА РД. Ф. 22. Оп. 18. Д. 573. Л. 50.
7. ЦГА РД. Ф. 22. Оп. 18. Д. 573. Л. 11.
8. Камалова Т.А. Качество и безопасность товаров и услуг // Апробация. № 7. 2014. С. 59–61.
9. Эльдаров Э.М., Эфендиев И.И., Гимбатов Ш.М. Принципы и основные меры повышения занятости сельского населения // Региональные проблемы преобразования экономики. 2009. № 4. С. 325–331.

REFERENCES

1. Lenin V.I. *Full. collect* [Polnoe sobranie sochinenii]. Op. V. 44. P. 302.
2. *The newspaper «Red Daghestan»* [Gazeta «Krasnyi Dagestan»]. November 5, 1922.
3. Lenin V.I. *Full. collect* [Polnoe sobranie sochinenii]. Op. V. 42. P. 420.
4. *Statistical and economic reference book on Daghestan ASSR*. Rostov: North Caucasus, 1933. P. 18.
5. Central State Archive of the RD. F. 22-r. L. 12. F. 345. P. 14.
6. Central State Archive of the RD. F. 22. L. 18. F. 573. P. 50.
7. Central State Archive of the RD F. 22. L. 18. F. 573. P.11.
8. Kamalova T.A. Quality and safety of goods and services [Kachestvo i bezopasnost' tovarov i uslug.]. In *Aprobatsiya*. № 7. 2014. PP. 59–61.
9. Eldarov E.M., Efendiyev I.I., Gimbatov Sh.M. Principles and main measures to increase the employment of rural population [Printsipy i osnovnye mery povysheniya zanyatosti sel'skogo naseleniya]. In. *Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki=Regional problems of economic transformation*. 2009. № 4. PP. 325–331.

