

УДК 338

РАЗВИТИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕСПУБЛИКИ ДАГЕСТАН

А.Б. Буттаев

Дагестанский государственный технический университет, Махачкала, email: Arti88-88@mail.ru

Аннотация. В статье отражается анализ текущего состояния социально-экономического положения Республики Дагестан, транспортно-логистической системы и дается обоснование, как развитие логистической инфраструктуры делает регион экономически более привлекательным. Дагестан — регион, который обладает рядом исключительных качеств и одно из главных преимуществ региона — это географическое положение. Изменения за последние несколько лет в международных отношениях нашей страны делают вызов для ускоренного пересмотра устоявшихся логистических маршрутов. В новой реальности географическое положение Дагестана, расположенного на пути одного из главных проектов новой логистической карты мира — Международного транспортно-логистического коридора (далее — МТК) «Север-Юг» позволяет региону выйти на новый уровень экономического развития. Целью данной работы является показать, что развитие логистической инфраструктуры в регионе позволяет вывести экономический потенциал региона на качественно новый уровень. В заключение представлены рекомендации для дальнейшего планирования работы, направленной на эффективное выстраивание системы.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, транспортные узлы, экономическая привлекательность, МТК «Север — Юг», Республика Дагестан.

DEVELOPMENT OF LOGISTICS INFRASTRUCTURE AS A FACTOR IN INCREASING THE ECONOMIC ATTRACTIVENESS OF THE REPUBLIC OF DAGESTAN

A.B. Buttaev

Dagestan State Technical University, Makhachkala, email: Arti88-88@mail.ru

Abstract. The article reflects an analysis of the current state of the socio-economic situation of the Republic of Dagestan, the transport and logistics system, and provides a rationale for how the development of logistics infrastructure makes the region more economically attractive. Dagestan is a region that has a number of exceptional qualities and one of the main advantages of the region is its geographical location. The changes in our country's international relations over the past few years pose a challenge for an accelerated revision of established logistics routes. In the new reality, Dagestan's geographical location, located on the path of one of the main projects of the new logistics map of the world — the International Transport and Logistics Corridor (hereinafter — MTK) "North—SOUTH" allows the region to reach a new level of economic development. The purpose of this work is to show that the development of the logistics infrastructure in the region makes it possible to bring the economic potential of the region to a qualitatively new level. In conclusion, recommendations are presented for further planning of work aimed at effectively building the system.

Keywords: Logistics infrastructure, transport hubs, economic attractiveness, MTK "North — South", Republic of Dagestan.

Дата поступления статьи в редакцию: 29.03.2025

Дата принятия статьи в печать: 25.04.2025

Введение

Развитый транспортный комплекс является важным фактором социально-экономического роста. Это способствует обеспечению единства экономического пространства, возможности оперативного и дешевого перемещения товаров, что позволяет развивать бизнес, повышать качество жизни людей в регионах.

Республика Дагестан является одним из немногих регионов Российской Федерации, где получили развитие практически все виды транспорта: железнодорожный, автомобильный, морской, воздушный, трубопроводный. Дагестан находится на стыке многих международных путей, связывает транспортные потоки «Север-Юг» и «Восток-Запад» [1]. Улучшение транспортных коридоров способствует снижению издержек и увеличению инвестиционной привлекательности. Важно учитывать передовые методы транспортной логистики, включая инновационные технологии изоляции трубопроводов, применяемые в нефтегазовом секторе [2].

Акцент на изучении развития логистической инфраструктуры, как основы для повышения экономической привлекательности Республики Дагестан, характеризуется следующими особенностями:

- Геостратегическое положение. Республика расположена на пути западного маршрута МТК «Север-Юг». Как важный транзитный хаб, это способствует интересу со стороны инвесторов в развитие логистической инфраструктуры. Увеличение товарооборота между Россией и странами Азии, в частности Ираном, Индией и государствами Средней Азии, требует создания современной инфраструктуры. А данное развитие ведет к увеличению рабочих мест в таких отраслях, как строительство (жилое, инфраструктурное, включая дорожное), логистика и склад, административный персонал.

- Привлечение средств из государственного бюджета. Реализация проектов геостратегического значения, к которым относится проект «Север — ЮГ», включена в программы стратегического роста России. Республика получает финансирование из государственного бюджета для реализации ключевых проектов, таких, как модернизация морского порта, аэропорта и дорожной сети. И дает значительный стимул для роста экономики региона.

- Реализация туристического потенциала. Изменение информационного фона в отношении республики, повышение транспортной доступности делает регион привлекательным для туризма. Дагестан обладает всеми условиями для привлечения туристов: песчаные берега Каспийского моря, горы, исторические памятники архитектуры. А повышение транспортной доступности, в том числе внутри региона, позволяют максимально раскрыть потенциал республики, как туристического центра.

Результаты исследования

Дагестан — это крупнейшая республика Северного Кавказа, самый южный регион России. Площадь — 50,3 тыс. кв. км. (67,4% — сельскохозяйственные угодья). Население — 3.23 млн человек (на 1.01.2024). Занимает выгодное геостратегическое положение и имеет прямой выход к международным морским путям. Республика граничит по суше и морю с пятью государствами: Азербайджаном, Грузией, Казахстаном, Туркменистаном и Ираном. В административных границах РФ соседствует с Калмыкией, Ставропольским краем и Чеченской Республикой. Значительные запасы нефти, газа, каменного угля, гидроэнергетических ресурсов [3].

В структуре ВРП республики можно выделить следующие ключевые отрасли (рис. 1):

- Сельское и лесное хозяйство, охота и рыболовство (18,1% в структуре ВРП по итогам 2022 года)
- Торговля оптовая и розничная (18%) — представлена развитой сетью розничной торговли, большой долей малого и среднего бизнеса.
- Строительство (17,5%)

Тенденция роста доли сельского хозяйства в структуре ВРП сохраняется в последние годы. С 2020 по 2022 год доля в ВРП увеличилась на 1,3%. Это неудивительно, учитывая географию региона и богатые традиции в этой области. Однако темпы развития сельского хозяйства не раскрыты на полную мощность. Ограничен выход продукции сельского хозяйства за пределы республики. Одна из ключевых причин — слабо развитая инфраструктура АПК. Отсутствие мощностей по хранению и слабо развитая система предпродажной подготовки лишает производителей осуществлять хранение продукции с последующим ее выводом на рынок в надлежащем состоянии. Проблемы развития, связанные с наличием логистической инфраструктуры, преимущественно складской, также отмечаются в категории торговля оптовая и розничная.

Туризм — это отрасль, переживающая на сегодняшний день бурное развитие в республике. С 2020 года отрасль устойчиво растет (так в 2023 году Дагестан посетило 1.7 млн человек, что на 500 тыс. больше в сравнении с 2022 годом), но сталкивается с проблемами. В структуре ВРП деятельность гостиниц и предприятий общественного питания подтверждает активное развитие данной отрасли. Однако инвестиции в развитие идут в отрыве от той динамики спроса, которая на сегодняшний день сложилась. Главная проблема — недостаток инфраструктуры, в том числе проблема доступности общественного транспорта.

Республика находится в лидерах по таким показателям, как среднегодовая численность населения и ожидаемая продолжительность жизни, лидирующие позиции в таких показателях, как количество молодежи и трудоспособного населения (табл. 1). Можно сказать, что Дагестан обладает ценным на сегодняшний день ресурсом — активным трудоспособным населением. При этом уровень благосостояния населения находится на невысоких позициях (53 место по среднедушевым доходам в месяц). Этому способствует сохраняющийся высокий уровень безработицы в регионе. Общий уровень безработицы на конец 2024 года составил 10,8%. Несмотря на высокий уровень безработицы, нельзя не отметить, что устойчиво сохраняется тенденция к ее снижению. Количество безработных, зарегистрированных в государственных учреждениях службы занятости в 2022 году, составило 16,2 тыс. человек, что на 4 тыс. человек меньше, чем в допандемийный 2020 год [4].



Рис. 1. Структура ВРП Республики Дагестан за 2022 г., %.

Источник: Краткий статистический сборник, Дагестан, 2024 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://05.rosstat.gov.ru>.

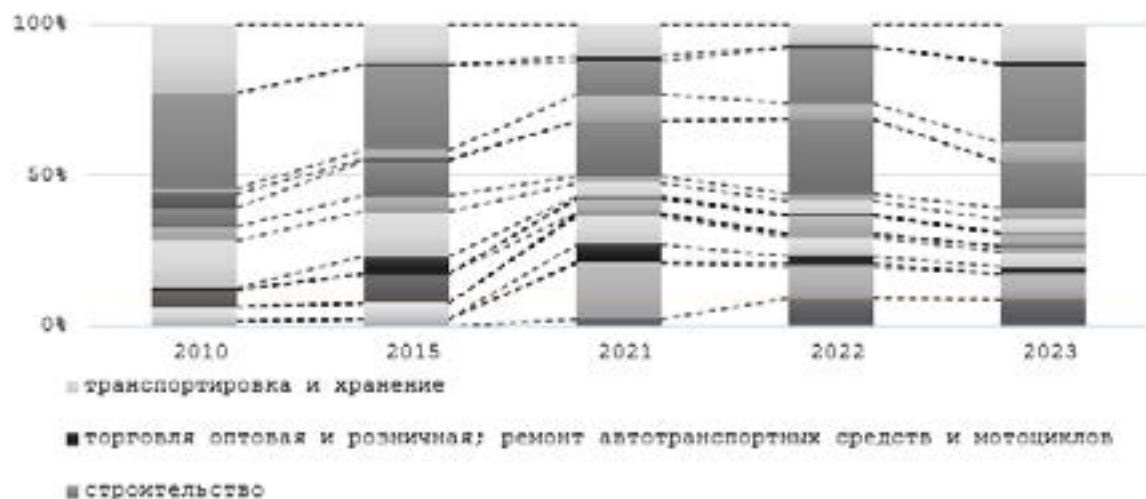


Рис. 2. Инвестиции в основной капитал по видам деятельности Республика Дагестан

Источник: Краткий статистический сборник, Дагестан, 2024 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://05.rosstat.gov.ru>.

Таблица 1

Общая характеристика Республика Дагестан

Показатель	Дагестан	Место по РФ
Численность населения (2023), чел.	3232224	11
Среднедушевые денежные доходы населения в месяц, руб. (2023)	39646	53
Величина прожиточного минимума (2024)	14062	61
Ожидаемая продолжительность жизни при рождении, лет	79,87	2
Протяженность автомобильных дорог общего пользования федерального, регионального или межмуниципального значения (2022)	22786,3	17

Источник: Краткий статистический сборник, Дагестан, 2024 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://05.rosstat.gov.ru>.

Дагестан постепенно становится более привлекательным для инвесторов. Этому способствует изменение геополитической обстановки и как следствие повышение роли республики, как транзитного хаба. Так в 2023 году инвестиции в область транспортировки и хранения составили 12,7% от общего объема инвестиций в экономику республики. Относительно 2022 года прирост составил 80%. Данный показатель может косвенно свидетельствовать о возросшей потребности в развитии транспортно-логистической инфраструктуры в связи с резко возросшей ролью использования МТК «Север-ЮГ» (рис. 2). Несмотря на то, что реализация проекта МТК «Север-ЮГ» началась в далеком 2000 году, когда в ходе второй Евроазиатской конференции в Санкт-Петербурге было принято решение о развитии перспективного маршрута, именно с 2022 года режим развития коридора начался в ускоренном режиме.

Одним из негативных факторов, влияющих на инвестиционную привлекательность республики, являются клановость, коррупция, вмешательство местных властей в бизнес. Ведущие аналитические агентства за последние годы значительно пересмотрели свои прогнозы и отмечают, что хоть и медленно, но верно ситуация меняется к лучшему. В обновленном рейтинге журнала «Эксперт» Дагестану был присвоен рейтинг В+ и 48 место в общем зачете среди регионов России по инвестиционной привлекательности. Всего в экономику республики в 2023 году было инвестировано около 350 млрд рублей. За период с 2021 по 2023 год инвестиции увеличились на 40%.

Резюмируя краткий анализ ключевых секторов экономики Дагестана, стоит отметить, что все отрасли (АПК, торговля, туризм) имеют значительную зависимость от развития логистической инфраструктуры. В ключевых проблемах развития данных отраслей обозначается проблема нехватки или полного отсутствия логистической инфраструктуры.

Таблица 2

Производство валового регионального продукта (в текущих ценах; млн рублей)

	2010	2015	2020	2021	2022
Выпуск в основных ценах	446757,2	841060,5	1069759,4	1158723,9	1158723,9
Промежуточное потребление	1158723,9	271763,2	328960,6	356200,6	421844,9
Валовой региональный продукт (в основных ценах)	274354,2	569297,3	740798,8	802523,3	913292,1

Источник: Краткий статистический сборник, Дагестан, 2024 [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://05.rosstat.gov.ru>

Влияние транспортно-логистической инфраструктуры на развитие региона

В настоящее время транспортная инфраструктура региона требует значительных инвестиций. Существуют проблемы, связанные с недостаточной пропускной способностью транспортных узлов и износом дорожного покрытия. Развитие системы мультимодальных перевозок позволит повысить эффективность транспортного сектора и снизить влияние негативных факторов, связанных с климатическими условиями [5]. Кроме того, важным аспектом является безопасность и надежность транспортных коммуникаций, особенно в условиях повышенных нагрузок на инфраструктуру [6].

На сегодняшний день опубликовано большое количество научных работ, как отечественных, так и зарубежных исследователей, которые дают оценки влияния логистической инфраструктуры на социально-экономическое развитие, как в целом страны, так и регионов. В своем анализе мы выделили следующие работы.

Так в статье Л.Ю. Бережной [7] проведено исследование различных подходов к данному вопросу. Автор делает вывод, что не существует единого мнения о влиянии транспортной инфраструктуры на социально-экономические показатели развития. Несмотря на полученные в ходе своей работы результаты, которые подтверждают положительное влияние развития инфраструктуры, подчеркивается и обратная сторона данного процесса — это дополнительные затраты со стороны государства. Мы частично согласны с данным мнением автора, поскольку, по нашему мнению, важным является рассматривать вопрос в контексте объекта исследования. Наш объект исследования — Республика Дагестан, когда значительные инвестиции, направленные в экономику региона на развитие логистической инфраструктуры — это вопрос стратегической важности, которые стимулируют дополнительный эффект, в виде мощного стимула развития экономики региона.

Е.А. Ильина в своем исследовании [8] доказала путем разработки математической модели и оценки ее результатов, как улучшение дорожных условий влияет на увеличение объема бытовых услуг, объема торговли и на развитие сельского хозяйства. Включив в анализ дополнительные факторы, такие, как рост ВРП, рост уровня автомобилизации, рост товарооборота между регионами, автор приходит к выводу, что региону требуется значительная модернизация транспортной инфраструктуры, чтобы достичь прогнозируемые значения.

Статистические данные свидетельствуют о стабильном развитии автомобильных дорог. Дороги находятся в удовлетворительном состоянии и стоит отметить стабильную работу властей республики, при поддержке федеральных властей по развитию дорожного хозяйства. По данным «Федерального дорожного агентства», Дагестан занимает 10 место в рейтинге регионов по качеству дорог. По показателю «плотность автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием – 15 место (рис. 3).

По показателям грузооборота автомобильного транспорта с 2022 года наблюдается существенный прирост (+18% год к году). Объяснить резкое наращивание грузооборота можно изменением геополитической обстановки и переориентированием грузопотоков через МТК «Север-ЮГ».

Железная дорога, проходящая по территории Дагестана, является важной составляющей МТК «Север-ЮГ. По территории республики проходят два ключевых железнодорожных маршрута, которые преимущественно обеспечивают транзитные перевозки:

- Астрахань – Махачкала – Дербент – Ялама (Азербайджан)
- Гудермес – Махачкала – Дербент – Ялама (Азербайджан)

За 2022 год через пункт пропуска «Самур-Ялама» на российско-азербайджанской границе было перемещено 7,8 млн тонн (вырос в 1,6 раза в сравнении с 2021 годом), в части контейнеров увеличился до 19 тыс. TEU (в 3 раза). В период с января по июль 2023 года грузопоток через данный участок составил 4,8 млн тонн и свыше 24,3 тыс. TEU, что на 23,7% и в три раза больше, чем за аналогичный период 2022 года. В рамках развития инфраструктуры на границе с Азербайджаном в период с 2022 по 2025 годы объем инвестиций запланирован на уровне 11 млрд рублей. В настоящее время реализуется проект по переводу участка Дербент – Самур – госграница с Азербайджаном на переменный ток, что позволит сократить затраты и простой поездов на станции Дербент. Реализуется проект по строительству станции Самур – II, что позволит увеличить провозную способность на 7 млн тонн в год, до 15 млн тонн. На станции запланирована реализация цифрового железнодорожного пункта пропуска [11].

Авиационное сообщение обеспечивает «Международный аэропорт «Махачкала». Является единственным в Дагестане. Пропускная способность на внутренних рейсах составляет 360 пассажиров в час, а на международных – 190 пассажиров в час. По итогам 2024 года аэропорт Махачкалы обслужил 2 млн 900 тыс. человек (+ 3,5 % год к году). Пассажиропоток нового международного термина составил 355 441 человек (на 12% больше, чем в 2023 году). Объем перевезенных грузов составил 4276 тонн (на 23% больше). Увеличению пассажиропотока, помимо роста туристической привлекательности региона, способствовали и работы по модернизации воздушной гавани. В 2021 году был введен в эксплуатацию новый терминал, предназначенный для обслуживания международных рейсов. Работа по модернизации махачкалинского аэропорта продолжаются. На сегодняшний день ведется строительство дополнительной взлётно-посадочной полосы. Также в процессе разработки проект по строительству нового терминала, предназначенного для внутренних рейсов.

Махачкалинский морской торговый порт является важным звеном в развитии МТК «Север-ЮГ». Порт играет важную роль в экономике республики, это единственный незамерзающий порт России на Каспии, а его непосредственная близость к магистральным железнодорожным путям и федеральной трассе способствует расширению торгово-экономических отношений как региона, так и страны в целом. Расчетная мощность порта составляет 8,2 млн тонн. К 2030 году планируется увеличение мощности до 11 млн тонн. Инвестиции на первом этапе составят более 7 млрд рублей. В рамках стратегии развития ведется проектирование нового зернового терминала мощностью 1,5 млн тонн в год с нормой единовременного хранения до 100 тыс. тонн.

Наличие качественной складской инфраструктуры является одной из главных проблем в Дагестане. В дефиците складские площади, отвечающие современным требованиям для хранения сельскохозяйственной продукции. В республике на сегодняшний день нет ни одного крупного современного распределительного центра крупных торговых сетей (рис. 4). При этом стоит отметить, что за последние несколько лет в регионе начали функционировать крупные федеральные торговые компании: «Магнит», «Детский мир».

Причин, по которой сложилась такая ситуация, можно выделить несколько:

1) высокий уровень коррупции, бюрократии и отсутствие заинтересованности в развитии со стороны местных органов власти;

2) несмотря на стабильный рост населения и лидирующих позиций по общей численности населения среди регионов, низкий уровень доходов и как следствие низкая покупательская способность населения;

3) отсутствие инвестиций или их недостаточный уровень в развитие промышленности, сельского хозяйства.



Рис. 4. Распределение действующих и будущих складских мощностей ключевых ретейлеров в России

Но высокие темпы развития МТК «Север-Юг» за последние несколько лет, привлечение инвестиций, как государственных, так и частных, начинают изменять стратегическое видение в отношении Дагестана со стороны крупных компаний. Так сегодня в активной стадии строится распределительный центр компании «Ozon» площадью более 100 000 м². Инвестиции в проект составляют более 10 млрд рублей. Количество рабочих мест составит почти 4 000 человек. Идет работа по строительству логистических центров для нужд АПК с объемом инвестиций более 8 млрд руб. Реализация проектов запланирована в срок до 2026 года.

Выводы

Проведенное исследование текущих социально-экономических показателей, состояния транспортно-логистической инфраструктуры, изученные работы авторов по вопросам влияния развития инфраструктуры на развитие экономики регионов позволяют сделать вывод о том, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры в большинстве случаев способствует росту экономики региона. По всем ключевым показателям Республика Дагестан сегодня находится в состоянии роста и переломным моментом, согласно приведенным в исследовании статистическим данным, становится 2022 год. Именно в этот период начинается форсирование работы над выстраиванием новых транспортных маршрутов и увеличивается роль МТК «Север-Юг» и объем инвестиций. На период до 2030 года запланированный объем инвестиций в экономику Дагестана в рамках развития МТК составляет более 1.2 млрд долл. США.

Отмечая преимущества, которые получают регионы от развития инфраструктуры, некоторые авторы указывают, что с другой стороны инвестирование со стороны государства приводит к дополнительным тратам бюджета. Однако, по нашему мнению, данное предположение является во много ошибочным. Как минимум такое предположение должно оцениваться индивидуально, на каждом отдельно выделенном объекте исследования. Инвестиции государства в развитие МТК «Север-Юг» и, в частности, Республику Дагестан — это вопрос, в том числе, стратегической важности для государства.

Безусловно, стоит отметить, что не только от развития транспорта и логистики в целом растет экономическая привлекательность региона, но данное направление является ключевым фактором экономического развития. Мы подчеркивали в своем исследовании, что государственные инвестиции на развитие инфраструктуры в Дагестане — это вопрос стратегической важности. Однако не стоит снимать с повестки важность качественной проработки локального развития инфраструктуры, чтобы не повторять ошибки, которые мы унаследовали со времен Советского Союза, когда развитие инфраструктуры нередко шло вразрез с расчетами и реальной потребностью. Поэтому мы рекомендуем:

1) Важно сохранять системность подхода в развитии. Транспортно-логистическую систему необходимо рассматривать, как единое целое. Отсутствие системного подхода может привести к несогласованности действий на разных уровнях принятия решений и в таком случае это может привести к неэф-

фективному развитию выстраиваемой системы, а также к существенным неэффективным затратам, к которым в последствии выстроенная таким образом система может привести.

2) Использовать доступные инновации. Внедрение новых технологий, включающих в себя анализ больших данных. Это дает возможность оценки сценариев для выбора оптимальной модели управления, активно используя методы имитационного моделирования, которые сегодня эффективно используются среди крупных производственных и логистических компаний России [12]. Инновационные методы позволяют эффективно оценивать факторы, влияющие на выбор местоположения объекта и оптимизацию маршрутов.

Развитие логистической инфраструктуры Дагестана – это не только ответ на современные вызовы, но и необходимое условие для экономического развития республики, для повышения инвестиционной привлекательности, обеспечения устойчивого развития региона и роста благосостояния ее жителей.

Литература

1. О состоянии и перспективах развития транспортно-логистической инфраструктуры Республики Дагестан [Электронный ресурс]. URL: <https://www.mid.ru/ru/maps/ru/ru-da/1465403/> (дата обращения 17.03.2025).
2. Харисов Р.А. Совершенствование технологии изоляции трубопроводов полимерными ленточными покрытиями с двусторонним липким слоем: автореф. дис. ... канд. тех. наук. Уфа, 2011. 23 с.
3. Дагестан в цифрах 2024. Краткий статистический сборник. Махачкала, 2024. С. 4-10.
4. Федеральная служба государственной статистики: Статистическое издание «Регионы России. Социально-экономические показатели» [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204> (дата обращения 17.03.2025).
5. Зайнуллин Р.С., Харисов Р.А., Мухаметзянов А.Н. Оценка влияния низких температур на трещиностойкость сталей, применяемых в нефтегазовой отрасли // Нефтяное хозяйство. 2017. № 10. С. 116-119. DOI: 10.24887/0028-2448-2017-10-116-119.
6. Харисов Р.А. Оценка скорости локализованной коррозии и охрупчивания металла труб // Транспорт и хранение нефтепродуктов и углеводородного сырья. 2013. № 3. С. 24-27.
7. Бережная Л.Ю. Взаимосвязь транспортной инфраструктуры и регионального развития // Вестник Евразийской науки, 2019 № 3 [Электронный ресурс]. URL: <https://esj.today/PDF/23ECVN319.pdf> (дата обращения 12.03.2025).
8. Ильина Е.А. Оценка влияния развития транспортной сети на экономическое развитие региона // ARS ADMINISTRANDI. 2013. № 2. С. 91-97.
9. Пономарев Ю.Ю. Влияние транспортной инфраструктуры на совокупную факторную производительность фирм: оценка для городов России // Экономика и политика. 2022. № 1. С. 102-125.
10. Колчинская Е.Э. Влияние транспортной инфраструктуры на промышленное развитие регионов России // Актуальные проблемы экономики и права. 2015. № 2 (34). С. 77-82.
11. Сухопутные ворота // Коммерсантъ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6197186> (дата обращения 12.03.2025).
12. Горбунов А.Р., Лычкина Н.Н. Парадигмы имитационного моделирования: новое в решении задач стратегического управления (объединенная логика имитационного моделирования) // Бизнес – информатика. 2007. № 2. С. 60-66.