

УДК 336.13

ГИЧИЕВ НАБИЮЛА САПИЮЛАЕВИЧ

к.э.н., ведущий научный сотрудник  
Института социально-экономических исследований ДФИЦ РАН,  
e-mail: nabi-05@mail.ru

## ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА НЕКАПИТАЛОЕМКИХ СЕКТОРОВ ЭКОНОМИКИ ДАГЕСТАНА В МЕЖДУНАРОДНОМ ТРАНСПОРТНОМ КОРИДОРЕ «СЕВЕР-ЮГ»: ПОЛЯРИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ, ЭКОНОМЕТРИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ РОСТА

**Аннотация.** *Цель работы.* Обосновать наличие транзитного моста в регионе, гравитационного эффекта внешней торговли и влияния потенциального объема грузопотока по международному транспортному коридору «Север-Юг» на динамику экономического роста региона. *Методы исследования.* В работе представлена авторская методика количественной оценки транзитного потенциала региона, использованы эконометрические методы оценки наличия гравитационного эффекта внешней торговли и методы прогнозирования роста экономики. *Результаты.* В статье рассматривается проблема активизации экономического роста приграничного региона за счет более интенсивного использования некапиталоемких секторов экономики С и Н. Решение выдвинутых гипотез позволило выявить наличие пространственных эффектов, оказывающих значимое влияние на темпы роста экономики региона с запаздывающим типом социально-экономического развития. Эконометрическое моделирование позволило спрогнозировать дополнительные резервы увеличения валового регионального продукта в 2–3% за счет активизации грузовых перевозок по международному транспортному коридору «Север-Юг». **Область применения результатов.** Прикладной характер исследования вытекает из востребованности полученных результатов оценки некапиталоемких сегментов экономики региона для активизации замедляющихся темпов экономического роста в условиях недостаточности собственных бюджетных ресурсов на реализацию масштабной индустриализации экономики региона. Некоторые полученные результаты и предложения могут быть интегрированы в разрабатываемую «Стратегию социально-экономического развития Республики Дагестан до 2035 г.». **Выводы.** Внедрение описанных в статье методов активизации некапиталоемких секторов С и Н (транспортного сегмента, внешней и внутренней торговли) экономики региона позволит, согласно статистическим расчетам, обеспечить дополнительный прирост валового регионального продукта примерно на 2–3 процента в год.

**Ключевые слова:** экономический рост, поляризация экономики, кластеры, транспортный коридор, эконометрическая модель, прогноз роста.

GICHIEV NABIYULLA SAPIYULAEVICH

Ph. D. in Economics, leading researcher At the Institute  
of socio-economic research of the Russian Academy of Sciences,  
e-mail: nabi-05@mail.ru

## GROWTH PROSPECTS FOR NON-CAPITAL INTENSIVE SECTORS OF THE ECONOMY DAGESTAN IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDOR "NORTH- SOUTH": POLARIZATION OF THE ECONOMY, ECONOMETRIC GROWTH MODEL

**Abstract.** *Purpose of work.* To justify the existence of a transit bridge in the region, the gravitational effect of foreign trade and the impact of the potential volume of cargo traffic along the international transport corridor "North-South" on the dynamics of economic growth in the region. *Method of research.* The paper presents the author's methodology for quantitative assessment of the transit potential of the region, uses econometric methods for assessing the presence of the gravitational effect of foreign trade and methods for predicting economic growth. **Results.** The article considers the problem of enhancing the economic growth of the border region due to more inten-

sive use rekapitulasi sectors G and H. the Solution of our hypotheses revealed a presence of spatial effects have a significant impact on the growth rate of the economy of the region with retarded socio-economic development. Econometric modeling allowed us to predict additional reserves for increasing the gross regional product by 2-3% due to the activation of cargo transportation along the international transport corridor "North-South". **The scope of the results.** The applied nature of the study follows from the relevance of the results obtained for evaluating non-capital-intensive segments of the region's economy to activate the slowing economic growth rates in conditions of insufficient own budget resources for implementing large-scale industrialization of the region's economy. Some of the results and suggestions can be integrated into the "strategy of socio-economic development of the Republic of Dagestan until 2035". **Conclusions.** The introduction of the methods described in the article to activate non-capital-intensive sectors G and H (transport segment, foreign and domestic trade) of the regional economy will allow, according to statistical calculations, to provide an additional increase in the gross regional product by about 2-3 percent per year.

**Keywords:** economic growth, economic polarization, clusters, transport corridor, econometric model, growth forecast.

**Введение.** Важнейшая задача современного этапа социально-экономического развития российских регионов заключается в обеспечении устойчивого экономического роста как основы повышения уровня и качества жизни населения. Усиление региональных функций транспортной инфраструктуры соответствует целям Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 г.

Однако в разрабатываемой «Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан до 2035 г.» недостаточно учтены инфраструктурные аспекты пространственного развития Дагестана, имеются недоработки в оценке влияния транспортного комплекса на динамику валового регионального продукта, отсутствует анализ влияния внешнеэкономического сектора на параметры экономического роста приграничного региона.

Недостаточная исследованность характера влияния транспортной инфраструктуры, внешнеэкономического комплекса и сектора услуг в целом на состояние и динамику развития экономики региона и, на этой основе, определения перспективных направлений регионального развития определили выбор темы исследования.

Следует отметить, что в вопросе развития МТК «Север-Юг» существует две взаимно противоположные позиции, при этом солидарно отмечающие следующие проблемы.

1. Международный транспортный коридор «Север-Юг» (МТК «Север-Юг») не существует в качестве единого интегрированного комплекса, так как представляет собой отличающиеся транспортные системы нескольких государств с различными таможенными режимами и величиной колеи железных дорог.

2. Майский указ президента России В. Путина от 2018 г. предписывает развивать МТК «Север-Юг», однако геополитические, инфраструктурные, экономические сложности на всем маршруте транспортного коридора создают препятствия для его развития, а за пределами России перспективы МТК «Север-Юг» ограничены в связи с позицией и возможностями других стран.

3. В первую очередь это касается интересов и возможностей Индии, экспорт которой в Европу остается небольшим; объем товарного наполнения не оправдывает значительных инвестиций в инфраструктуру. Видимо, поэтому, финансируя строительство инфраструктуры в направлении Центральной Азии, Нью-Дели исходит, прежде всего, из своих политических целей.

4. Крупной проблемой также остается неразвитость транспортной и логистической систем Ирана – ключевого диспетчерского пункта транспортного коридора. Больше двух третей железных дорог Ирана остаются однопутными.

5. МТК «Север-Юг» мало упоминается в стратегических документах, представленные целевые показатели его развития и сроки их достижения прописаны без подробностей. Комплексный план по развитию и модернизации инфраструктуры и Пространственная стратегия развития России откладывают задачу развития МТК «Север-Юг» на будущее.

6. Исключение составляет только сотрудничество России и Азербайджана по развитию транспортной инфраструктуры. Реальность существования конкретных железнодорожных маршрутов очевидна – они уже сейчас могут использоваться для перевозки контейнеров. Тем не менее объединение разрозненных участков на территории разных стран в единый коридор имеет неопределенную перспективу. Запуск маршрута как единого целого зависит от позиций и активности Индии и Ирана.

**Обзор литературы.** В литературе, посвященной транспорту и логистике, активно используются понятия «транспортный коридор» и «международный транспортный коридор». Понятие «транспортный коридор» (ТК) появилось в середине 80-х гг. прошлого века, когда Комиссией по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) начали проводиться исследования транспортных потоков в Европе с целью развития транзитных перевозок для разгрузки объектов транспортной инфраструктуры [20, с.7–9].

В работах по физическому планированию под транспортным коридором понимается некое географическое пространство вдоль главного направления массовых перевозок грузов и пассажиров внутри или между агломерациями. Коридоры могут включать как одну дорогу, так и сеть параллельных маршрутов и транзитных линий вместе с прилегающими к ним территориями [3, с. 11.].

Развитие МТК обусловлено совместным действием таких факторов, как изменения в географии мировой экономики и торговле, рост ее полицентричности, темпов внедрения современных транспортно-логистических систем, процессов концентрации и унификации на мировом транспорте.

В случаях применения термина «международные транспортные коридоры» в современной литературе отмечается некоторое смещение различных подходов, обусловленных тем, что разные международные организации проектируют их на одних и тех же пространствах. В частности, на евразийском пространстве различные источники выделяют: Евроазиатскую транспортную сеть; Панъевропейские транспортные коридоры; Трансъевропейскую автомагистраль (ТЕА) и трансъевропейскую железнодорожную магистраль (ТЕЖ) [Trans-European network for motorways (ТЕМ) and rail (ТЕР) in Central, Eastern and South-Eastern Europe]; транспортные инициативы ЭСКАТО ООН [Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана, основана в 1947 г. в целях решения региональных проблем развития и борьбы с нищетой] (сеть азиатских автомобильных дорог – АН [Проект АН (Asian Highway) инициирован в 1959 г.] и Трансазиатская железная дорога – ТАЖД; транспортные проекты СПЕКА [СПЕКА – специальная программа Организации Объединенных Наций для стран Центральной Азии. Инициирована ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН в 1998 г. Транспортные проекты СПЕКА основаны на международных региональных соглашениях, Организации экономического сотрудничества, ТРАСЕКА и др.]; коридоры ОСЖД [ОСЖД – Организация сотрудничества железных дорог (1956 г.)], ТРАСЕКА [18, с. 16–21.], ЦАРЭС. Отдельные авторы в этот список добавляют такие коммуникации, как Транссиб, Северный морской путь [19, с. 9–15.], автомобильный коридор «Западная Европа – Западный Китай» и др.

Важным аспектом научного исследования является влияние международных транспортных коридоров на экономические развитие прилегающих территорий. Отдельные стороны этой многогранной проблемы исследованы в работах российских [6;7;8, с.70; 9, с. 97–105; 10–13; 14, с. 70–72; 15, с. 13–15] и зарубежных экономистов [1–3]. Тема взаимосвязи международного транспортного коридора с экономическим ростом приграничного региона актуализируется в связи с намеченным в Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан до 2025 г. и Стратегии социально-экономического развития Республики Дагестан на период до 2035 г. формированием торгово-транспортно-логистического кластера.

В этой связи отметим, что кластеры представляют собой географические концентрации конкурирующих и сотрудничающих фирм, стремящихся производить инновации и получать относительно более высокую заработную плату. Поэтому руководители региональных и местных органов власти могут повысить успешность кластеров с помощью мероприятий, охватывающих целый ряд областей, включая экономическое развитие, образование и профессиональную подготовку.

Рассмотрение региональной экономики с точки зрения кластеров имеет дополнительное преимущество в том, чтобы сделать экономику более привлекательной для новых предприятий в аналогичных или взаимодополняющих отраслях. Кластерные стратегии позволяют интегрировать и распределять ресурсы таким образом, чтобы они соответствовали многочисленным целям программ экономического развития.

Существует три фундаментальные причины, по которым специалисты в области экономического развития уделяют внимание кластерам: кластеры генерируют богатство в регионе, кластеры дают региону конкурентное преимущество, кластеры могут служить основой для экономически эффективных стратегий экономического развития. В общем случае кластеры могут быть отнесены к любой из следующих категорий: формирующийся (низкий масштаб; высокий рост); конкурентоспособный (высокий масштаб; растущий); зрелый (высокий масштаб; стабильный или снижающийся); стабилизация (диверсификация); стратегические (основанные на планах и/или потребностях субъектов государственного сектора, а не на текущих показателях бизнеса); потенциал (привязанный к надеждам).

**Результаты исследования.** Разработка отдельных направлений проблемы взаимосвязи транспортного кластера с динамикой экономического роста в регионе получила новый импульс после инициации президентом РФ активности вокруг перспектив начала функционирования Международного транспортного коридора «Север-Юг» (МТК «Север-Юг»). С нашей точки зрения, перспектива функционирования МТК «Север-Юг» по территории Дагестана требует своего научного обоснования, опирающегося на следующие 3 гипотезы:

Гипотеза 1. Дагестан выполняет историческую функцию глобального геотранзитного моста, соединяющего Европу с Азией.

Гипотеза 2. Гравитационная модель внешней торговли Северо-Кавказского макрорегиона обосновывает необходимость развития внешнеэкономических связей и транспортных коммуникаций с третьей по размеру экономикой мира (Индией) и близлежащими странами.

Гипотеза 3. Увеличение сегмента Н «Транспорта» и сегмента Г «Оптовая и розничная торговля» в отраслевой структуре ВРП за счет грузоперевозок по МТК «Север-Юг» положительно коррелирует с динамикой экономического роста Дагестана.

Обоснование 1 гипотезы. Научное подтверждение наличия функционирующего геотранзитного моста возможно на основе предложенной нами 2005 г. методики оценки геотранзитного потенциала региона. Сущность данной методики представлена расчетной формулой (1):

$$Q = 1 - \frac{\sum q_d}{\sum q_d + \sum q_r + \sum q_m}, \quad (1)$$

где  $Q$  – коэффициент транзитивности региона;  $q_d$  – (зеленая стрелка) общая сумма ввоза (вывоза) товаров в Дагестан через все пункты пересечения границы для оформления грузовой таможенной декларации (ГТД) в регионе;  $q_r$  – (красная стрелка) общая сумма ввоза (вывоза) товаров в Дагестан для оформления ГТД в других субъектах РФ;  $q_m$  – (синяя стрелка) международный транзит, т.е. общая сумма ввоза (вывоза) товаров в Дагестан без оформления ГТД в РФ.

Вывод 1. Как показывают наши расчеты на основе выборки статистических данных Дагестанской таможни, значение коэффициента транзитивности Дагестана находится в интервале 0,97–0,98, что указывает на присутствие в регионе эффекта глобального геотранзитного моста, соединяющего Европу и Азию.

Обоснование 2 гипотезы. Гравитационные модели торговли изначально были разработаны как удобный эконометрический инструмент анализа торговых потоков между странами, который получил достаточно широкое распространение в силу «хороших» эмпирических результатов.

Использованная нами простейшая мультипликативная форма гравитационного эффекта, имеет следующий вид:

$$E_{ij} = \alpha_0 Y_i^{\alpha_1} Y_j^{\alpha_2} D_{ij}^{\alpha_3}, \quad (2)$$

где  $E_{ij}$  – экспорт из страны  $i$  в страну  $j$ ;  $Y_i$  – ВВП страны  $i$ ;  $Y_j$  – ВВП страны  $j$ ;  $D_{ij}$  – рас-

стояние между странами  $i$  и  $j$ ;  $\alpha_1$  – оцениваемые коэффициенты эластичности объема экспорта по соответствующим переменным.

В табл. 1 интегрированы данные для эконометрического моделирования по варианту А, когда представлены все страны–контрагенты внешней торговли СКФО, объем торговли с которыми превышает 2 млн \$.

Таблица 1

**Исходные линейаризованные статистические данные гравитационной модели А для СКФО (метод «поперечного сечения») на 2015 г.\***

Страна	Внешняя торговля	Страна ВВП на душу \$ 2015	Расстояние км (D)
Австралия	3,28	4,71	4,15
Азербайджан	5,70	3,76	3,62
Аргентина	3,85	4,13	4,14
Бельгия	3,47	4,60	3,45
Болгария	3,97	3,83	3,18
Германия	4,06	4,61	3,35
Гондурас	3,66	3,38	4,06
Египет	3,87	3,57	3,28
Израиль	3,86	4,55	3,24
Индия	3,82	3,21	3,55
Индонезия	3,60	3,53	3,93
Иран	4,32	3,69	3,12
Испания	4,17	4,41	3,57
Италия	4,27	4,48	3,38
Канада	4,01	4,64	3,92
Китай	4,98	3,90	3,77
Корея,	3,20	4,43	3,83
Малайзия	4,28	3,98	3,87
Марокко	3,36	3,49	3,66
Молдова	3,59	3,26	3,01
Нигерия	3,59	3,44	3,70
Нидерланды	4,09	4,64	3,44
Сербия	4,12	3,71	3,23
Словакия	3,95	4,20	3,24
Словения	3,21	4,32	3,32
Соединенные штаты	5,30	4,75	3,99
Судан	3,29	3,34	3,53
Таджикистан	3,55	2,96	3,39
Таиланд	4,08	3,76	3,81
Тунис	3,46	3,59	3,45
Туркмения	4,15	3,82	3,19
Турция	4,85	3,97	2,95
Узбекистан	4,16	3,33	3,26
Украина	5,01	3,33	3,08
Франция	4,16	4,58	3,49
Чешская республика	4,24	4,24	3,32
Шри-Ланка	3,26	3,59	3,75
Эквадор	3,39	3,78	4,09
Южная Африка	3,41	3,76	3,92

\*Источник: составлено по [21;22].

Модифицированное уравнение гравитационной модели А имеет следующий вид:

$$Y=4,67 + 0,19X1 - 0,42X2, \quad (3)$$

где Y – объем внешней торговли в млн \$; X1 – размер экономики, исчисленный по ВРП в млн \$; X2 – дистанция между центрами экономики стран контрагентов в км.

Аналогичные расчеты получены по данным за 2016 и 2017 гг.

Вывод 2. Модифицированная гравитационная модель внешней торговли СКФО подтверждает гипотезу Я. Тинбергена о существовании однонаправленной положительной зависимости уровня интенсивности многосторонней торговли от размера экономики страны–контрагента и обратную зависимость от дистанции до нее. Наличие гравитационного эффекта обосновывает необходимость активизации транспортной и внешнеэкономической стратегий пространственного развития экономики Дагестана посредством интеграции региона в систему мирохозяйственных связей.

Поэтому внешнеэкономический и геотранзитный потенциал третьей по размеру экономики мира – Индии может быть реализован через МТК «Север-Юг».

Обоснование 3 гипотезы. Современным трендом развития мировой экономики является динамичный рост третичного сектора, наблюдается тенденция постепенного перехода от индустриальной к постиндустриальной модели развития, когда на первый план выходят отрасли, предоставляющие финансовые, торговые, транспортно-логистические услуги, т. е. относительно некапиталоемкие отрасли экономики.

В России сектор услуг отражен в Общероссийском классификаторе видов экономической деятельности (ОКВЭД 2) (табл. 2).

Таблица 2

**Классификатор видов экономической деятельности\***

ОКВЭД 2	Вид деятельности
Раздел А	Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство.
Раздел В	Добыча полезных ископаемых.
Раздел С	Обрабатывающие производства.
Раздел D	Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха.
Раздел E	Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизации отходов, деятельность по ликвидации загрязнений.
Раздел F	Строительство.
Раздел G	Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов.
Раздел H	Транспортировка и хранение.
Раздел I	Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания.
Раздел J	Деятельность в области информации и связи.
Раздел K	Деятельность финансовая и страховая.
Раздел L	Деятельность по операциям с недвижимым имуществом.
Раздел M	Деятельность профессиональная, научная и техническая.
Раздел N	Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги.
Раздел O	Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение.
Раздел P	Образование.
Раздел Q	Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг.
Раздел R	Деятельность в области культуры, спорта, организации досуга и развлечений.
Раздел S	Предоставление прочих видов услуг.
Раздел T	Деятельность домашних хозяйств как работодателей; недифференцированная деятельность частных домашних хозяйств по производству товаров и оказанию услуг для собственного потребления.
Раздел U	Деятельность экстерриториальных организаций и органов.

\*Источник: [21].

Отраслевая структура ВРП Дагестан за 2016–2017 гг. представлена в табл. 3.

Таблица 3

## Отраслевая структура экономики Республики Дагестана\*

ВРП Дагестана по видам экономической деятельности 2016–2017 гг. (ОКВЭД 2) (в текущих ценах, млн руб.)	2016	2017
ВРП в основных ценах (добавленная стоимость в основных ценах – всего)	582 901,0	623 392,6
Сельское, лесное хозяйство, охота, рыболовство и рыбоводство	96 462,6	106 896,1
Добыча полезных ископаемых	2 470,1	2 738,4
Обрабатывающие производства	27 839,9	36 662,0
Обеспечение электрической энергией, газом и паром; кондиционирование воздуха	6 616,0	7 451,7
Водоснабжение; водоотведение, организация сбора и утилизация отходов, ликвидация загрязнений	1 242,7	1 422,6
Строительство	98 435,1	94 038,5
Торговля оптовая и розничная; ремонт автотранспортных средств и мотоциклов	160 252,7	167 904,5
Транспортировка и хранение	35 205,8	39 633,7
Деятельность гостиниц и предприятий общественного питания	28 417,9	30 434,1
Деятельность в области информации и связи	5 697,4	6 266,2
Деятельность финансовая и страховая	154,2	1,4
Деятельность по операциям с недвижимым имуществом	10 917,2	12 096,6
Деятельность профессиональная, научная и техническая	3 571,1	3 974,4
Деятельность административная и сопутствующие дополнительные услуги	3 686,1	4 671,5
Государственное управление и обеспечение военной безопасности; социальное обеспечение	37 100,6	42 523,7
Образование	29 153,3	31 157,5
Деятельность в области здравоохранения и социальных услуг	25 804,3	24 805,8
Деятельность в области культура, спорта, организации досуга и развлечений	5 242,2	5 056,3
Предоставление прочих видов услуг	4 631,8	5 657,6
Деятельность домашних хозяйств как работодателей	0	0

\*Источник: [21].

Как видно из табл. 3, сектор G (торговля) и H (транспорт) являются наиболее весомыми в отраслевой структуре экономики Дагестана, занимая в совокупности 2/3 всего объема сектора услуг и более 30 процентов его ВРП.

Как известно, сектор услуг, как правило, не требует огромных капитальных вложений с длительным периодом окупаемости, что в условиях недостаточности инвестиционных ресурсов очень актуально для Дагестана с его хроническим бюджетным дотированием.

Третья гипотеза требует обоснования взаимосвязи двух доминирующих в секторе услуг отраслей «Транспорта» и «Торговли» с динамикой индекса физического объема ВРП Дагестана, динамика которых представлена.

Результаты эконометрического моделирования взаимосвязи динамики развития транспортной отрасли с индексом физического объема ВРП Дагестана представлены уравнением регрессии для транспортной отрасли Дагестана (4):

$$Y=107,5 +0,265X + \varepsilon. \quad (4)$$

Эконометрические оценки взаимосвязи сектора H с экономическим ростом позволяют обосновать некоторые прогнозы. Так, обозначенные в майском указе президента РФ В.В. Пу-

тина (2018 г.) темпы роста грузооборота МТК «Север-Юг» должны увеличиться к 2035 г. до 25 млн тонн, что означает 12–15-кратный рост грузоперевозок Махачкалинского региона СКЖД.

Согласно пессимистическому сценарию (по оценке экспертов ИЭ РАН, МГИМО), грузооборот МТК «Север-Юг» может увеличиться к 2035 г. в 5–6 раз, исходя из которого, нами был составлен предварительный прогноз динамики ВРП Дагестана на 2035 г. Прогнозируемый рост объема транспортных перевозок в 5–6 раз инициирует рост ВРП Дагестана к 2035 г. примерно на четверть (25%).

Вывод 3. Функционирование МТК «Север-Юг» приведет к генерации позитивных мультипликационных эффектов в экономической, социальной и финансовой сферах экономики Дагестана, обеспечивающих экономический рост в 2–3 процента в год.

Выводы и предложения.

1. В развитии МТК «Север-Юг» очевидна проблема отсутствия единых стандартов. Страны-участницы МТК не признают результаты таможенных процедур на взаимной основе, между ними нет электронного документооборота. Отсутствует единый оператор транспортного коридора, не согласованы тарифы. В портах отсутствует единое расписание, которое позволило бы планировать перевозки.

2. Для России создание МТК «Север-Юг» не является проработанной и обеспеченной ресурсами стратегической целью, в отличие от МТК «Восток-Запад».

3. Среди участков железных дорог России, заявленных для строительства до 2030 г., наименьшее число приходится на Южный и Северо-Кавказский федеральные округа. При этом среди данных участков нет таких, которые могут служить частью МТК «Север-Юг».

4. Глубоководный порт в Каспийске не включен в конкретный список будущих транспортно-логистических строек на юге России.

5. Узким местом МТК остается инфраструктура Ирана. Из 8 тыс. км железных дорог электрифицировано только 2,5% путей, второй путь есть только у 19% маршрутов. Не хватает судов, вагонов и парковочных мест для фур. Имеющаяся инфраструктура не позволяет отслеживать контейнеры во время перевозок, не организован обмен информацией между таможенными службами.

6. Динамика индийского экспорта в Европу отстает от китайского в 10 раз и не обеспечивает экономическую целесообразность строительства западного и срединного маршрутов МТК – железнодорожной ветки Иран–Азербайджан–Россия и дублирующей переправы по Каспию с двойной перевалкой контейнеров.

7. Для развития МТК СЮ необходимо создание постоянного института межрегионального взаимодействия в гибком формате, близком «Азиатскому диалогу».

8. Необходимо предусмотреть возможность создания на территории Махачкалинского морского порта торгово-транспортно-логистического комплекса и свободной экономической зоны «Союз морских портов Каспия» с набором таможенных, налоговых, финансовых и административных преференций.

#### Литература

1. Berechman, J. *Transport Investment and Economic Development, Is There a Link?* // Paper Presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. – Paris, 2001.
2. *Committee on Trunk Road Assessment.* – London.
3. *Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use.* // Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007. P. 11.
4. Lakshmanan, T., Andersen, W. *Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth* // Center for Transportation Studies. Boston University, 2002.
5. SACTRA UK Department of the Environment, *Transport and the Regions «Transport and the Economy»* // Standing Advisory, 1999.
6. Аникин, Е. Обоснование факторов при оценке инвестиций в строительство дорог в условиях Севера России (на примере строительства магистрали «Северная широтная дорога») // Вестник ТГАСУ. 2005. № 2. С. 98.
7. Бугроменко, В. Синергетический подход к обоснованию уровня финансирования транспортной инфраструктуры. 2003. – URL : <http://ooliderclimat.ru/sinergit.htm>.
8. Воронцова, С. Дороги – гарант экономической стабильности. // Евразийская экономическая интеграция. 2009. № 3 (4). С. 70. – URL : <http://www.protown.ru/information/articles/3339.html>.
9. Гасанов, М. А. Развитие производственно-отраслевой составляющей экономики региона // Региональ-



- ные проблемы преобразования экономики. 2019. № 8 (106). С. 97–105.
10. Гичиев, Н. С. *Международная экономическая интеграция : внешняя торговля и экономический рост в Северо-Кавказском федеральном округе : монография / Н.С. Гичиев. – М. : Изд-во «Перо», 2013.*
11. Гичиев, Н. С. *Новый этап экономического роста : региональные сценарии, прогнозы, модели : монография / Н.С. Гичиев. – М.: Изд-во «Перо», 2017.*
12. Гичиев, Н. С. *Формирование и развитие международного транспортного коридора «Север-Юг» : монография / Н.С. Гичиев. – Махачкала : Изд-во «Наука плюс», 2007.*
13. Гичиев, Н. С. *Экономический рост макрорегиона : детерминанты региональной торговой интеграции и социально-экономического развития. – М. : Перо, 2016.*
14. Гурова, И. П. *Измерение глобальной и региональной торговой интеграции // Евразийская экономическая интеграция. 2009. № 3 (4). С. 70–72.*
15. Деневизюк, Д. А., Гимбатов, Ш. М., Тумсоев, А. Б., Кутаев, Ш. К., Ахмедова, Л. А., Султанов, Г. С., Патлис, В. В., Мартышенко, Н. С., Мартышенко, С. Н. *Социально-экономическое развитие на современном этапе : проблемы и направления. – М., 2015. Книга 2.*
16. Дробышевский, С. *Факторы экономического роста в регионах РФ / С. Дробышевский, О. Луговой, Е. Астафьева, Д. Полевой, А. Козловская, П. Трунин, Л. Ледерман. – М. : ИЭПП, 2005.*
17. Нудельман, Р. *Проблемы планирования воспроизводства основных фондов транспорта // Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта. – М. : Наука, 1982.*
18. Тураева, М. О. *Транспортная инфраструктура стран Центральной Азии в условиях современной регионализации : научный доклад. – М. : ИЭ РАН, 2014. С. 16–21.*
19. Чижков, Ю. В. *Международные транспортные коридоры – коммуникационный каркас экономики // Транспорт Российской Федерации. 2015. № 5 (60). С. 9–15.*
20. Щербанин, Ю. А. *Транспортные коридоры : еще модно? // Транспорт Российской Федерации. 2006. № 5. С. 7–9.*
21. URL : <https://www.gks.ru>.
22. URL : <http://customs.ru/>.

#### References:

1. Berechman, J. *Transport Investment and Economic Development, Is There a Link? // Paper Presented at the ECMT Round Table 119. ECMT. – Paris, 2001.*
2. *Committee on Trunk Road Assessment. – London.*
3. *Corridor planning guide towards a more meaningful integration of transportation and land use. // Delaware Valley Regional Planning Commission. September 2007. P. 11.*
4. Lakshmanan, T., Andersen, W. *Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth // Center for Transportation Studies. Boston University, 2002.*
5. SACTRA UK Department of the Environment, *Transport and the Regions «Transport and the Economy» // Standing Advisory, 1999.*
6. Anikin, E. *Obosnovanie faktorov pri ocenke investicij v stroitel'stvo dorog v usloviyah Severa Rossii (na primere stroitel'stva magistrali «Severnaya shirotnaya doroga») // Vestnik TGASU. 2005. № 2. S. 98.*
7. Bugromenko, V. *Sinergeticheskij podhod k obosnovaniyu urovnya finansirovaniya transportnoj infrastruktury. 2003. – URL : <http://ooliderclimat.ru/sinerget.htm>.*
8. Voroncova, S. *Dorogi – garant ekonomicheskoy stabil'nosti. // Evrazijskaya ekonomicheskaya integraciya. 2009. № 3 (4). S. 70. – URL : <http://www.protown.ru/information/articles/3339.html>.*
9. Gasanov, M. A. *Razvitie proizvodstvenno-otraslevoj sostavlyayushchej ekonomiki regiona // Regional'nye problemy preobrazovaniya ekonomiki. 2019. № 8 (106). S. 97–105.*
10. Gichiev, N. S. *Mezhdunarodnaya ekonomicheskaya integraciya : vneshnyaya trgovlya i ekonomicheskij rost v Severo-Kavkazskom federal'nom okruge : monografiya / N.S. Gichiev. – M. : Izd-vo «Pero», 2013.*
11. Gichiev, N. S. *Novyj etap ekonomicheskogo rosta : regional'nye scenarii, prognozy, modeli : monografiya / N.S. Gichiev. – M.: Izd-vo «Pero», 2017.*
12. Gichiev, N. S. *Formirovanie i razvitie mezhdunarodnogo transportnogo koridora «Sever-YUg» : monografiya / N.S. Gichiev. – Mahachkala : Izd-vo «Nauka plyus», 2007.*
13. Gichiev, N. S. *Ekonomicheskij rost makroregiona : determinanty regional'noj trgovoj integracii i social'no-ekonomicheskogo razvitiya. – M. : Pero, 2016.*
14. Gurova, I. P. *Izmerenie global'noj i regional'noj trgovoj integracii // Evrazijskaya ekonomicheskaya integraciya. 2009. № 3 (4). S. 70–72.*
15. Denevizjuk, D. A., Gimbatov, SH. M., Tumsoev, A. B., Kutaev, SH. K., Ahmedova, L. A., Sultanov, G. S., Patlis, V. V., Martyschenko, N. S., Martyschenko, S. N. *Social'no-ekonomicheskoe razvitie na sovremennom etape : problemy i napravleniya. – M., 2015. Kniga 2.*
16. Drobyshevskij, S. *Faktory ekonomicheskogo rosta v regionah RF / S. Drobyshevskij, O. Lugovoj, E. Astafeva, D. Polevoj, A. Kozlovskaya, P. Trunin, L. Lederman. – M. : IEPP, 2005.*
17. Nudel'man, R. *Problemy planirovaniya vosproizvodstva osnovnyh fondov transporta // Problemy prognozirovaniya i optimizacii raboty transporta. – M. : Nauka, 1982.*
18. Turayeva, M. O. *Transportnaya infrastruktura stran Central'noj Azii v usloviyah sovremennoj regionalizacii : nauchnyj doklad. – M. : IE RAN, 2014. S. 16–21.*
19. CHizhkov, YU. V. *Mezhdunarodnye transportnye koridory – kommunikacionnyj karkas ekonomiki // Transport Rossijskoj Federacii. 2015. № 5 (60). S. 9–15.*
20. SHCHerbanin, YU. A. *Transportnye koridory : eshche modno? // Transport Rossijskoj Federacii. 2006. № 5. S. 7–9.*
21. URL : <https://www.gks.ru>.
22. URL : <http://customs.ru/>.