

DOI 10.31029/vestdnc77/5

УДК 904.93/94

ИЗ ИСТОРИИ ДАГЕСТАНСКОГО ГОРОДА КАСПИЙСКА. 1932–2020 гг.

Б. Б. Булатов¹, ORCID: 0000-0002-9887-1079

Р. И. Сефербеков², ORCID: 0000-0002-0901-8499

¹Дагестанский государственный университет

²Институт истории, археологии и этнографии ДФИЦ РАН

В статье освещается история города Каспийска от времени его основания в виде рабочего поселка до наших дней. Как считают авторы, история Каспийска распадается на три этапа: 1) 1932–1947 гг. – возникновение рабочего поселка вокруг градообразующего оборонного предприятия «Двигательстрой»; 2) 1947–1991 гг. – развитие «социалистического города» Каспийск вокруг градообразующего оборонных предприятий заводов «Дагдизель», «Точная механика» и филиала завода «Волга»; 3) с 1991 по 2018 г. – постсоветский период развития города вне его связи с градообразующими предприятиями, которые вследствие отсутствия оборонного заказа и конверсии оказались частью ликвидированы (филиал завода «Волга»), а часть находится в глубоком кризисе, преобразованы в акционерные общества и переориентированы на выпуск непрофильной продукции (заводы «Дагдизель» и «Точная механика»).

The article lights up the history of the town of Kaspiysk from the time of its foundation as a working settlement to the present days. According to the authors, the history of Kaspiysk falls into three stages: 1) 1932–1947 – the emergence of a working settlement at the town-forming defense enterprise "Dvigatelstroj"; 2) 1947–1991 – the development of the "socialist settlement" of Kaspiysk at the town-forming defense enterprises "Dagdiesel", "Precise Mechanics" and a branch of the "Volga" plant; 3) from 1991 to 2018, the post-Soviet period of the city's development with no relationship with the city-forming enterprises, which due to the lack of defense orders and conversion were partially liquidated (the "Volga" branch), and the rest are in deep crisis and transformed into joint-stock companies and refocused on the non-core production ("Dagdiesel" and "Precise Mechanics").

Ключевые слова: города Дагестана, Каспийск, новейшее время, судостроительная промышленность СССР.

Keywords: cities of Dagestan, Kaspiysk, modern times, shipbuilding industry of the USSR.

Введение

Из возникших в разное время городов Дагестана Каспийск относится к группе городов, основанных в первые советские десятилетия как новые промышленные центры [1, с. 41]. Его возникновение и развитие тесно связано с первенцем тяжелой промышленности Дагестана – заводом «Дагдизель». Цель данной статьи – осветить этапы становления и развития города от периода возникновения поселка «Двигательстрой» до его функционирования в качестве постсоветского города.

Возникновение и развитие поселка «Двигательстрой». 1932–1947 гг.

После создания СССР и в первые годы советских модернизаций ЦК ВКП (б) рассматривал вопрос о строительстве крупного завода на Каспии по выпуску морских вооружений и нового поселка, в котором бы разместились его рабочие. Началом основания города принято считать дату 18 марта 1932 г., когда группа геологов двинулась в «долину смерти» (так называли тогда Туралинскую землю жители близлежащих селений) и разбила лагерь на месте будущего города – в 14 км южнее Махачкалы [2, с. 6]. Они обратили внимание на гору Турали. Проведенные геологические исследования и химический анализ показали, что гора представляет единый монолит, а камень по прочности близок к граниту. Подсчитали примерные запасы камня в этой горе, и оказалось, что из него можно построить не только завод и искусственную бухту при нем, но и большой рабочий по-

селок. Сейчас уже мало кто знает, что, если не было в «Долине смерти» горы Турали, то строительство, возможно, начали бы в другом месте. По берегу Каспия в этой местности через каждые 3–4 км располагались рыбные промыслы от 1-х до 7-х Туралей. Все они были соединены узкоколейкой, проложенной вдоль берега моря в 1914 г. [3, с. 6, 11].

В дальнейшем сюда прибыли мелиораторы для проведения ирригационных работ. 5 мая 1932 г. было объявлено о начале всесоюзной стройки на Туралинской земле [4, с. 9]. На строительство завода и поселка стали прибывать рабочие и специалисты со всей страны – Москвы, Ленинграда, Ростова, Астрахани и других городов. С комсомольскими путевками прибывала молодежь Украины, Урала, Закавказья, Средней Азии. Почти ежедневно палаточный городок пополнялся посланцами городов и горных аулов Дагестана. Они размещались в палатках и бараках. Таким образом, с самого начала строительство завода и поселка приобрело характер всенародной, интернациональной стройки. Люди разных национальностей и возрастов, охваченные энтузиазмом первых советских пятилеток, презрев трудности и невзгоды, стали возводить фундамент первенца индустрии ДАССР.

Условия жизни и труда были очень тяжелые – изнуряющая летняя жара, пыльные бури, привозная на верблюдах и цистернах узкоколейки питьевая вода. По свидетельству очевидцев, место, где раскинулась строительная площадка, летом 1932 г. представляло собой царство непролазных болот, душного зноя, скопищ малярийных комаров, непрерывно атаковавших людей. Не случайно первые жители палаточного городка прозвали это место «Долиной смерти» [3, с. 12]. Серьезной проблемой для первостроителей стала малярия, которой болели до 80% рабочих и служащих стройки. Махачкалинским тропическим институтом был проведен комплекс лечебно-профилактических мероприятий, позволивших локализовать заболеваемость [2, с. 7].

Строителям был нужен камень, щебень и известь. Его добывали тут же – в каменном карьере на Туралинской горке. Кирпичом стройку обеспечивал Таркинский кирпично-черепичный завод. Лес прибывал морем. Часть грузов поступала из Махачкалы по железной дороге (построена летом 1934 г.), гужевым и автомобильным транспортом по асфальтированному шоссе (было проложено в 1935 г.). Большую помощь в доставке стройматериалов к объектам строительства оказывал гужевой транспорт: в августе 1935 г. на конном дворе поселка насчитывалось 32 лошади и 18 быков.

В 1933 г. в поселке была открыта пекарня, но хлеба всем не хватало, и его по узкоколейке завозили из Махачкалы. Вскоре в поселке появились первые капитальные каменные дома: были сданы в эксплуатацию амбулатория, школа, каменные бараки, административное здание поселкового Совета. В дальнейшем были построены финские дома, жилые строения в «соцгородке», средние школы № 1, 2, 7, 8, школа-интернат, поликлиника. Школа № 2 в рекордные сроки была возведена из армянского туфа и к 29 августа 1939 г. была готова к приему учащихся. В 1936–1938 гг. были введены в строй котельные агрегаты Каспийской ТЭЦ [2, с. 13].

Вот что писал по поводу открытия первой школы в поселке Герман Кириленко: «5 мая 1932 г. в 18 км южнее Махачкалы была установлена первая палатка молодых строителей, а 1 сентября этого же года приступила к работе (тоже в палатке) 1-я начальная школа, ставшая основоположницей средней школы № 2. Всего через восемь лет палаточный поселок превратился в настоящий город: огромный завод, ТЭЦ, многоэтажные дома, две новые школы, поликлиника, больница, стадион, клуб, гостиница, библиотека, танцплощадка и т.д. Вместе с городом выросла и наша школа. В 1933 г. первая начальная школа из палатки перешла в камышовый барак, в 1934 г. она была реорганизована в семилетку и переведена в одноэтажное здание, в котором оно находится и поныне» [4, с. 9–10].

Первая электрическая лампочка в поселке загорелась в январе 1933 г. Энергию ей давала небольшая дизельная установка, которую в качестве подарка новостройке прислали рабочие Ленин-

градского завода им. Кирова. В конце этого же года на берегу Каспийского моря рядом с будущим заводом начали возводить ТЭЦ проектной мощностью в 20 тыс. кВт [3, с. 23].

С первых же дней строительства решением Дагестанского обкома ВКП (б) на «Двигательстрое» была создана партийная организация во главе с парторгом З.Г. Феодаевым. К июлю 1933 г. в составе парторганизации стройки было уже 37 коммунистов, а председателем постройкома был назначен А. Дагларов.

Руководство стройкой вначале было поручено помощнику начальника Северо-Кавказского строительного треста Рынкевичу, которого затем сменил опытный строитель Николай Фетисов. Главным инженером стройки был назначен один из крупнейших гидротехников страны Александр Дезорцев [3, с. 14].

Осенью 1934 г. новостройку посетил инициатор и куратор поселка «Двигательстрой» Серго Орджоникидзе. Он интересовался жизнью и бытом строителей, посетил дома рабочих, побывал на строительных участках. В честь прибытия С.Г. Орджоникидзе был созван митинг, на котором он выступил с речью. Рабочие рассказали ему о существующих на стройке проблемах с питанием, отсутствием автотранспорта, спортивного инвентаря, условий для проведения досуга. Орджоникидзе дал слово помочь в решении этих проблем и сдержал его [2, с. 13–15].

Все события, происходившие во время строительства поселка «Двигательстрой», освещались в многотиражной газете «Даешь двигатель!» с тиражом в 500 экземпляров и периодичностью 1 раз в шестидневку. Ее редактором был назначен Телегин. Первый номер газеты вышел в конце января 1934 г. [2, с. 29].

Лишь 14 октября 1934 г. постановлением Президиума и ЦИКа ДАССР официально был образован поселок «Двигательстрой» с соответствующими административными органами. В связи с организацией поселкового совета «Двигательстрой» под его руководство перешли: медицинская сеть, отдел народного образования, паспортный стол, базар. Что же касается строящегося завода, то он продолжал оставаться заводом № 182 города Махачкалы. В декабре 1934 г. на стройке был установлен заводской гудок. Каждое утро он извещал жителей поселка о том, что остается 30, а затем 15 минут до начала рабочего дня [3, с. 14–15].

В ходе строительства завода было осуществлено предусмотренное проектом сооружение станции в море для испытания будущих военных изделий предприятия. Строительство этого уникального и единственного в нашей стране сооружения началось в июне 1934 г., а завершилось в 1936 г. Станция площадью более 5 тыс. кв. м с наблюдательной вышкой высотой 42 м была воздвигнута в море на расстоянии 2,7 км от берега. Сооружение такого здания можно смело назвать образцом строительного искусства. Вся подводная часть гигантского павильона, получившая название «Массив», строилась на побережье в котловане емкостью 530 тыс. кубометров, вырытом с помощью земснарядов [3, с. 19, 20].

К 1936 г. на Туралинской земле невиданными темпами росла стройка, были осушены болота, уничтожены камыши, снизилась заболеваемость малярией. Появились улицы и новые жилые дома: по ул. Мира, № 1; ул. Ленина, № 3, 5; ул. Советской, № 6. В том же году строители сдали в эксплуатацию школу № 1 и 18 двухэтажных камышитовых («белые дома») и 12 брусчатых («стандартные дома») домов [2, с. 30].

В 1936 г. стройку посетил народный поэт Дагестана, прозванный Максимом Горьким «Гомером XX века», Сулейман Стальский. В честь этого события в поселке был организован митинг, на котором поэт выступил со своими стихами. После отъезда Сулеймана Стальского из «Двигательстроя» было решено назвать одну из улиц поселка в его честь [2, с. 30–33].

24 февраля 1936 г. поселок «Двигательстрой» посетил 1-й секретарь Дагестанского обкома ВКП (б) Н. Самурский. В сопровождении секретаря парткома завода «Двигательстрой» З.Г. Феодаева

даева Самурский посетил его цеха, теплоэлектроцентраль и другие объекты. По рекомендации Н. Самурского в марте 1936 г. на стройке был организован райком ВКП (б) [2, с. 20].

Одной из главных проблем поселка было водоснабжение. До 1935 г. питьевая вода в него доставлялась транспортом из Махачкалы. Однако она не удовлетворяла растущих потребностей строительства. Источники водоснабжения были найдены в 27 км от поселка, в с. Карабудахкент. В течение 1934-1935 гг. от карабудахкентского источника «Бекенез» был сооружен самотечный водовод из трех ниток стальных труб диаметром 300 мм и общей протяженностью 81 км. Таким образом, к 1936 г. проблема обеспечения завода и поселка водой была полностью решена. Вода поступала сперва на насосную станцию, а затем по трубам – по всему поселку. С появлением воды в поселке появились зеленые насаждения – белая акация и фруктовые деревья [3, с. 16–17].

В апреле 1934 г. приняла своих первых пациентов городская больница. Первыми врачами поселка были Майдецкий, Кулишев, Минина, Михайлова, Макеева, Беречева и др. Часто на стройку приезжал нарком здравоохранения Дагестана Муслим Нахибашев. В 1936 г. в поселок приехал опытный врач Ксенофонт Зубович. К этому времени в поселке уже имелась поликлиника, которая располагалась в бараке. Новая поликлиника приняла своих пациентов в 1940 г. В 1935 г. усилиями фармацевта Фейзулы Кушиева в поселке была открыта первая аптека № 21 в доме по ул. Советская, № 17 [2, с. 7, 9].

Летом 1936 г. был назначен первый директор завода – Е.М. Равикович, которого к концу года сменил К.К. Пога [3, с. 26]. В 1936 г. завод уже под руководством Николая Фетисова и главного инженера Александра Дезорцева изготовил опытную партию изделий, в 1937 г. начал серийный выпуск продукции, а в 1939 г. – вышел на проектную мощность. С 1938 по 1942 г. директором завода «Двигательстрой» являлся Владимир Алферов. Впоследствии он стал контр-адмиралом флота, доктором технических наук, лауреатом Ленинской и двух государственных премий, Героем Социалистического труда, кавалером многих орденов и медалей [2, с. 10].

Одновременно с В.И. Алферовым главным инженером завода был назначен С.М. Каганович, много сделавший для освоения, выпуска и совершенствования продукции завода. Смена руководства завода № 182 была вызвана не столько трудностями и неудачами в период освоения изделия, сколько репрессиями 1937–1938 гг., прокатившимися по стране. Они коснулись и первых руководителей стройки и завода. По ложным доносам недоброжелателей были арестованы начальник строительства С.Б. Урицкий, парторг стройки З.Г. Феодаев, директор завода Е.М. Равикович и сменивший его К.К. Пога, главные инженеры А.С. Дезорцев и Б.Д. Благовещенский и ряд других специалистов [3, с. 26].

Весной 1937 г. практически полностью было завершено строительство предприятия общей производственной площадью 70 тыс. кв. м. Именно этот период следует считать датой окончательного пуска в эксплуатацию завода «Двигательстрой», построенного в соответствии с первым планом развития народного хозяйства СССР. Для молодой Дагестанской республики это событие имело огромное историческое значение, оно стало началом ее технического прогресса.

С началом работы завода и выпуском первой продукции поселок «Двигательстрой» стал закрытой зоной со строгим пропускным режимом. Поэтому он был опоясан двухрядным высоким забором с колючей проволокой и прожекторами по периметру. Ограждение проходило от моря у Вторых Туралей, примерно по дороге, ныне ведущей в Аэропорт, огибая каменный карьер, и за кладбищем вновь выходило к морю. Городской базар располагался за ограждением, примерно на территории нынешней станции техобслуживания. Пройти или проехать в поселок «Двигательстрой» можно было только при наличии прописки в паспорте или специального пропуска. Такой порядок сохранялся до конца мая 1946 г.

Одновременно с заводом рос и благоустраивался рабочий поселок, превратившийся со временем в современный город, который по праву стал называться индустриальным центром Дагестана.

Современные дома, школы и детские сады, объекты культуры, торговли и здравоохранения создавались в строгом соответствии с требованиями архитектуры того времени и справедливо получили из жителей поселка название «социалистический город» («соцгород») [3, с. 6, 21].

Из поселка выехать в Махачкалу можно было либо на поезде по железной дороге (утром туда, вечером обратно), либо по узкоколейке на дрезине, называвшейся в народе «кукушкой». В своем составе она имела два небольших вагончика. Узкоколейка начиналась в районе нынешней железнодорожной станции, проходила мимо поликлиники, далее по улице С. Стальского до лесопилки, расположенной на берегу моря. Там она поворачивала в сторону Махачкалы. Дрезина делала остановки на Первых и Вторых Туралях, причем при пересечении зоны на Вторых Туралях у всех пассажиров проверяли документы [5, с. 28].

К 1937 г. поселок «Двигательстрой» насчитывал около 10 тыс. жителей. Он состоял из двух частей: часть его с многоэтажными домами называлась «соцгород», а вторая, расположенная за железной дорогой, между хлебозаводом и старым зданием военкомата, – «стандартные дома» или «квартал». «Соцгород» состоял примерно из двух десятков двух-, трех-, четырех-, пятиэтажных домов, а все стандартные дома были в два этажа из деревянных щитовых блоков. До войны были построены и клуб завода у моря с городской библиотекой, 1-я и 2-я средние школы, поликлиника и больница [5, с. 27].

В предвоенном 1940 г. завод «Двигательстрой» стал одним из крупнейших предприятий на Северном Кавказе. Его производственные площади составляли почти 113 тыс. кв. м, здесь трудилось около 6 тыс. человек. Вокруг завода вырос рабочий поселок «Двигательстрой» – самый благоустроенный, с современным архитектурным обликом населенный пункт Дагестана, насчитывающий на тот момент 17 тыс. человек. Со времени своего существования завод переименовывался пять раз: завод № 182, завод № 175, завод «почтовый ящик № 1», завод «Двигательстрой» и «Даг-дизель» [2, с. 66].

В связи с ростом населения поселка «Двигательстрой» поселковый совет дважды обращался в Верховный Совет ДАССР с ходатайством о преобразовании поселка в город и присвоении ему имени И.В. Сталина: в 1935 г. – Сталин Шагар, в 1939 г. – Сталинюрт. В Москве такая инициатива поддержки не получила [3, с. 30].

К лету 1941 г. поселок «Двигательстрой» вырос в настоящий город с населением 20 тыс. человек, с огромным заводом, ТЭЦ, многоэтажными домами, зданиями двух школ, поликлиникой, больницей, стадионом, клубом, гостиницей, библиотекой, фонотекой и танцплощадкой [3, с. 33].

С объявлением войны на заводской площади поселка состоялся митинг, на котором выступил директор завода Владимир Алферов. Более 50 человек в тот же день записались добровольцами на фронт. Хлеб (и другие продукты) стали выдавать по карточкам: рабочим – 500 грамм, учителям – 300, а иждивенцам – по 200 грамм. В этой связи в школе № 2 для самых маленьких и остро нуждающихся детей на большой перемене в столовой выдавали по 50 грамм белого хлеба, ложку повидла и стакан чая.

В вечернее и ночное время в поселке соблюдалась светомаскировка. В поселке все годы войны продолжали работать детские сады и ясли, а для осиротевших детей был открыт детский дом [5, с. 17].

26 октября 1941 г. в соответствии с постановлением Государственного Комитета обороны СССР (ГКО) бюро обкома ВКП (б) ДАССР приняло решение о создании в г. Махачкале городского комитета обороны, сфера действия которого распространялась и на поселок «Двигательстрой». Председателем городского комитета был избран первый секретарь обкома ВКП (б) Дагестана Н.И. Линкун [3, с. 34].

В ноябре 1941 г. на «Двигательстрой» прибыли генералы Ф.И. Толбухин и Д.Т. Козлов. Они привезли с собой образцы пистолета-пулемета Шпагина, который вскоре был запущен на заводе в

серийное производство. В 1942 г. к жителям поселка присоединились коллективы эвакуированных заводов с Украины. С этого года завод начал серийное производство усовершенствованных торпед, морских мин, ручных гранат, автоматов, пистолетов, зажигательных бутылок. Торпеды собирались и испытывались в цехе № 8, расположенном в море, в 2,7 км от берега.

Во всех цехах завода шла напряженная и самоотверженная работа. Рабочие многих цехов неделями не покидали своего рабочего места, работая по 12 часов в сутки и ночуя тут же, у станка. После рабочего дня жители поселка помогали копать противотанковые рвы в районе Махачкалинского ипподрома. Трудящиеся «Двигательстрой» собрали и отправили на фронт около 14 тыс. различных теплых вещей [2, с. 95].

Война вплотную подошла к границам Дагестана. В поселок прибыл зенитно-артиллерийский дивизион, который разместился побатарейно на Вторых Туралях, на каменном карьере и на территории завода. За заводом, в районе кладбища, в лесополосе разместился танковый ремонтно-восстановительный батальон. Летом 1942 г. немецкие самолеты несколько раз пытались бомбить территорию завода, но завод и поселок надежно охранялись батареями зенитных орудий. Бомбы, сброшенные врагом, не достигли цели, упав в море, в районе восьмого цеха, и за городом у каменного карьера [5, с. 19, 29].

Видное место в истории города занимает деятельность двух военно-эвакуационных госпиталей № 4654 и 4653, функционировавших на территории поселка «Двигательстрой» в 1941–1945 гг. За эти годы в этих госпиталях было вылечено около 15 тыс. раненых и больных солдат [2, с. 102–121].

Летом 1942 г. в связи с близостью фронта ГКО СССР принял решение об эвакуации завода № 182 в г. Алма-Ату. Однако уже в сентябре 1943 г. в связи с успешным развитием событий на фронте и с изгнанием фашистов с Кавказа началось восстановление завода в полном объеме. В 1944 г. на «Двигательстрой» была возвращена часть оборудования из г. Алма-Аты, восстановлены и запущены все цеха основного производства. Таким образом, 1944 г. можно считать годом второго рождения завода. В этот период на заводе насчитывалось свыше 1 тыс. стахановцев и 400 ударников труда. В марте 1943 г. И.В. Сталин прислал коллективу завода телеграмму с братским приветом и благодарностью от Красной Армии. В августе 1943 г. заводу было вручено Красное знамя Наркомата судостроительной промышленности и ЦК профсоюза отрасли. В мае 1945 г. коллектив завода был награжден переходящим Красным знаменем ГКО СССР. В 1946 г. около 200 тружеников завода были награждены медалью «За оборону Кавказа» [2, с. 96–100].

Из поселка «Двигательстрой» на фронт было призвано 1642 человека, а с войны вернулось только 349. Если сравнить потери, то в СССР с войны не вернулось 33%, в Дагестане – 49%, а из Каспия – почти 80% ушедших на войну. В стране нет другого города с таким высоким уровнем потерь. 1239 каспийчанина навсегда остались на полях сражений [3, с. 46]. За героические подвиги на фронте 800 жителей поселка были награждены орденами и медалями. Двум из них – Александру Назарову и Магомед-Загиду Абдулмананову – посмертно присвоено звание Героя Советского Союза [2, с. 100–101].

В разное время в г. Каспийске жили, учились, трудились, ушли на войну и возвратились живыми с фронта и другие Герои Советского Союза – Владимир Алферов, Георгий Ильяшенко, Федор Селивантьев, Яков Сулейманов [2, с. 369–392].

Социалистический город Каспийск. 1947–1991 гг.

19 сентября 1947 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР рабочий поселок «Двигательстрой» был преобразован в город и назван Каспийском. Это название ему дал известный строитель города – Петр Анисимов. К тому времени население города составляло 17 тыс. 280 человек, а 172 капитальных дома имели площадь 76 тыс. кв. м [6, с. 64]. В городе работали 2 средние и одна вечерняя школа, техникум, больница и 2 поликлиники, 4 детсада и 4 яслей, клуб, 5 библиотек,

хлебозавод, артели по пошиву одежды. Город располагал стадионом с беговой дорожкой и спортивными площадками. И все эти объекты находились на балансе завода. Выходила городская газета «Каспийский рабочий», редактором которой был назначен Ю.М. Коликов [2, с. 131–133].

Сразу же после окончания войны в поселок прибыли эшелоны с военнопленными. Лагерь военнопленных находился у каменного карьера, где они жили в бараках. Немцы работали на стройке. Они строили новый «девятый» дом, а также металлический забор вокруг стадиона. В 1947 г. в город приехали шесть семей немецких специалистов, которые стали работать на заводе «Двигательстрой». В их семьях были дети школьного возраста, которые учились в школе № 2. Языковой барьер был быстро преодолен, и немецкие дети быстро подружились со своими сверстниками. В 1953 г. они вместе с родителями вернулись на родину в ГДР. Некоторые из них впоследствии стали преподавателями русского языка [5, с. 32–33, 62].

В 1948 г. завод № 182 получил новое название – «почтовый ящик № 1», а много позже – «Дагдизель» в связи с тем, что предприятие освоило новый вид продукции – дизельные двигатели, поставлявшиеся в 34 страны мира. В 50-е гг. на заводе помимо военной продукции выпускались самоходные пресс-подборщики, узлы для силосных комбайнов и другой сельскохозяйственной техники. Наиболее престижным направлением работы завода с 1957 по 1964 г. стало производство военной ракетной техники – первой в мире крылатой ракеты морского базирования [2, с. 131–132].

В 1966 г., в первый год восьмой пятилетки (1966–1970 гг.), завод был переименован в «Дагдизель». Успешным для коллектива завода был юбилейный 1967 г. – год 50-летия Октября. 29 мая этого года завод перешел на 5-дневную рабочую неделю, а 1 октября был завершён перевод на новую систему планирования и экономического стимулирования. Большим событием в культурной жизни завода и города в канун юбилея Октября стало окончание строительства театрального зала Дворца культуры.

Во втором году пятилетки завод по итогам работы был награжден Красным знаменем Министерства судостроительной промышленности и ЦК профсоюза. За пятилетие на заводе было разработано и внедрено 265 прогрессивных и 48 типовых технологических процессов. Высокий уровень производственно-технических показателей, достигнутых заводом в восьмой пятилетке, предопределили успешное выполнение плана социального развития коллектива завода, его возросших материальных, культурно-бытовых и духовных запросов.

За высокие достигнутые показатели при выполнении заданий восьмой пятилетки в феврале 1971 г. завод «Дагдизель» был награжден орденом Ленина. 26 апреля 1971 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР токарю завода «Дагдизель» Е.И. Мясоедову было присвоено звание Героя Социалистического труда. Большая группа работников завода была награждена орденами Ленина и Октябрьской революции [3, с. 117].

Особенно больших успехов и процветания город достиг в 1960–1980-е гг., когда председателями горисполкома Каспийска были большие патриоты города Махач Бижанов (1962–1970) [7, с. 27–39] и Магомед Халилов (1970–1983, 1991–1996).

В 1964 г. была открыта городская площадь Каспийска. Особое внимание руководство города уделяло благоустройству пляжа. Были открыты магазины «Юбилейный», «Дагестан», «Гимра», «Бекенез», «Золотая осень», «Восход», «Космос», «Сувенир», кафе «Огонек».

В 1964, 1965–1968 гг. Каспийск удостаивался переходящего Красного Знамени Совета Министров ДАССР за первое место по благоустройству города [2, с. 340].

После перехода Махача Бижанова на должность первого секретаря Буйнакского горкома партии этот пост занял Магомед Халилов. В бытность последнего в городе были построены три новые общеобразовательные школы, детский дом, роддом и медицинское училище, кинотеатр «Москва» на 1200 мест, проведена газификация жилого фонда, разбит городской парк, носящий в настоящее

время его имя. К большому сожалению каспийчан, 13 ноября 1998 г. Магомед Халилов скончался после тяжелой болезни [3, с. 117].

Говоря о деятельности председателей горисполкома г. Каспийска, нельзя не упомянуть и о первых секретарях Каспийского горкома партии. В 1947 г. первым секретарем Каспийского горкома ВКП (б) был назначен Ханун Абрамов. В последующие годы на этом посту находились Т.А. Репин, В.М. Агеев, М.Б. Букаров, В.Н. Мищенко. В 1956 г. первым секретарем горкома партии был назначен М.С. Омаров. Его заменил К.И. Чураков. Особенно тепло каспийчане отзываются о занимавших этот пост харьковчанине Марате Левченко, Василии Кумейко, Владимире Соколове, Сергее Решульском, Вячеславе Акулиничеве и Курбане Абдурашидове. Их отличала высокая организованность и культура, умение общаться с людьми [3, с. 115].

К концу одиннадцатой пятилетки (1981–1985 гг.) рабочий коллектив и руководство завода «Дагдизель» создали обширную инфраструктуру: 14 детских садов и яслей, пионерлагерь, вечерняя школа и техникум, поликлиника, профилакторий, Дворец культуры, стадион, три библиотеки, восемь столовых, 12 буфетов, ряд других объектов соцкультбыта [3, с. 108].

К началу 60-х гг. XX в. Каспийск стал типичным социалистическим городом. В его архитектурном облике чувствовались традиции, заложенные ленинградскими проектировщиками. Рос не только сам город – развивался его производственный и научный потенциал, поддерживаемый военно-промышленным комплексом страны. Именно поэтому в 1960 г. вступил в строй и начал выпускать навигационное и другое корабельное оборудование Каспийский завод точной механики (КЗТМ). После ввода в эксплуатацию основного корпуса этого завода в 1961 г. на нем работало 470 рабочих и 70 инженерно-технических работников. Долгое время заводом руководил его директор – Камиль Гасанов, награжденный за свою успешную деятельность четырьмя орденами, многими медалями и почетными званиями.

После распада СССР начался развал завода. С 1991 по 1995 г. завод «Точной механики» возглавлял Пайзудин Мухайдинов, который пытался стабилизировать производственную и экономическую ситуацию на предприятии. Однако ни ему, ни сменившим его другим руководителям завода это не удалось [2, с. 135–142].

Индустриальный облик г. Каспийска дополнил филиал Нижегородского судостроительного завода «Волга», построенный в конце 1960-х г. Именно на этом заводе велись сборка и летные испытания экранопланов – не имеющих аналогов в мировом судостроении гигантских летающих кораблей. Особенно эффективно этот филиал начал работать с 1975 г., когда им стал руководить Магомед Гайдарбеков. Завод успешно функционировал в 80-е гг., было налажено массовое производство экранопланов, пока после распада СССР новым руководством страны этот проект был свернут, а в 1998 г. Каспийский филиал завода «Волга» был закрыт. В 1996 г. на территории этого завода была размещена бригада пограничных сторожевых кораблей, на которые была возложена задача по охране биоресурсов Каспийского моря [2, с. 152–156].

В послевоенные годы в городе помимо оборонных предприятий возникли и другие производства – камнеобрабатывающий завод, автоцентр «Каспий-Лада», зверохозяйство, типография, автоколонна 1680, СМУ-2 и СМУ-5, Отдел жилищно-коммунального хозяйства, Горэлектросети, Горводканал, Горгаз, Тепловые сети, Комбинат благоустройства и санитарной очистки. В конце 1980-х гг. на глубине 28 м началось строительство подземного коллектора диаметром 3,7 м [2, с. 142–149]. Впрочем, коллектор не достроен и до сих пор.

Постсоветское развитие Каспийска

Перестройка, начатая в 1985 г. и закончившаяся в 1991 г. распадом СССР, трансформировала Россию в иную, капиталистическую систему. На этом этапе закончилась социалистическая био-

графия города Каспийска и его жителей. Новый процесс стал сопровождаться глубочайшим экономическим кризисом.

В 1991 г. завод «Дагдизель» производил 24 разновидности дизелей и дизель-агрегатов. К концу этого года заработная плата рабочих выросла в 4 раза. Завод вкладывал 10 млн руб. собственных средств в строительство жилья и здравоохранения, спортивного комплекса и Центра микрохирургии глаза. Но конверсия и инфляция уже заставляли считаться с новыми реалиями жизни. От растущих проблем не спасло даже создание концерна из трех предприятий – заводов «Дагдизель», «Точная механика» и махачкалинского завода им. Гаджиева. Завершился 1991 г. объявлением правительства страны, что государство больше не будет дотировать оборонную отрасль. Отныне руководство и коллектив завода «Дагдизель» должны были полагаться только на самих себя. 29 января 1992 г. дирекция завода получила телеграмму, подписанную Е.Т. Гайдаром, в которой извещалось, что Правительство Российской Федерации прекращает финансирование производства основных изделий завода.

В июне 1994 г. было проведено акционирование завода «Дагдизель». В июле того же года в связи с невыполнением Правительством Российской Федерации своих финансовых обязательств завод оказался на грани полной остановки. В 1995–1996 г. завод несколько раз останавливался, а коллектив уходил в вынужденный отпуск с сохранением минимальной зарплаты. Новый старт надеждам дало собрание акционеров, состоявшееся 28 июня 1996 г. На нем генеральным директором завода был избран Н.С. Покорский, которому удалось несколько стабилизировать ситуацию на производстве. В 2010 г. завод возглавил бывший военпред «Дагдизеля», капитан 1-го ранга в отставке Г.В. Гордин.

В 2012 г. к своему 80-летию дважды орденосный коллектив ОАО «Дагдизель» подошел с неплохими результатами работы: он выполнил в установленные сроки все заключенные контракты, договоры по государственным оборонным заказам, по поставкам продукции на экспорт и по гражданской продукции [2, с. 122].

В последние годы правительство республики и дирекция завода «Дагдизель» настойчиво ищут пути для создания обеспеченного всеми коммуникациями конкурентоспособного производства, где *практично и рентабельно будут размещены субъекты малого и среднего бизнеса*. Одним из таких современных производств являются индустриальные парки. В начале марта 2020 г. Министерство экономики Республики Дагестан представило в правительство Российской Федерации проект создания такого парка на базе завода «Дагдизель» [8].

Таким образом, можно констатировать, что завод «Дагдизель» по-прежнему остается самым значимым предприятием города и одним из самых важных объектов промышленности на Северном Кавказе.

С распадом СССР, отменой оборонного заказа и конверсией развитие г. Каспийска происходило вне его связи с прежними заводскими предприятиями. Одним из вариантов такого развития является создание Махачкалинско-Каспийской агломерации. Следует отметить, что в 2014 г. Дагестан был включен в число 17 пилотных регионов по апробации и совершенствованию механизмов управления развитием городских агломераций в Российской Федерации [9]. По данным Министерства экономики и территориального развития Республики Дагестан, «в настоящее время в республике в качестве пилотного проекта реализуется Махачкалинско-Каспийская агломерация. Ядром данной агломерации является столица Дагестана – город Махачкала. В состав агломерации входят город Каспийск, Кумторкалинский, Карабудахкентский и частично Буйнакский районы. На территории Махачкалинско-Каспийской агломерации сегодня реализуется 15 крупных инвестиционных проектов, находятся Международный аэропорт и Махачкалинский морской торговый порт, Государственный индустриальный парк «Тюбе», индустриальный парк «Кристалл-Сити» в Каспийске, а также создаются другие индустриальные площадки» [10].

Концепция развития моноцентрической Махачкалинско-Каспийской агломерации была разработана в октябре 2013 г. [11]. Разработка концепции была вызвана неразработанностью четкой стратегии развития Махачкалы и Каспийска, падением роста инфраструктуры и уровня жизни населения в этих городах. Вопросы урбанизации и увеличения численности населения никем не рассматривались. Нужды граждан в городах не удовлетворялись [12].

Большое значение в агломерации уделялось развитию пассажирского транспорта. Значительным вкладом в решение транспортной проблемы явилось открытие в феврале 2015 г. автобусной линии по маршруту 100. Для этого властями были закуплены современные комфортабельные отечественные автобусы «НефАЗ», работающие на метане. 16 автобусов функционируют по маршруту «Махачкала – Каспийск» и 4 – «Махачкала – Аэропорт» [13].

1 февраля 2017 г. состоялось торжественное открытие нового маршрута троллейбусной линии из Махачкалы в Каспийск, который в перспективе планируется довести до аэропорта. В перспективе предполагается объединение этих двух населенных пунктов. В рамках реализации этой программы будет создана единая транспортная система. Будет также реализован проект «Безопасный город», в соответствии с которым планируется создать цивилизованную среду для проживания горожан [14].

Еще одним вкладом в решение культурно-бытовых и образовательных проблем агломерации Махачкала – Каспийск явилось открытие в микрорайоне «Кемпинг» г. Каспийска самой большой на Северном Кавказе общеобразовательной школы на 1200 ученических мест [15].

Итак, можно отметить, что одной из особенностей развития градостроительства в Дагестане в постсоветский период является формирование Махачкалинско-Каспийской агломерации – новой рациональной формы территориальной организации городского хозяйства [17, с. 223–225].

Еще одним новшеством в развитии экономики городских поселений Дагестана следует назвать так называемые «Территории опережающего развития» – экономические зоны со льготными налоговыми условиями, упрощенными административными процедурами и другими привилегиями, создаваемые для привлечения инвестиций, ускоренного развития экономики и улучшения жизни населения. Выделение внутри страны территорий с необходимой для старта производства инфраструктурой и льготами – широко распространенная международная практика привлечения крупных предприятий. Их деятельность регулируется Федеральным законом от 29 декабря 2014 г. № 473-ФЗ «О территориях опережающего социально-экономического развития в Российской Федерации» [16, с. 1].

В соответствии с этим законом территории опережающего социально-экономического развития (ТОСЭР) можно создавать в моногородах, которые отнесены к первой категории сложности. К такой категории в Дагестане были отнесены города Каспийск и Дагестанские Огни. В октябре 2016 г. Минэкономразвития России одобрило заявку Республики Дагестан по созданию территории опережающего социально-экономического развития в городе Каспийске. Предполагается в границах моногорода Каспийск и для резидентов на 10 лет предоставить значительные налоговые преференции [17].

В настоящее время Минэкономразвития России проводит работу по согласованию проекта постановления Правительства Российской Федерации о создании ТОСЭР в моногороде Каспийске [18].

Еще больший толчок для развития Каспийска, которому как моногороду оказывается поддержка по созданию территории опережающего развития (ТОСЭР) с объемом инвестиций в 5,2 млрд руб., придаст строительство до 2025 г. нового глубоководного порта для судов с полезной нагрузкой от 15 до 25 тыс. тонн. Строительство нового порта будет осуществляться в рамках Стратегии развития российских морских портов в Каспийском бассейне, железнодорожных и автомобильных подходов к ним в период до 2030 г. Кроме того, Каспийск становится основной базой Каспийской флотилии, обустройство которой уже ведется ударными темпами.

Однако и на протяжении нескольких лет до начала реализации масштабных проектов Каспийск имел самую высокую миграционную привлекательность в Дагестане, являясь лидером по приросту численности населения, вопреки своему статусу моногорода [19].

Названы сроки выполнения первого этапа строительства причалов базы Каспийской флотилии в г. Каспийске – с 11 июля 2018 г. по 14 февраля 2020 г. После этого в ходе второго этапа будут созданы защитные гидротехнические сооружения, дноуглубительные работы во вновь образованной акватории, причальные стенки и комплекс сопутствующих инженерных сетей.

Минобороны Российской Федерации планирует закупить для военнослужащих Каспийской флотилии 2700 квартир в Дагестане. Военный городок, строительство которого запланировано в связи с перебазированием Каспийской флотилии из Астрахани в Каспийск, будет рассчитан на три тысячи квартир [20].

Таким образом, следует отметить, что в последнее десятилетие в г. Каспийске получили развитие новые, более рациональные формы территориальной организации хозяйства в виде агломераций и территорий опережающего социально-экономического развития [21, с. 232–239; 22, с. 331–333]. Указанные процессы тесно связаны с развернувшимися в «перестроечное» и постсоветское время в стране модернизационными трансформациями [23, с. 131–156; 24, с. 163–168].

Современная этнодемографическая ситуация в городе

По данным переписей 2002 и 2010 гг. численность населения в городах Дагестана выглядела следующим образом [25, с. 31, 33–35, 38, 47, 48].

| № | Города Дагестана | Перепись 2002 г. | Перепись 2010 г. |
|----|-------------------|------------------|------------------|
| 1 | Махачкала | 462.412 | 572.076 |
| 2 | Хасавюрт | 121.817 | 131.187 |
| 3 | Дербент | 101.031 | 119.200 |
| 4 | Каспийск | 77.650 | 100.129 |
| 5 | Буйнакс | 61.437 | 62.623 |
| 6 | Избербаш | 39.365 | 55.646 |
| 7 | Кизляр | 48.457 | 48.984 |
| 8 | Кизилюрт | 30.264 | 32.988 |
| 9 | Дагестанские Огни | 26.346 | 27.923 |
| 10 | Южно-Сухокумск | 9.777 | 10.035 |

Как видно из данных таблицы, в городах республики в период между двумя переписями наблюдается разный прирост населения. По мнению исследователей, в изучаемый период городское население Дагестана возросло под влиянием ряда факторов: 1) естественный прирост горожан; 2) перемещение сельского населения в города; 3) включение в городскую черту пригородных территорий; 4) приток в города населения из других регионов страны [26, с. 252].

Результаты переписей 2002 и 2010 гг. показывают, что наибольший прирост населения наблюдается в гг. Избербаше, Каспийске, Кизилюрте и Махачкале, а наименьший – в гг. Дербенте, Дагестанские Огни, Южно-Сухокумске и Кизляре. Немалую роль в этих процессах играли неконтролируемая миграция сельского населения в города республики [27] и отток русскоязычного населения из мест их традиционного проживания [28, с. 104–111].

Как свидетельствуют последние демографические показатели по приросту населения в городах республики, «г. Каспийск в 2019 году показал феноменальный рост, численность его населения

выросла на 4,7 тысячи человек, или почти на 4%. То есть он стал полюсом и абсолютного и относительного роста численности республики. Перемещение основной базы Каспийской флотилии в г. Каспийск придало серьезную динамику миграционным процессам» [29].

Итак, как это видно, демографическую ситуацию в г. Каспийске за последние два десятилетия можно охарактеризовать как стабильную и благоприятную. Если в первое постсоветское десятилетие наблюдается некоторое снижение численности горожан вследствие убыли русскоязычного населения, то дальнейший высокий механический прирост объясняется за счет миграционных процессов.

Этнический состав городов Дагестана характеризуется мозаичностью, что подтверждается результатами Всероссийской переписи населения 2010 г. Как видно из материалов этой переписи, наиболее крупными и преобладающими в городах Дагестана этносами являются: в Махачкале – аварцы, кумыки, даргинцы, лезгины и лакцы; в Хасавюрте – аварцы, чеченцы и кумыки; в Дербенте – лезгины, азербайджанцы и табасаранцы; в Каспийске – лезгины, даргинцы, аварцы, лакцы, кумыки и русские; в Буйнакске – аварцы, кумыки, русские, лакцы и даргинцы; в Избербаше – даргинцы, кумыки и лезгины; в Кизляре – русские, аварцы и даргинцы; в Кизилюрте – аварцы и кумыки; в Дагестанских Огнях – табасаранцы, азербайджанцы, лезгины и даргинцы; в Южно-Сухокумске – аварцы, даргинцы, лезгины и лакцы [30].

Итак, как видно из данных последней переписи населения, в Каспийске преобладают основные многочисленные этносы республики.

Заключение

Рассмотрение истории г. Каспийска привело нас к следующим выводам и обобщениям. Историю города Каспийск можно разделить на три этапа: 1) 1932–1947 гг. – становление рабочего поселка вокруг градообразующего оборонного предприятия «Двигательстрой»; 2) 1947–1991 гг. – развитие «социалистического города» Каспийск вокруг градообразующего предприятия «Дагдизель» и других оборонных заводов – завода «Точная механика» и филиала завода «Волга»; 3) с 1991 г. по настоящее время – период постсоветского развития города вне его связи с градообразующими предприятиями, которые вследствие отсутствия оборонного заказа и конверсией частью ликвидированы (филиал завода «Волга»), а частью находятся в глубоком кризисе, преобразованы в акционерные общества и переориентированы на выпуск непрофильной продукции (заводы «Дагдизель» и «Точной механики»).

В ходе своего исторического развития Каспийск, возникший как рабочий поселок вблизи от градообразующего завода «Двигательстрой», под влиянием урбанизации и модернизации трансформировался в «социалистический город» с развитой промышленностью, которая сосредоточилась в расположенных на его территории оборонных предприятиях.

Большое влияние на судьбы каспийчан оказала Великая Отечественная война и связанные с ней мобилизация на фронт значительного числа горожан (две трети из которых не вернулись с полей сражения); полный перевод производства на выпуск военной продукции; эвакуация завода в г. Алма-Ату и возвращение его на прежнее место базирования; развертывание и функционирование в городе эвакогоспиталей.

Несмотря на тяготы и лишения войны и послевоенного восстановления народного хозяйства, либеральные экономические реформы 90-х гг. XX в., приведшие к свертыванию основного производства, увольнению части рабочих, снижению уровня и качества жизни горожан, в последние годы Каспийск – один из динамично развивающихся городов республики. Об этом свидетельствуют многократное расширение территории города и увеличение численности его населения вследствие благоприятной демографической ситуации.

Постсоветское развитие Каспийска уже не связано напрямую с деятельностью оборонных предприятий города. Большие надежды горожане возлагают на возникшие в последние десятилетия рациональные формы территориальной организации хозяйства в виде агломераций и территорий опережающего социально-экономического развития. Происшедшие в последние три десятилетия трансформации в этом городе так же связаны с развернувшимся новым этапом модернизации, а также с влиянием глобализации.

Публикация подготовлена в рамках поддержанного РФФИ научного проекта № 18-09-00420.

ЛИТЕРАТУРА

1. Волкова Н.Г. Изменения в национальном составе городского населения Северного Кавказа за годы Советской власти // Советская этнография. 1965. № 2. С. 40–56.
2. Абачараев М.М., Дагларов Р.Н. Мой город родной: Публицистика / под ред. Г.В. Кириленко. Махачкала: Эпоха, 2009. 416 с.
3. Кириленко Г.В. Рассекреченный город. 2-е изд., испр. и доп. М., 2013. 482 с.
4. Кириленко Г.В. Ты юность наша вечная...: (Воспоминания учеников и учителей школ г. Каспийска о школе, о себе и о встрече «50 лет спустя»). М., 2005. 228 с.
5. Кириленко Г.В. О школе и о себе: 50 лет спустя (В воспоминаниях учеников и учителей школ г. Каспийска 1938–1956 гг.). М., 2004. 254 с.
6. Ханин Л., Покорский Н. Рожденный у моря. Махачкала: Юпитер, 1988. 230 с.
7. Бижанов М.А. Оставить след на земле. Махачкала: Юпитер, 2002. 208 с.
8. Министр экономики обсудил создание индустриального парка на землях «Дагдизеля» с потенциальными резидентами [Электронный ресурс] // Сайт Республиканской общественно-политической газеты «Молодежь Дагестана»; URL: <https://md-gazeta.ru/news/81922?fbclid=IwAR3pM0JxZ7k34ovyPm-chDaiN-MkuLGuRy-Ib2Pho1ZseIYoQMPSyU-diP6M> (дата обращения: 05.03.2020).
9. Алиев Ш. Каспийский мегаполис: Дагестан вновь берется за развитие Махачкалинско-Каспийской агломерации [Электронный ресурс] // Сайт Кавполита. URL: http://kavpolit.com/articles/kaspijskij_megapolis-6126/ (дата обращения: 18.06.2014).
10. Три агломерации создадут в Дагестане [Электронный ресурс] // Сайт «DAG.AIF.RU». URL: <https://yugsn.ru/tri-aglomeracii-sozdadut-v-dagestane/> (дата обращения: 29.12.2015).
11. В Махачкале обсудили концепцию развития Махачкалинско-Каспийской агломерации [Электронный ресурс] // Сайт «Новости Правительства РД». URL: <http://www.e-dag.ru/novosti/novosti-pravitelstva/v-makhachkale-obsudili-kontseptsiyu-razvitiya-makhachkalinsko-kaspijskoj-aglomeratsii.html> (дата обращения: 22.10.2013).
12. Объединение Махачкалы и Каспийска в агломерацию [Электронный ресурс] // Сайт «DOMAY.RU». URL: <http://domay.ru/news/economy/789-ob-edinenie-makhachkaly-i-kaspijska-v-aglomeratsiyu> (дата обращения: 24.08.2013).
13. 16 новых автобусов с сегодняшнего дня будут курсировать по маршруту «Махачкала – Каспийск» [Электронный ресурс] // Сайт РГБК «Дагестан»; URL: <http://www.rgvktv.ru/obshchestvo/31883> (дата обращения: 07.02.2015).
14. 1 февраля 2017 года состоялось торжественное открытие нового маршрута троллейбусной линии из Махачкалы в Каспийск [Электронный ресурс] // Сайт Республиканской службы по тарифам; URL: http://rst.e-dag.ru/press-tsentr/novosti-respubliki/1-fevralya-sostoyalos-torzhestvennoe-otkrytie-novogo-marshruta-trolleybusnoy-linii-iz-makhachkaly-v-kaspiysk-_334 (дата обращения: 02.02.2017).
15. В Каспийске 1 сентября откроется самая большая на Северном Кавказе школа [Электронный ресурс] // Сайт «РИА Дагестан»; URL: https://www.riadagestan.ru/news/education/ v_kaspiyske_1_sentyabrya_otkroetsya_samaya_bolshaya_na_severnom_kavkaze_shkola/ (дата обращения: 10.06.2017).

-
-
16. Российская газета: Федеральный выпуск. 2014. 31 дек. № 6571 (299). С. 1–16.
17. Одобрена заявка Республики Дагестан по созданию в Каспийске территории опережающего развития [Электронный ресурс] // Сайт «РИА Дагестан». URL: http://www.riadagestan.ru/news/company_news/odobrena_zayavka_respubliki_dagestan_po_sozdaniyu_v_kaspijske_territorii_operezhayushchego_razvitiya/ (дата обращения: 25.10.2016).
18. Вопросы создания территорий опережающего развития обсудили в Минэкономразвития Дагестана [Электронный ресурс] // Сайт РИА «Дагестан»; URL: http://www.riadagestan.ru/news/tourism_events/voprosy_sozdaniya_territoriy_operezhayushchego_razvitiya_obsudili_v_minekonomrazvitiya_dagestana/ (дата обращения: 07.02.2017).
19. *Селимов М.* В Каспийске до 2025 года запланировано строительство глубоководного порта [Электронный ресурс] // Сайт РИА «Дербент»; URL: <https://riaderbent.ru/v-kaspijske-do-2025-goda-zaplanirovano-stroitelstvo-glubokovodnogo-porta.html> (дата обращения: 12.08.2018).
20. Проект базы Каспийской флотилии в Дагестане обойдется в 460 млн рублей [Электронный ресурс] // Сайт Информационного агентства «REGNUM»; URL: <https://regnum.ru/news/economy/2423487.html> (дата обращения: 30.05.2018).
21. *Османов А.И., Сефербеков Р.И.* Влияние процессов глобализации и модернизации на города и городскую жизнь Дагестана в постсоветский период // Материалы Всероссийского историко-этнографического форума «Роль северокавказских городов в социально-экономическом и историко-культурном развитии Кавказа», посвященного 200-летию основания г. Грозного (г. Грозный, 3 октября 2017 г.) / под ред. *Ш.А. Гапурова, С.С. Магамадова*. Грозный: Изд-во АН ЧР, 2017. С. 232–239.
22. *Сефербеков Р.И.* Модернизационные процессы в материальной культуре народов Дагестана в новейшее время: традиции и инновации // Современная наука и инновации. 2017. № 3 (19). С. 331–333.
23. *Булатов Б.Б., Османов А.И., Сефербеков Р.И.* Трансформация хозяйства, быта и культуры народов Дагестана в советский и постсоветский периоды // Кавказология. 2018. № 1. С. 131–156.
24. *Сефербеков Р.И., Халидова О.Б.* Периодизация исторических макропроцессов в России: этапы модернизации (на примере Дагестана) // Вопросы истории. 2019. № 10. С. 163–168.
25. Итоги Всероссийской переписи населения 2010 г. : в 11 т. Т. 11. Сводные итоги: Официальное издание. М.: ИИЦ «Статистика России», 2013. С. 572 с.
26. *Ибрагимов М.-Р.А., Магомедханов М.М.* Этнодемографические аспекты формирования городского населения Дагестана (вторая половина XIX – начало XXI вв.) // Вестник Санкт-Петербургского университета. Сер. 2. История. 2009. Вып. I. С. 247–259.
27. Занятость и отходничество сельского населения Дагестана / *И.И. Эфендиев, Ш.М. Алиев, Ш.М. Гимбатов, Э.М. Эльдаров*. Махачкала: Наука плюс, 2008. 200 с.
28. *Булатов Б.Б., Сефербеков Р.И.* Русское население городов Дагестана: динамика численности и причины оттока в постсоветский период // Вестник Академии наук Чеченской республики. 2018. № 4 (41). С. 104–111.
29. *Саркаров А.* От Каспийска до Ногайского района: взлеты и падения дагестанской демографии [Электронный ресурс] // Сайт «РИА Дербент». URL: <https://riaderbent.ru/ot-kaspijska-do-nogajskogo-rajona-vzlety-i-padeniya-dagestanskoj-demografii.html?fbclid=IwAR1zoZaFg773SM0krN0rQkYeJRg5GD7KcpCvXlxlW3qOQJHtvTKzABm26VM> (дата обращения: 26.02.2020).
30. О некоторых итогах Всероссийской переписи населения 2010 года в Республике Дагестан : статистический сборник. Махачкала: Дагестанстат РД, 2012. 45 с.

Поступила в редакцию 10.03.2020 г.
Принята к печати 25.06.2020 г.