

Международный научно-исследовательский журнал

«Прогрессивная экономика»

№ 12 / 2024 https://progressive-economy.ru/vypusk_1/issledovanie-voprosov-razvitiya-transportno-logisticheskoy-infrastruktury-chechenskoj-respubliki-konecz-xix-v-po-nastoyashhee-vremya/

Научная статья / Original article

Шифр научной специальности ВАК: 5.2.3

УДК 37.014

DOI: 10.54861/27131211_2024_12_143



ИССЛЕДОВАНИЕ ВОПРОСОВ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЧЕЧЕНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (КОНЕЦ XIX В. – ПО НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ). ЧАСТЬ 3

Рахимова Б.Х., старший научный сотрудник лаборатории экономических исследований, кандидат экономических наук, Федеральное государственное бюджетное учреждение науки Комплексный научно-исследовательский институт им. Х.И. Ибрагимова Российской академии наук; старший преподаватель кафедры «Экономика и экономическая безопасность отраслей и предприятий», кандидат экономических наук, Чеченский государственный университет им. А.А. Кадырова, г. Грозный, Россия

Аннотация. Данная работа является продолжением исследования, посвященного развитию транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики с конца XIX в. по настоящее время. В первой и второй части мы подробно рассмотрели значимость железнодорожного транспорта как важного элемента социально-экономического развития региона. В этой части исследования мы продолжаем рассматривать железнодорожный транспорт, в последующих частях планируется уделить внимание другим видам транспорта. В статье автор акцентирует внимание на экономической роли железных дорог, которые обеспечивают эффективные грузоперевозки и пассажирские перевозки. Это, в свою очередь, способствует снижению логистических затрат, что является критически важным для бизнеса и местной экономики, а также создает новые рабочие места, способствуя росту занятости. Железнодорожный транспорт сыграл ключевую роль в интеграции Чеченской Республики, что поспособствовало активному развитию местной промышленности и повышению конкурентоспособности. Социальные аспекты, связанные с развитием железнодорожной инфраструктуры, также имеют большое значение: способствует улучшению качества жизни и снижению уровня безработицы. Актуальность данной работы обусловлена недостаточной освещенностью исторических аспектов и последствий в мире на логистическую инфраструктуру Чеченской Республики. Несмотря на наличие исследований, посвященных отдельным аспектам транспортной инфраструктуры, комплексный анализ, охватывающий указанный период, остается практически неразработанным. Это создает пробелы в понимании того, как исторические события влияли на развитие транспортных сетей, а также на восстановление и модернизацию инфраструктуры в постконфликтные годы. В рамках данной части работы

будет рассмотрен период с 1918 г. по 1940 г., которые помогут глубже понять развитие транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики. К слову, в первой части мы исследовали период с 1893 г. по 1913 г., во второй части с 1914 г. по 1918 г. На данных этапах автор решил уделить внимание историческим аспектам развития транспортной инфраструктуры, где будет проанализировано, как формировалась дорожная сеть, какие факторы способствовали ее развитию, а также какие изменения произошли в результате политических и экономических преобразований. Важно отметить, что транспортная инфраструктура не только служит связующим звеном между регионами, но и является индикатором общего уровня развития общества.

Ключевые слова: транспортно-логистическая инфраструктура, регион, железнодорожный транспорт, железная дорога, городская инфраструктура.

DEVELOPMENT RESEARCH TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF THE CHECHEN REPUBLIC (END OF THE 19TH CENTURY - TO THE PRESENT TIME). PART III

Rakhimova B.Kh., Senior Researcher, Laboratory of Economic Research, PhD in Economics, Kh. Ibragimov Complex Institute of the Russian Academy of Sciences; Senior Lecturer, Department of Economics and Economic Security of Industries and Enterprises, PhD in Economics, Kadyrov Chechen State University, Grozny, Russia

Abstract. This work is a continuation of the study devoted to the development of the transport and logistics infrastructure of the Chechen Republic from the end of the 19th century to the present. In the first and second parts, we examined in detail the importance of rail transport as an important element of the socio-economic development of the region. In this part of the study, we continue to consider rail transport, in subsequent parts we plan to pay attention to other types of transport. In the article, the author focuses on the economic role of railways, which provide efficient freight and passenger transportation. This, in turn, helps to reduce logistics costs, which is critical for business and the local economy, and also creates new jobs, contributing to employment growth. Rail transport played a key role in the integration of the Chechen Republic, which contributed to the development of local industry and increased competitiveness. Social aspects associated with the development of railway infrastructure are also of great importance: they contribute to improving the quality of life and reducing unemployment. The relevance of this work is due to the insufficient coverage of historical aspects and consequences in the world on the logistics infrastructure of the Chechen Republic. Despite the existence of studies devoted to individual aspects of transport infrastructure, a comprehensive analysis covering this period remains virtually undeveloped. This creates gaps in understanding how historical events influenced the development of transport networks, as well as the restoration and modernization of infrastructure in the post-conflict years. This part of the work will consider the period from 1918 to 1940, which will help to better understand the development of the transport and logistics infrastructure of the Chechen Republic. By the way, in the first part we studied the period from 1893 to 1913, in the second part from 1914 to 1918. At these stages, the author decided to pay attention to the historical aspects of the development of transport infrastructure, where he will analyze how the road network was formed, what factors contributed to its development, and what changes occurred as a result of political and economic transformations. It is important to note that

transport infrastructure not only serves as a link between regions, but is also an indicator of the general level of development of society.

Keywords: transport and logistics infrastructure, region, rail transport, railway, urban infrastructure.

JEL classification: R11, O18, L92.

Для цитирования: Рахимова Б.Х. Исследование вопросов развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики (конец XIX в. – по настоящее время). Часть 3 // Прогрессивная экономика. 2024. № 12. С. 143–155. DOI: 10.54861/27131211_2024_12_143.

Статья поступила в редакцию: 12.12.2024 г. Одобрена после рецензирования: 23.12.2024 г. Принята к публикации: 23.12.2024 г.

For citation: Rakhimova B.Kh. Development research transport and logistics infrastructure of the Chechen Republic (end of the 19th century – to the present time). Part III // Progressive Economy. 2024. No. 12. pp. 143–155. DOI: 10.54861/27131211_2024_12_143.

The article was submitted to the editorial office: 12/12/2024. Approved after review: 23/12/2024. Accepted for publication: 23/12/2024.

Введение

Автором проводится исследование о формировании и развитии транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики с конца XIX в. по настоящее время. Формирование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики началось с момента строительства Владикавказской железной дороги, частью которой являлась Беслано-Петровская ветвь. В первых двух частях нашего исследования мы подробно рассмотрели строительство железной дороги, появление станции Грозный и Гудермесского паровозного депо, причины и задачи, охарактеризовали социально-экономическую и общественно-политическую ситуацию в регионе, уделили пристальное внимание наличию квалифицированных кадров и их роли в становлении транспортно-логистической инфраструктуры региона. Кроме того, мы отметили, каково было социальное положение железнодорожников в этот непростой период и штрафные санкции, которым они подвергались за любую провинность.

В предыдущих частях, мы отмечали роль транспортно-логистической инфраструктуры в социально-экономическом развитии региона. В ходе революционного движения транспортная инфраструктура подвергалась постоянным атакам, ей был нанесен колоссальный ущерб. Стоит отметить, что сформировавшиеся бандформирования наносили существенный урон железнодорожному транспорту, что приводило к приостановке железнодорожного движения. Однако, силами чеченских партизан, Красной Армии и железнодорожных рабочих удалось отстоять железнодорожный вокзал и город.

Обзор литературы

Вопросы развития транспортно-логистической инфраструктуры в последние годы приобретают особую актуальность, как стратегического направления повышения конкурентоспособности национальной экономики. Транспортно-логистическая инфраструктура Чеченской Республики занимает центральное место в социально-экономическом развитии региона, способствуя налаживанию логистических цепочек не только с соседними регионами, но и зарубежными государствами, с которыми граничит (Грузия). Кроме того, учитывая, что развитие нефтяной промышленности способствовало увеличению количества населения, налаживание транспортного сообщения между регионами стало инструментом удовлетворения возрастающих потребностей населения и предпринимательского сектора.

Т.С. Тасуева отмечает, увеличению объемов грузопотоков в регионе по международным и региональным направлениям будет способствовать создание логистических центров и торговых домов. Появление логистических центров будет способствовать росту экономики, минимизации логистических издержек и повышению качества логистических услуг [12]. А.А. Стариков отмечает, что эффективное развитие субъектов транспортно-логистической сферы возможно в условиях укрепления потенциала национальных и региональных логистических операторов [11]. Е.А. Яковлева и др. в своей работе [18] отмечают, что доля транспортной отрасли в валовой добавленной стоимости составляет 7% и по протяженности железнодорожных линий Россия занимает третье место. Е.А. Яковлева и др. отдельно отмечают, что в современном мире на рынке появляются игроки, использующие в своей деятельности цифровые технологии. Отдельно, хотелось бы, отметить, что процесс цифровизации присущ не только транспортно-логистической отрасли, но всем отраслям, а цифровые технологии становятся неотъемлемым элементом сферы деятельности человека. Как в транспортно-логистической отрасли, так и в других отраслях, для тех субъектов, которые по ряду причин не смогут использовать цифровые технологии в своей деятельности характерной чертой станет снижение уровня конкурентоспособности, что, в конечном итоге, может послужить причиной ухода с рынка.

Е.С. Аكوпова, Е.К. Пиливанова, С.И. Самыгин в своей работе отмечают, что приме и обработка огромных объемов продукции возможно при наличии мультимодальных транспортно-логистических центров. Авторы выделяют черты с учетом цифровизации, которые, по их мнению, будут характерны для транспортной отрасли: «мультимодальные перевозки грузов, прямые смешанные перевозки пассажирского типа, применение единых стандартов при управлении цифровой транспортно-логистической инфраструктурой, транспортно-логистическая безопасность» [1]. Е.В. Дробот, И.Н. Макаров, В.В. Колесников и Н.С. Жидков отмечают, что пространственное распределение потребностей хозяйственной системы государства послужило причиной формирования системы международных и национальных

транспортных коридоров [4]. Таким образом, проведя дальнейший анализ литературы мы пришли к выводу, который изложили еще в первой части нашего исследования – вопросы развития транспортно-логистической инфраструктуры Чеченской Республики с начала XX в. малоизучен, несмотря на активный интерес к данной теме. Отдельно отметим, что одной из причин такого состояния является нехватка материала, в связи с их утерей. В процессе нашего исследования мы обращались к научным исследованиям и источникам, характеризующим развитие промышленности в годы становления и развития Советской власти, и должны отметить скудность данного материала.

Материалы и методы

Теоретической базой и практической базой исследования послужили исторические очерки, статистические сборники, Интернет-ресурсы и информация, представленная СМИ. В процессе исследования были использованы различные методы научного познания, в том числе индукция и дедукция, что позволило нам сформировать свое представление о развитии транспортно-логистической инфраструктуры в указанный период, а также методы системного анализа, которые позволили нам выявить проблемы и определить задачи развития транспортно-логистической инфраструктуры региона. Кроме того, мы использовали статистические сборники, которые дали нам представление о развитии инфраструктуры.

Результаты и обсуждение

Формирование и развитие транспортно-логистической инфраструктуры не только в Чеченской Республике, но и в других регионах сталкивалось с множеством проблем политического, административного, экономического характера. Транспортно-логистический фактор играет первостепенную роль в процессе распределения производственных средств на территории региона. Немаловажной составляющей в процессе размещения производств является уровень развития региона, в том числе наличие транспортных средств, возможность оперативной перевозки товаров, доступность разных маршрутов, гибкость транспортно-логистической системы. Кроме того, подчеркнем, что развитие транспортно-логистической инфраструктуры региона является одним из факторов, способствующих развитию региона. Среди преимуществ развития транспортно-логистической инфраструктуры региона выделяют занятость населения, доступ к новым рынкам, рост инвестиционной привлекательности, конкурентоспособность региона [2]. К примеру, развитие торговли происходило вдоль Владикавказской железной дороги. «...На станции Слепцовская...ежегодно проводились две ярмарки с оборотом...в 200 тысяч рублей каждая...» [8]. Центром торговли и промышленности стала станция Хасавюрт, развитие которой способствовали развитию межрегиональных связей с Баку. Возле станции построили завод для изготовления солода, мукомольные предприятия, маслобойни и др. В это время в Чеченской Республике функционировали 643 торговых заведения, чей оборот составлял 2 млн. руб. [8].

Предпринятые меры по обеспеченности Чеченской Республики транспортной инфраструктурой стали одним из главных факторов развития нефтяной промышленности региона и налаживания межрегиональных связей, привлечения иностранных инвестиций и создания образовательных учреждений. Так, в нефтяную промышленность вначале XX в. было вложено 22,6 млн. руб., а к 1 января 1914 г. – 88,2 млн. руб., из которых 58% приходилось на иностранный капитал [8]. В конце XIX в. развитие транспортной инфраструктуры Чеченской Республики стала значимым фактором в процессе производства и реализации нефтяной продукции, «увеличивая тем самым ее стоимость на величину транспортных издержек, которые включаются в себестоимость продукции» [14].

Во второй части нашего исследования, автор уже упоминал о том, что Стаечный комитет запретил железнодорожное движение из Грозного в Георгиевск. Однако прибывший поезд из Москвы в Грозный известил о подавлении восстаний в Москве и Ростове, в результате которого Стаечный комитет пришел к выводу о необходимости восстановления железнодорожного сообщения с 26 декабря. Вскоре сторонники самодержавия активизировались, что привело к увеличению численности войск на Владикавказской железной дороге. Вот, что, писал начальник жандармского управления Владикавказской железной дороги от 19 января 1906 г. в департамент полиции: «Упрек офицеров в бездеятельности возмутителен. Работают выше всякой похвалы и наград: арестованных больше, чем, возможно». С демонстрантами расправлялись жестоко, подвергая аресту без судебного заключения [7].

В 1911 г., железнодорожники Грозного предприняли попытку организации потребительского общества, а в июле того же года открыли «Общество потребителей города Грозного и его окрестностей». Открытие потребительского общества позволило улучшить условия жизни рабочих, например, было заключено соглашение со стоматологом о льготном лечении членов общества [8]. Отметим, что грозненские рабочие активно участвовали в становлении Советской власти, за что подвергались аресту и увольнениям. «...с 1 октября 1912 г. были уволены с железнодорожной службы после произведенного у них обыска участники рабочего движения Сазонкин и Просвирин, а с промыслов слесарь В.С. Семенютенко, которому затем удалось устроиться на железную дорогу, но и там вскоре было отказано в приёме и зачислении». Собрания Грозненской социал-демократической организации и рабочих-железнодорожников проходили на квартире маляра Туголукова Евсея Семеновича, который работал на Владикавказской железной дороге [8].

Согласно воспоминаниям Г.В. Ярошевского в апреле 1918 г. в Грозном действовал Городской Совет рабочих крестьянских солдатских депутатов под председательством Н.Ф. Гикало. В июне 1918 г. Гикало организовал митинг и указывал на необходимость помощи владикавказским рабочим в условиях строжайшей секретности, по окончании которого началась погрузка двух рот в вагоны. Г.В. Ярошевский вспоминает, что станции было приказано

проезжать в полной тишине, так как кроме сторонников Советской власти, на станциях проживали и приверженцы старого режима. Вот, что, далее пишет Г.В. Ярошевский в своих воспоминаниях: «Станицы сунженской линии мы проехали ночью и почти без остановки и к свету прибыли на станцию Назрань, где только и открыли двери вагонов. Во Владикавказ прибыли к обеду. Город жил в напряженной обстановке» [19].

Далее, из воспоминаний Г.В. Ярошевского следует, что в помощь владикавказским рабочим в Муртазово были отправлены две роты, которые заняли позиции возле станицы Котляровская, для чего ночью пришлось перебраться по железнодорожному мосту через Терек. Помощь роте оказывал владикавказский бронепоезд, который ходил между станцией Муртазово и железнодорожным мостом, через Терек [19].

Сегодня Муртазово представляет собой железнодорожную станцию, находящуюся в Минераловодском регионе Северо-Кавказской железной дороги, чья протяженность дорог составляет 1 362,4 км. Станция Котляровская расположена в городе Майском Кабардино-Балкарской Республики, а станция Муртазово – городе Терек Кабардино-Балкарской Республики [9]. К слову, в 1914 г., налажено железнодорожное сообщение станицы Котляровской с Нальчиком.

Вскоре, Георгий Бичерахов поднял во Владикавказе революционный мятеж и предложил в августе 1918 г. Грозненской станице начать боевые действия против города Грозного. 18 августа 1918 г. совместными усилиями владикавказских рабочих, красноармейцев, населением и представителями другими национальностей мятеж был подавлен [19]. Об этом автор подробно рассказал во второй части своего исследования. Стоит отметить, что нестабильная политическая и экономическая ситуация в стране привела к нарушению железнодорожного сообщения между Грозным и Владикавказом. Соответственно, были нарушены логистические цепочки, межрегиональные хозяйственные связи, прекратился обмен товарами и услугами, практически прекратились инвестиции в развитие городской инфраструктуры, наблюдалось снижение производительности труда.

Провозглашение Советской власти на территории Терской области вселило надежду в сердца железнодорожников на установление порядка и равенства. Однако Чечня оказалась расколотой на различные блоки, представленные Деникиным, Асланбеком Шериповым и Таштемиром Эльдерхановым и др. [3]. Весной 1919 г. ознаменовалось началом Деникинской оккупации, результатом которого стало уничтожение 24 населенных пунктов, оказавших вооруженное сопротивление [3]. Разумеется, в этих условиях транспортная инфраструктура региона несла существенные убытки, но даже в таких условиях железнодорожные рабочие пытались минимизировать негативные последствия, чтоб не прерывать оставшиеся логистические цепочки. Железнодорожный транспорт сыграл значительную роль в формировании региональной инфраструктуры, социальной, культурной и хозяйственной жизни региона. Учитывая масштабы страны,

железнодорожный транспорт является универсальным транспортом, соединяющим различные регионы независимо от их протяженности, а также географических и природно-климатических условий. К слову, опережая события, скажем, что на Кавказском инвестиционном форуме, прошедшем в Грозном в июле 2024 г., было подписано соглашение о реализации инвестиционного проекта «Организация пассажирского и грузового сообщения на участке железной дороги Назрань – Грозный с учетом восстановления железнодорожной линии Слепцовская – Грозный и реконструкции участка Назрань – Слепцовская» [5]. В 2022 г. железнодорожным транспортом Чеченской Республики было перевезено 66 тыс. чел., а автобусным – 13 375,2 тыс. чел. [13]. В целях развития туристического направления планируется реконструкция линии Грозный – Назрань. Это сыграет превалирующую роль в восстановлении пригородных пассажирских поездов. Наряду с восстановлением объектов железнодорожного транспорта планируется наладить железнодорожное движение через Минеральные Воды [6]. Другими словами, как в начале XX в. железнодорожный транспорт занимал ведущее место в региональном развитии, так и сегодня данному виду транспорта уделяется пристальное внимание.

Возвращаясь в век XX, отметим, что Красной Армии удалось вытеснить белогвардейцев с территории Северного Кавказа. «Части XI Армии переходят в решительное наступление на Владикавказ – Грозный с целью окончательной ликвидации Терского фронта белых» [10]. Уже в марте 1920 г. Красной Армии удалось освободить станцию Гудермес и возобновить движение пассажирских поездов между Грозным и Владикавказом. Сутки понадобились части XI Красной Армии на восстановление разрушенного участка железной дороги, соединяющей Гудермес с Грозным. Уже в марте 1920 г. Красной Армии удалось освободить станцию Гудермес и возобновить движение пассажирских поездов между Грозным и Владикавказом. Сутки понадобились части XI Красной Армии на восстановление разрушенного участка железной дороги, соединяющей Гудермес с Грозным. Освобождение Гудермеса позволило воинским отрядам ремонтных мастерских приступить к восстановлению станции и рабочего поселка. Восстановление железнодорожного сообщения имело стратегическое значение для промышленности региона, так как остро стоял вопрос об экспорте нефтяной продукции из Грозного в другие регионы. Вскоре воинские отряды ремонтных мастерских ушли вслед за армией, а им на смену, для продолжения ремонта железнодорожных станций, пришли подразделения Кавказской трудовой армии. Совет Народных Комиссаров в Терской советской республике предпринял срочные шаги для восстановления транспортной системы. В регионе начали производить нефтяные цистерны, осуществлялся ремонт паровозов и другого подвижного состава, а также была организована охрана грузов во время их перевозки. Несмотря на тяжелые условия, связанные с недостаточной обеспеченностью материально-техническим снабжением, подразделения Кавказской трудовой армии

удалось провести ремонтные работы и восстановить здание паровозного депо и запустить движение из Грозного через Гудермес и далее по Терской линии [10].

В процессе развития региона главной задачей транспортной инфраструктуры становится эффективное функционирование ключевых отраслей экономики. Особенно это актуально в современных условиях, когда антироссийские санкции стало причиной нарушения логистических цепочек и необходимости налаживания нового транспортно-логистического сообщения. В период с 1920 по 1940 годы Чеченская Республика претерпела значительные изменения в своей транспортной инфраструктуре. В начале 1920-х годов, после гражданской войны, республика находилась в состоянии экономического упадка. Однако с началом индустриализации в 1930-х годах началось активное строительство транспортных магистралей и железных дорог. В частности, в 1932 году была завершена реконструкция железнодорожной линии Грозный – Аргун, что существенно улучшило транспортное сообщение между регионами.

Основными грузами были нефть, газ, строительные материалы и сельскохозяйственная продукция. Развитие железнодорожного транспорта требовало наличия квалифицированных кадров. В 1920-х годах в Чеченской Республике наблюдался дефицит специалистов железнодорожного транспорта. Стоит отметить, что развитие региона стало толчком к появлению учебных заведений, которые стали готовить квалифицированные кадры с необходимыми компетенциями. Однако, казалось бы, развитие транспортно-логистической инфраструктуры способствовало повышению уровня социально-экономического развития региона. Наряду с этим имелись ряд проблем в процессе развития железнодорожного транспорта, требовавшие скорейшего решения:

1. Инфраструктурные недостатки.

Состояние железнодорожной инфраструктуры оставляло желать лучшего. Многие участки путей требовали ремонта и модернизации, что ограничивало скорость и безопасность перевозок.

2. Дефицит ресурсов.

Недостаток финансирования и ресурсов для строительства новых линий и ремонта существующих путей также сказывался на развитии железнодорожного транспорта. Это затрудняло выполнение планов по увеличению объемов грузоперевозок.

3. Политические и социальные факторы.

Политическая нестабильность и социальные конфликты в регионе также негативно сказались на развитии железнодорожного транспорта. Гражданская война и репрессии 1930-х годов привели к нехватке рабочих рук и снижению производительности.

В 1913 г. эксплуатационная длина железных дорог в республике составила 150 км, а в 1950 г. этот показатель увеличился на 176 км и эксплуатационная длина железных дорог составила 326 км, при это

численность рабочих на железнодорожном транспорте в сентябре 1940 г. составила 5,4 тыс. чел., а в сентябре 1950 г. – 7 тыс. чел., численность рабочих на автомобильном городском электрическом транспорте составила 7,2 тыс. чел. и 9,2 тыс. чел. соответственно. В процентном соотношении численность рабочих на железнодорожном транспорте составила 5,7% в 1940 г. и 6,4% в 1950 г., на автомобильном транспорте – 7,6% и 8,4% соответственно. К сожалению, в статистическом сборнике отсутствуют данные о протяженности автомобильных дорог в 1940 г., но известно, что протяженность автомобильных дорог составила в 1950 г. составила 405 км [17].

К началу 1940-х годов Чеченская Республика стала важным транспортным узлом, связывающим различные регионы страны. Однако последствия Великой Отечественной войны привели к разрушениям в инфраструктуре, и восстановление транспортной сети стало первостепенной задачей в послевоенные годы. В этот период акцент был сделан на восстановление и развитие автомобильных дорог, которые обеспечивали связь с соседними регионами и центрами. Основные магистрали, такие как дороги, связывающие Грозный с Москвой и другими значимыми городами, несколько увеличили свою значимость после войны [15].

Развитие промышленности, транспортно-логистической инфраструктуры оказало положительное влияние на социально-экономическое развитие региона, о чем свидетельствует увеличение численности населения. В 1913 г. численность населения г. Грозного составила 30,4 тыс. чел., в 1920 г. – 45,2 тыс. чел., в 1939 г. – 172,5 тыс. чел [17]. С 1950-х годов в республике началась активная работа по модернизации и расширению транспортной сети. Поддержка со стороны центральных властей позволила реализовать различные проекты по улучшению автомобильных и железнодорожных коммуникаций. В этом контексте также было важно учитывать растущие потребности в грузоперевозках, вызванные экономическим ростом и увеличением объемов производства. Эффективная работа транспортного комплекса способствовала не только экономическому развитию, но и улучшению социального благосостояния населения [16].

Роль транспортной инфраструктуры имеет ключевое значение в процессе социально-экономического развития региона и эффективного использования имеющихся ресурсов. Стоит отметить, что именно на транспортно-логистической инфраструктуре лежит главная задача - формирование межрегиональных торгово-экономических связей и повышение конкурентоспособности региональной экономики.

Заключение

Таким образом, автор констатирует, значимость железнодорожного транспорта в региональной экономике. Ведь железнодорожный транспорт имеет огромные преимущества перед другими видами транспорта, которое заключается в возможности транспортировки больших объемов грузов на дальние расстояния. В начале XX в., да в наше время, это имело огромное

значение для Чеченской Республики. Развитие промышленности, сельского хозяйства способствовало экспорту природных ресурсов.

Развитие железнодорожного транспорта открыло выход на мировые рынки сбыта продукции, что имело положительно влияние на развитие местной промышленности. Наряду с этим, еще одним преимуществом развития железнодорожного транспорта стало минимизация логистических издержек, которое обосновывалось тем, что именно этот вид транспорта отличался доступностью, возможностью преодолеть большие расстояния за короткий промежуток времени и минимальным уровнем затрат. Такое положение дел только способствовало дальнейшему развитию транспортно-логистической инфраструктуры. В свою очередь, развитие железнодорожного транспорта, соответственно, развитие городской инфраструктуры, способствовало увеличению количества населения, появлению рабочих мест и повышению доходов в местный бюджет.

После окончания Гражданской войны вопрос развития транспортно-логистической инфраструктуры стоял особенно остро. Поэтому встал вопрос развития железнодорожных линий, ремонта депо и паровозов, что представляло трудности в связи с нехваткой инструментов. Железнодорожный транспорт способствовал налаживанию экономических связей Чеченской Республики с другими регионами и сельскими территориями, что способствовало интеграции региона в общую социальную и экономическую жизнь страны. В социальной жизни населения также произошли изменения, а именно население региона могло совершать поездки на дальние расстояния, наладить торговлю с соседями, трудоустроиться в других регионах или получить образование, что благоприятным образом сказалось на уровне благосостояния населения.

Исходя из сказанного, отметим, что развитие железнодорожного транспорта Чеченской Республики с 1918 г. по 1940 г., как фактора развития транспортно-логистической инфраструктуры региона и региональной экономики, занимало ключевое значение в развитии хозяйственных связей с другими регионами и повышении экономического роста. В современных реалиях, развитие железнодорожной инфраструктуры является одним из значимых инструментов в формировании эффективной транспортной системы, которая способствует устойчивому развитию национальной экономики. К слову, учитывая возрастающий уровень конкуренции в современном мире, вопросу развития транспортно-логистической инфраструктуры уделяется пристальное внимание в процессе разработки стратегии социально-экономического развития.

Литература

1. Аكوпова Е.С., Пиливанова Е.К., Самыгин С.И. Мировая транспортно-логистическая инфраструктура: цифровая трансформация 2020 года // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2021. № 1. С. 87–92.
2. Вострикова Е.О., Мешкова А.П. Транспортно-логистическая инфраструктура как фактор устойчивого развития региона // Первое экономическое издательство. 2022. Т. 5. № 3. С. 1073–1092.
3. Гацаева Т.И. К вопросу о военно-политическом положении в Чечне в период Деникинской оккупации // Национально-государственное строительство в Чечне: история и современность. Материалы региональной научной конференции, посвященной 90-летию автономии Чечни. Грозный. 2012. С. 146–149.
4. Дробот Е.В., Макаров И.Н., Колесников В.В., Жидков Н.С. Формирование новой системы транспортно-логистической инфраструктуры как необходимой составляющей роста экономики России и стран Азии // Экономика Центральной Азии. 2023. Т. 7. № 1. С. 37–48.
5. Ингушетия, Чечня и СКЖД подписали на КИФ соглашение о восстановлении ж/д-сообщения // ТАСС. URL: <https://tass.ru>.
6. Ингушетия, Чечня и РЖД подписали соглашение о развитии ж/д сообщения // РБК. URL: <https://rbc.ru/>.
7. История Чечни с древнейших времен до наших дней. В 2-х т. Т. II. История Чечни XX и начала XXI веков. Грозный: ГУП «Книжное издательство», 2008. 832 с.
8. Колосов Л.Н. Чечено-Ингушетия накануне Великого Октября (1907-1917 годы). Грозный, Чечено-Ингушское книжное издательство, 1968. URL: <https://neb-chr.ru/books/242/details>.
9. Новая российская интернет-энциклопедия // РУВИКИ. URL: <https://ru.ruwiki.ru/>.
10. Руссков Н.Т. Впереди – зеленый. Грозный: Чечено-Ингушское книжное издательство, 1981. 64 с.
11. Стариков А.А. Проблемы и перспективы развития транспортно-логистической инфраструктуры В Российской Федерации // Российский экономический интернет-журнал. 2022. № 4. URL: <http://www.e-rej.ru/>.
12. Тасуева Т.С. Цифровая трансформация транспортно-логистического комплекса региона // Вестник ГГНТУ. Гуманитарные и социально-экономические науки. 2024. Т. XX. № 2 (36). С. 27–35.
13. Территориальный орган Федеральной службы государственной статистики по Чеченской Республике. URL: <https://95.rosstat.gov.ru/folder/39020>.
14. Тумхаджиев А.Б. Совершенствование транспортной системы региона как важнейшей составляющей эффективного развития экономики // АПК: регионы России. 2012. № 1. С. 50–52.

15. Тумхаджиев А.Б., Хасуева А.Ш. Развитие транспортной инфраструктуры с учетом социально-экономического развития Чеченской Республики // Terra Economicus. 2012. № 1–2. С. 149–153.

16. Транспортная отрасль Чечни и пути её дальнейшего развития. URL: mtischr.ru.

17. Чечено-Ингушская АССР за 40 лет. Статистический сборник // Статистическое управление Чечено-Ингушской АССР. Чечено-Ингушское книжное издательство, 1960.

18. Яковлева Е.А., Зеликов В.А., Титова Е.В., Субхонбердиев А.Ш., Костина Д.К., Губертов Е.А. Цифровизация транспортно-логистической отрасли в условиях глобализации мировой экономики // Вестник Воронежского государственного университета инженерных технологий. 2019. С. 243–250.

19. Ярошевский Г.В. Грозненская Красная армия с бичераховскими и деникинскими бандами в 1918 – 1919 г. Издательство «Грозный», 1960 168 с.