

УДК- 353

## ПРОЕКТ СОЗДАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ХАБА КАК МЕХАНИЗМ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

Чернявский К.Д.

Студент 2 курса, Южный университет (ИУБиП),  
г. Ростов-на-Дону, Россия E-mail: [dokekrkos@mail.ru](mailto:dokekrkos@mail.ru)

Научный руководитель:

Мартынов Б.В.

к.ф.н., доцент, доцент

кафедры Международного менеджмента,

Южный университет (ИУБиП),

г. Ростов-на-Дону, Россия E-mail: [martynov@iubip.ru](mailto:martynov@iubip.ru)

**Аннотация:** В данной статье рассматривается возможность формирования нового логистического хаба на территории Чеченской Республики и его роль в реализации стратегии развития Чеченской Республики до 2025 года.

**Ключевые слова:** логистический хаб, стратегия развития, чеченская республика, валовой региональный продукт.

## THE PROJECT OF CREATING A LOGISTICS HUB AS A MECHANISM FOR IMPLEMENTING THE DEVELOPMENT STRATEGY OF THE CHECHEN REPUBLIC

Chernyavsky K. D.

**Abstract:** This article discusses the possibility of forming a new logistics hub on the territory of the Chechen Republic as a mechanism for implementing the development strategy of the Chechen Republic until 2025.

**Keywords:** logistics hub, development strategy, chechen republic, gross regional product.

Чеченская Республика – южный регион России, занимающий особое геостратегическое положение в евразийском пространстве. Республика расположена в зоне сочленения Европы и Азии, на стыке Кавказского хребта и Восточно-Европейской равнины. На северо-западе Чеченская Республика граничит со Ставропольским краем, на востоке с Республикой Дагестан, на западе с Республикой Ингушетией, на юге по Водораздельному хребту Большого Кавказа республика граничит с Грузией. За последние 20 лет республика пережила множество перемен и на данном этапе прогрессивно

развивается. Стратегия развития республики, согласно плану Министерства экономического развития Чеченской Республики, рассчитана до 2025 год. Одним из важных аспектов является развитие торгово-транспортно-логистического комплекса. Благодаря удачному географическому положению Чеченская Республика является наиболее благоприятной территорией для создания логистического хаба [1].

Проект создания логистического хаба на территории Чеченской Республики рассматривается относительно недавно, но в тоже время является основным в сфере развития транспортно-логистической системы Чеченской Республики. На данный момент ЧР не входит в существующие транспортные коридоры, а именно транспортные коридоры «Север-Юг» и «Восток-Запад», но занимает центральное положение между Черным и Каспийским морями. Идея новой ветки коридоров «Север-Юг» и «Восток-Запад» станет реальной при создании новых магистралей. При его создании Республика получит не только возможности развития малого и среднего предпринимательства в сфере грузоперевозок, но и позволит расширить уже существующие пути, маршруты как внутри страны, так и за её пределами [2]. Транспорт занимает весомые позиции в торгово-транспортно-логистическом комплексе Чеченской Республики. На его долю приходится 23% выпуска, 21% добавленной стоимости, 89% инвестиционных вложений, 43% налоговых выплат, 30% численности занятых, создавая 14,6 тыс. рабочих мест с производительностью труда 0,253 млн руб./чел. [3] Развитие транспортной инфраструктуры приводит к благоустройству территорий населенных пунктов и их окрестностей, приближая сельские районы к урбанизированным территориям [4]. С экономической точки зрения, транспортная инфраструктура является основой любой экономической системы и обеспечивает ее функционирование и развитие [5]. В этом смысле улучшение инфраструктуры можно рассматривать как одно из основных условий развития села и сельского хозяйства [6,9]. Положительными эффектами являются увеличение производства и предоставления услуг, выгода от

экономии на транспортных расходах, сокращение времени поездок, развитие туризма [7,10].

Реализация проекта станет ключевым фактором в реализации стратегии развития 2025. За счёт создания логистического хаба будут развиты не только транспортные системы города и региона, но и такие отрасли экономики республики как:

- промышленный комплекс,
- нефтехимический комплекс,
- строительный комплекс,
- туристско-рекреационный комплекс.

Ключевым фактором в социально-экономическом положении региона является валовой региональный продукт [8,11]. В период с 2006 по 2017 год ВРП вырос в 6 раз. По расчётам Министерства экономического развития Чеченской Республики в период с 2017 по 2025 год этот показатель должен возрасти ещё в 3 раза. При этом на лидирующие позиции среди отраслей экономики должны выйти:

- строительный комплекс,
- нефтехимический комплекс,
- транспортно-логистический комплекс,
- оптовая и розничная торговля.

## **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК**

1. Стратегия социально-экономического развития Чеченской Республики до 2025 года [Электронный ресурс] // URL: <http://economy-chr.ru> (дата обращения 04.04.2019).
2. Чернявский К.Д. Формирование на территории Чеченской Республики логистического хаба как механизма оптимизации транзитного потенциала Евразийской транспортной системы // Логистика – евразийский мост: мат-лы XIV Международ. науч.-практ. конф. / Краснояр. гос. аграр. ун-т. – Ч.2. –Красноярск, 2019. – С. 439-442.
3. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Чеченской Республике [Электронный ресурс] // URL: [http://chechenstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_ts/chechenstat/ru/statistics/grp/](http://chechenstat.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_ts/chechenstat/ru/statistics/grp/) (дата обращения 20.02. 2019).
4. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Актуальные проблемы правового обеспечения управления транспортными системами в контексте диджитализации региональной экономики // Вестник экономики, права и социологии. – 2018. – № 2. – С. 75-78.

5. Мартынов Б.В. Формирование правосознания как метод аттракции самоактуализационных форм деятельности // Методология юридической науки: состояние проблемы, перспективы [сборник статей]. М.О и науки Российской Федерации, Московский гос. ун-т им. М. В. Ломоносова, Ассоц. юридических вузов, Ин-т упр. бизнеса и права; [отв. ред. Марченко М. Н.]. – Москва. – 2008. – С. 41–49.
6. Добросоцкая С.Ю. Коллизии правового обеспечения управления транспортными системами в контексте цифрового развития региона // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – № 1. – С. 77–81.
7. Добросоцкая С.Ю., Мартынов Б.В. Организационно-правовой аспект маркетинга коммерциализации научно-образовательной деятельности на примере межвузовской научно-образовательной платформы для исследования проблем управления транспортными системами и подготовки специалистов // Вестник Института экономики и управления Новгородского государственного университета им. Ярослава Мудрого. – 2018. – № 2 (27). – С. 23 – 29.
8. Мартынов Б.В., Халатян С.Г. Перспективы развития транспортной отрасли страны через призму экологической безопасности и энергоэффективности // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2017. – № 1-1. – С. 74-79.
9. Мартынов Б.В., Коханова В.С. Особенности финансового администрирования трансевразийских транспортных коридоров как фактора безопасности региональной экосистемы // Интеллектуальные ресурсы – региональному развитию. – 2018. – Т. 4, № -1. – С. 27-31.
10. Целых А.Н., Кузнецова И.С. Интеллектуальная система поддержки принятия решений при управлении движением общественного транспорта // Сборник трудов конференции «Современные информационные технологии: тенденции и перспективы развития», 2014. – С. 417-419.