

УДК 297(470.67):338.486

DOI: 10.21779/2500-1930-2021-36-1-99-107

Дж.А. Гусенова

Дагестанское ответвление проекта «Великий шёлковый путь»: проблемы и перспективы развития

Дагестанский государственный университет; Россия, 367000, г. Махачкала, ул. М. Гаджиева, 43а; gusenowa03111978@yandex.ru

В статье отмечено, что реализация международного проекта «Великий шёлковый путь» для Республики Дагестан имеет более отчётливые контуры перспектив по сравнению с другими Северо-Кавказскими республиками, поскольку здесь сохранились историко-культурные комплексы, имеющие самое непосредственное отношение к этой торговой магистрали. В подавляющем большинстве эти историко-культурные объекты сосредоточены в старой части города Дербента, что делает затруднительной организацию именно кольцевого маршрута по республике. С Великим шелковым путём в Дагестане ассоциируются и культовые объекты, имеющие отношение к распространению ислама в регионе. Сохранившиеся в республике, адаптированные к канонам ислама домонотеистические верования и связанные с ними праздники как, например «праздник Первой борозды», способствовали тому, что религиозный туризм и неканоническое паломничество внутри республики остаются одними из наиболее популярных направлений неорганизованного туризма. В целом, в Дагестане относительно высок социальный запрос на халяль-индустрию.

Сам старт реализации этого проекта стал возможным благодаря принятию федеральным и региональным правительствами ряда программ развития, направленных на создание условий для развития туристической индустрии в целом в регионе. Автор обращает внимание на то, что анализ активности государственных и частных инвестиций в этом направлении показывает, что инвесторам и республиканскому правительству данный проект представляется менее привлекательным, поскольку отдается предпочтение освоению прежде всего прибрежной зоны Каспия и организации пляжного туризма, чем строительству туристской инфраструктуры в «глубине» территории. Одним из таких сдерживающих факторов выступает плохая дорожно-транспортная инфраструктура, которая в совокупности благоустроена асфальтобетонным покрытием только на 37,19 % от общей протяжённости дорог всех уровней. В том числе это касается и неравномерности её развития.

Кроме того, имеющийся в республике гостиничный номерной фонд, в подавляющем большинстве не отвечающий мировому уровню и представленный малономерными гостиницами, не способен сегодня адекватно ответить растущему потоку туристов. Так, в 2019 году на 3600 номеров, с учетом гостиничных домов, расположенных в том числе и в отдалённых населённых пунктах, пришлось 850 тысяч туристов.

Ключевые слова: *туризм, Великий шелковый путь, Дагестан, гостиничный сервис Дагестана, состояние дорожно-транспортной сети.*

Проект «Великий шелковый путь» реализуется на Северном Кавказе не только как туристический, но и как транспортно-логистический, бизнес-инфраструктурный, инвестиционный и является своего рода стартовой площадкой межрегионального экономического и культурного сотрудничества субъектов Северо-Кавказского федерального округа РФ. Проект задумывался не только для налаживания диалога с представи-

телями органов государственной власти и негосударственных организаций по поводу вопросов регионального развития, но и как площадка, позволяющая выходить субъектам округа с инициативами на международный уровень. Здесь следует упомянуть, что сам *Шёлковый путь* «в зависимости от исторических обстоятельств» [1, с. 4] часто менял не только свой маршрут, но и перечень провозимых товаров. И если с развитием мореплавания его значимость именно как торгового пути начиная с XVI века на несколько столетий снизилась, то сегодня он больше рассматривается как комплексный глобализационный «проект» Китая, включающий задачи укрепления не только торговых, но и политических, транспортно-логистических, социокультурных, туристских и иных связей. Как туристический проект он имеет как общую концепцию своего развития для всего региона, так и специфическую для каждой из республик Северного Кавказа. Представляет интерес его реализация как туристического проекта на территории Дагестана, поскольку исторически она играла ключевую роль в Северо-Кавказском ответвлении «Великого шёлкового пути». В этом усматриваются определённые параллели с республиками Центральной Азии, которые необходимо учитывать в стратегии реализации данного международного проекта на Северном Кавказе и в Дагестане, а именно опыт реализации проекта среднеазиатской стороной.

Прежде чем говорить об общей концепции и динамике продвижения международного проекта на территории Дагестана, необходимо понимать, что маршрут «Великий шёлковый путь» начинается в республиках Северного Кавказа и не «снизу», от потенциального потребителя и потребительского спроса, а «сверху», в качестве своеобразной «точки роста» социально-экономического развития региона. В его организации и продвижении были задействованы госкомпании и ведомственные структуры федерального уровня, Минкавказ России, Корпорация развития Северного Кавказа с фондом «Посети Кавказ», а также Координационный совет по туризму при Минкультуры РФ и другие. Следовательно, изначально это был больше социальный проект, нежели коммерческий.

Базовым документом этой федеральной инициативы, отражающим «основные направления, способы и средства достижения стратегических целей устойчивого развития и обеспечения национальной безопасности» [10] РФ на территориях Северо-Кавказских республик, можно считать утвержденную распоряжением Правительства РФ от 6 сентября 2010 г. № 1485-р «Стратегию социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года».

Документ разрабатывался Правительством РФ в условиях ряда негативных макроэкономических показателей по региону. На момент принятия «Стратегии» доля аграрного сектора в валовом региональном продукте достигала 22 %, тогда как по всей России этот показатель составлял лишь 5 %; в обрабатывающей промышленности до 15 % (по РФ – 19 %); доля сектора государственного управления и сферы социальных (в том числе и коммунальных) услуг до 55 % (по РФ – 16 %); безработица варьировалась от 8 до 55 %, что в 9 раз превышает среднероссийский уровень [10]. В течение длительного времени Северо-Кавказские республики занимали и по-прежнему занимают низовые рейтинги в динамике различных общероссийских социально-экономических показателей. К этому можно добавить высокую дотационность бюджетов республик, сложную криминогенную обстановку, негативный информационный фон, миграционные и демографические сдвиги, низкий уровень урбанизации населения (на 1 января 2010 г. доля сельских жителей в округе составила 51,5 %), напряженную этнополитическую ситуацию тех лет и многое другое. Поэтому его реализация – это скорее стартовая площадка для первых комплексных инвестиционных вливаний.

Республика Дагестан выделяется среди остальных Северо-Кавказских республик наличием на своей территории большого количества историко-культурных памятников, имеющих самое непосредственное отношение к Великому шёлковому пути.

Как известно, Великий шёлковый путь исторически играл роль канала распространения не только товаров и услуг, но и знаний, идей и даже мировых религий [6]. Так, большое влияние на социокультурную составляющую Центральной Азии оказал ислам, активно распространявшийся с VIII в. первоначально силой оружия, а затем по Шелковому пути – мирным способом. «В XIV в. ислам дошел до границ Китая, вытеснив буддизм из Восточного Туркестана (ныне китайский Синьзян-Уйгурский район). Правители-монголы первоначально рассматривали ислам лишь как одно из равнозначных вероучений, но в XIV в. почти все монгольские государства (кроме Китая) приняли мусульманскую веру как государственную религию» [5]. Аналогичные процессы наблюдались и в Дагестане, на территории которого сохранилось большое количество объектов историко-культурного наследия, имеющих отношение к истории распространения ислама, и которые могут послужить мощным импульсом развития познавательного, религиозного и историко-культурного туризма как внутреннего, так и въездного. Однако анализ деятельности наиболее крупных туристических агентств Дагестана показал, что внутренние и въездные туры организуются преимущественно вокруг однодневных поездок в историческую часть г. Дербента, в села Кубачи и Кала-Корейш Дахадаевского района, а также на сакральную гору Шалбуздаг. В целом же, по данным профильного министерства и экспертов, на сегодняшний день в республике насчитывается более 6,5 тыс. памятников истории и культуры (из них 173 федерального значения), рекреационная емкость которых может составить более 2 млн туристов в год.

Несмотря на то что Министерством по туризму и народным художественным промыслам РД межрегиональный маршрут «Великий шелковый путь» причислен к числу приоритетных [8], у ведомства, очевидно, нет четкой концепции и программы реализации этого маршрута. Условно можно выделить два таких проекта, сопряженных с ним: «Чайный экспресс» как Северо-Кавказский кольцевой маршрут и внутриреспубликанский маршрут «Великого шёлкового пути», созданный и продвигаемый силами местных специалистов.

Северо-Кавказское ответвление международного проекта «Великий шёлковый путь» получило своё реальное воплощение в 2011 году, когда с 2 по 6 октября столица Чеченской Республики город Грозный принимал у себя VI Международный форум мэров городов Шелкового пути. Для понимания масштаба и уровня проведения мероприятия добавим, что первый такой форум проходил в 2006 году в Ташкенте (Узбекистан), второй – в китайском городе Ланьчжоу, третий – в г. Алматы (Казахстан), четвертый – в г. Пьонгк (Южная Корея), а пятый состоялся в г. Шираз (Иран). В мероприятии тогда приняли участие около 90 человек из числа глав администраций городов, политических и общественных деятелей и ученые из Европы, Азии и Южной Америки.

Уже в апреле 2015 года был запущен Первый межрегиональный железнодорожный маршрут по Северо-Кавказскому участку «Чайный экспресс» со специальным туристическим поездом. Инициатором проекта выступило Министерство культуры Российской Федерации, а куратором – Комитет по туризму Республики Ингушетия, который председательствовал в 2015 году в Координационном совете по туризму при Минкультуры РФ. Основной целью была популяризация местных историко-культурных памятников.

Согласно официальной информации [11] кольцевой маршрут должен осуществляться по определенному расписанию, однако закреплённого календаря туров пока нет, поэтому каждый выезд приурочивают к какому-то важному событию, и он, как правило, предполагает разные тематические пункты посещения в самих республиках: в 2015 году это были этнографический фестиваль «Содружество» в г. Дербенте и празднование его 2000-летия, а также «Битва в горах» – международный турнир по смешанным единоборствам M-1 Challenge-58 в Ингушетии и т. д. Отправные точки, которые также являются и пунктами прибытия по замыслу организаторов тоже меняются: в 2015 году основными турнаправлениями были Москва и Сочи. В разные годы и сезоны маршрут включал в себя и разные пункты остановок – Северная Осетия, Карачаево-Черкессия, Кабардино-Балкария, Ингушетия, Чечня и Дагестан, а также Ставрополье и Ростов-на-Дону. В 2021 году присоединился и г. Волгоград. Каким будет маршрут, республики договариваются между собой накануне старта продаж тура, и каждая предлагает для посещения 1–2 достопримечательности, организует трансфер, питание, экскурсии.

Что касается внутриреспубликанского проекта, то он представляет собой четырёхдневный сквозной маршрут с севера на юг, начиная с Калмыкии, через Дагестан далее в Азербайджан. Основными пунктами остановки в Дагестане являются: Кизлярский район (Некрасовское городище), Верхнечирюртовское городище, п. Дубки (турбаза «Чайка»), Кумторкалинский район (экскурсия на бархан «Сары-Кум»), посещение визит-центра заповедника «Дагестанский»), махачкалинская «Джума-мечеть», г. Дербент с его достопримечательностями (крепость Нарын-Кала, Килиса-мечеть, Джума-мечеть, Девичья баня, Кырхляр-мечеть, ворота, Церковь Святого Всеспасителя, синагога) и многие другие.

Однако для реализации проекта необходимы полномасштабные инвестиции, которых согласно сводному плану нет. С 2017 по 2018 год деятельность республиканского министерства в этом направлении из-за отсутствия средств ограничилась лишь паспортизацией 8 новых маршрутов, которые в действительности адаптированы и могут быть реализованы в рамках любых других туристических проектов. Речь идёт о туристических «тропах» в таких административных районах, как Хивский, Магарамкентский, Хасавюртовский, Гунибский, Хунзахский, Табасаранский и Казбековский; о маршруте «Дербент–Гуниб».

Очевидно, что проект «Великий шёлковый путь» представляется инвесторам и республиканскому правительству менее привлекательным, потому и отдается предпочтение туристическому освоению прежде всего прибрежной зоны Каспия, чем созданию туристской инфраструктуры в «глубине» территории. На это указывает тот факт, что в 2017 году на строительство туристско-рекреационных кластеров: «Золотые пески» и «Золотые дюны», реализуемых в рамках ФЦП «Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации (2011–2018 годы)», было выделено 930,70 млн руб (консолидированные бюджетные средства – 255,70 млн руб., внебюджет – 661,5 млн руб.). Для сравнения: за тот же период для создания инфраструктуры туристско-оздоровительного комплекса «Рахат Вилладж» из бюджета республики было заложено 16,00 млн руб., из внебюджета – 95,91 млн руб. И меньше всего инвестиции вкладываются в туристические объекты, расположенные в горной части Дагестана. Так, для реализации проектов «Горная здравница», «Цамаури», «Эколенд» и «Алмак» из бюджета было выделено всего 500 тыс. руб., а из внебюджетных инвестиций – 67,56 млн руб., то есть в 10 раз меньше по сравнению с проектами «Золотые пески» и «Золотые дюны».

Последнее во многом можно объяснить плохим состоянием дорожно-транспортной сети в горной и предгорной (южной) части Дагестана (табл. 1).

Таблица 1. Дорожно-транспортная сеть Республики Дагестан [3]

Адм. округа РД	Протяжённость дорог (в км)			Дороги с асфальтобетонным покрытием (в км):	
	Общая (в км)/%	Республиканские и межмуниципальные (в км)	Местные (в км)	Республиканские и межмуниципальные (в км) / %	Местные (в км) / %
Горный ¹	2942,2/20,62 %	974	1968,2	528/54,2 %	78,7/4 %
Центральный ²	1078,8/60,43 %	437,7	641,1	437,7/100 %	214,3/33,42 %
Северный ³	1549,5/45,2 %	527,5	1022	445,2/84,4 %	255,2/24,97 %
Южный ⁴	1665,6/22,54 %	508	1157,6	330,5/65,05 %	45/3,88 %

Согласно данным, приведенным в табл. 1, из четырех округов наиболее благоустроенным в дорожно-транспортном отношении является Центральный округ, который, впрочем, покрыт асфальтом лишь на 60,43 % от общей протяженности дороги в этом округе, в том числе и с учетом федеральных дорог, которые покрыты на 100 %, а местные – на 33,42 %. Далее по дорожной благоустроенности (45,2 %) следует Северный округ. При этом федеральная и муниципальная дорога покрыта здесь на 84,4 %, а местная – на 24,97 %. Южный округ, дороги которого покрыты асфальтом на 22,54 % от общей протяженности дорог, занимает третье место в условном рейтинге по дорожной благоустроенности. При этом доля асфальтированной дороги федерального и муниципального уровня составляет здесь 65,05 %, а местного значения только 3,88 %. И самым неблагоустроенным округом представляется Горный, в котором общая доля покрытия асфальта составила только 20,62 % от общей протяженности: дороги федерального и муниципального уровня благоустроены на 54,2 %, а местного значения – только на 4 %. То есть существует ещё и проблема с транспортной доступностью объектов аттракции. При таком состоянии дорожно-транспортной инфраструктуры, которая в совокупности благоустроена асфальтобетонным покрытием только на 37,19 % от общей протяженности дорог всех уровней, инвестиционная привлекательность в целом сводится на нет.

Между тем из 1995 объектов историко-культурного наследия федерального значения [7] именно в Горном округе Дагестана расположено самое большое их количество – 892 объекта; в Центральном округе – 420; в Южном – 558 единиц, из которых треть расположена в г. Дербенте и Дербентском районе. А в Северной зоне Дагестана насчитывается 125 историко-культурных объектов федерального значения. Однако де-

¹ В Горный округ Республики Дагестан входят Акушинский, Ахвахский, Ботлихский, Гергебильский, Гумбетовский, Гунибский, Курахский, Лакский, Левашинский, Тляратинский, Унцукульский, Хунзахский, Цумадинский, Цунтинский, Чародинский и Шамильский районы.

² В Центральный округ Республики Дагестан входят Кумторкалинский, Сергокалинский, Карабудахкентский, Буйнакский, Каякентский и Кизилюртовский районы.

³ В Северный округ Республики Дагестан входят Бабаюртовский, Кизлярский, Новолакский, Казбековский, Ногайский, Хасавюртовский и Тарумовский районы.

⁴ В Южный округ Республики Дагестан входят Дербентский, Докузпаринский, Агульский, Ахтынский, Дахадаевский, Кайтагский, Курахский, Магарамкентский, Рутульский, Табасаранский, Сулейман-Стальский и Хивский районы.

тальный анализ всех этих памятников истории и культуры показывает, что лишь небольшая их часть может представлять интерес для развития массового туризма. Преимущественно (1749 объектов) они имеют отношение к древней и средневековой культуре с плохо сохранившимися и/или неаттрактивными элементами: 736 могильников, 189 курганов, 48 поселений бронзового периода, 15 стоянок эпохи неолита, 28 наскальных изображений, петроглифов, 620 средневековых поселений, 113 городищ, 1 кромлех. Среди природных объектов – 4 родника, 1 роца (Петровская), 5 пещер. К культурным объектам, которые могут представлять интерес для религиозного туризма, отнесены: 9 мавзолеев, 6 исторически значимых кладбищ, 3 могилы шейхов, 3 мечеть, 3 минарета, 2 храма, 3 жертвенных места, 3 надгробья с куфическими надписями, 5 церквей, 1 склеп, 1 святилище, 1 христианское погребение. К хозяйственным постройкам – 2 моста, 2 подземных хода, 2 гончарные печи, 1 ров, по одной соляной и серной разработок, 4 средневековых водовода, 1 печь. К памятникам архитектуры отнесены 103 крепости, 31 башня, 7 крепостных стен, 13 домов, 1 историко-культурный комплекс, остатки одной крепости.

Для привлечения иностранных туристов нужна не только благоприятная информационная атмосфера, но и сети туристско-гостиничных комплексов мирового уровня, которых в республике не было и нет. По данным на 1 февраля 2021 года популярного среди туристов сайта Komandirovka.ru [3], в Дагестане, не считая санаториев, функционируют 218 гостиничных средств размещения, из которых на города приходится 183 (Буйнакск – 3, Дербент – 50, Махачкала – 71, Избербаш – 39, Каспийск – 7, Кизилюрт – 3, Кизляр – 7, Хасавюрт – 3), остальные расположены в крупных селах республики. Преимущественно в сельской местности функционируют не столько полноценные гостиницы, сколько гостевые дома с номерным фондом (1–3 номера) и ценовой категорией (500 руб./сут). А совокупный номерной фонд в Республике на указанное число гостиниц составляет 3600 номеров, львиная доля которых (2042 номера) приходится на два города: Махачкалу и Дербент. Для сравнения, в недавно восстановленной после войны соседней Чеченской Республике на 61 гостиницу приходится номерной фонд 1492, из которых половина (728 номеров) приходится на 5 крупных гостиниц.

Приводимые нами данные по Дагестану сильно разнятся с официальной информацией, которую дают А.А. Даитова и Е.Е. Коновалова со ссылкой на профильное Министерство по туризму и народным художественным промыслам Республики Дагестан. В приведенных ими сведениях в реестр гостиниц министерства включено 125 гостиниц с номерным фондом в 2457 номеров на 5032 места [3]. Это можно объяснить тем, что не все гостиницы республики взаимодействуют с ведомством и соответственно выпадают из официальной статистики. Кроме того, по данным на 15 декабря 2019 г. в Республике Дагестан классифицировано лишь 17 гостиниц, из которых «4 звезды» получили только 4 гостиницы [3].

По информации того же ведомства, до пандемии 2020 года динамика въездного и внутреннего туризма с учетом несовершенной инфраструктуры была относительно неплохой (табл. 2) [9]. Начиная с 2010 по 2019 год объём въездного тур потока увеличился в 4 раза. При этом доля иностранцев в этом потоке за указанный период составляла 27 000–36 500 чел.

Таблица 2. Динамика турпотоков в Республике Дагестан с 2010 по 2020 г. III квартал (в тыс. чел.)



В отличие от Чеченской Республики в Дагестане гостиничный сервис представлен малономерным фондом и занят преимущественно местными крупным и средним бизнесом. Этому есть своё объяснение. Республика Дагестан в течение длительного времени оставалась в инвестиционной «самоизоляции», поскольку местные элиты не допускали на дагестанский рынок внешних инвесторов. Этому способствовали также террористические угрозы, сильная коррупция, неблагоприятный деловой климат. Свидетельством этому является отсутствие на территории республики полностью реализованного (в том числе и туристского) проекта, хотя определённые намерения со стороны иностранных компаний в разные годы были, например, жилищный проект «Немецкая деревня „Порт-Петровск“», который не был реализован в том числе и по причине сильной криминализации региона.

Таким образом, Дагестан в плане сохранившегося наследия историко-культурных объектов, имеющих самое непосредственное отношение к Великому шелковому пути, имеет более выгодные позиции по сравнению с другими Северо-Кавказскими республиками. Относительная дешевизна местной экологически чистой продукции; привлекательность многочисленных связанных с богатой традиционной (домонотеистической и исламской) духовной культурой дагестанцев объектов материального и нематериального культурного наследия; относящиеся к древности и Средневековью археологические и архитектурные памятники мирового уровня; разнообразие благоприятных природных (горы, равнина и море) и климатических (обилие солнечных дней в году, жаркое лето, мягкая зима) условий могли бы сделать Дагестан притягательным для российских и зарубежных туристов, желанным туристским и рекреационным краем. Однако трудности инфраструктурного и политико-правового характера, а также перманентность угроз экстремистского и террористического плана, проблемы с землепользованием, с отсутствием политической воли элит сделать край туристически привлекательным сводят на нет конкурентные преимущества республики в деле реализации международного проекта «Великий шелковый путь».

Литература

1. Гаджиев К.С. Мифы и реальности «Нового Великого шелкового пути» // Мировая экономика и международные отношения. – 2008. – № 11. – С. 3–14.

2. Гостиницы Республики Дагестан // Сайт Komandirovka.ru. – Режим доступа: <https://www.komandirovka.ru/countries/russia/respublika-dagestan/hotel/> (дата обращения: 25 января 2021).
3. Даитова А.А., Коновалова Е.Е. Классификация гостиниц в контексте развития индустрии гостеприимства Республики Дагестан // Вестник Ассоциации вузов туризма и сервиса. – 2019. – Т. 13, № 2. – С. 27–33.
4. Карты районов // Государственное казенное учреждение «Управление автомобильных дорог Республики Дагестан» Дагестанавтодор. – Режим доступа: <http://dagavtodor.ru/map/> (дата обращения: 21 января 2021).
5. Латов Ю.В. Великий шёлковый путь – пролог мировой экономики и глобализации (К 2130-летию его «открытия») // Историко-экономические исследования. – 2010. – Т. 11, № 1. – С. 123–140.
6. Массон В.М. Великий шелковый путь как инструмент экономической и интеллектуальной интеграции // Формирование и развитие трасс Великого шелкового пути в Центральной Азии в древности и Средневековье. – Ташкент, 1990.
7. Перечень объектов культурного наследия федерального значения на территории Республики Дагестан // Сайт Агентства по охране культурного наследия Республики Дагестан. – Режим доступа: <http://dagnasledie.ru/perechen-obektov-kulturnogo-naslediya-federalnogo-znacheniya-na-territorii-respubliki-dagestan> (дата обращения: 09 апреля 2021).
8. Сводный план приоритетного проекта «Развитие туристско-рекреационного комплекса Республики Дагестан» / Министерство по туризму и народным художественным промыслам. Официальный сайт. Приоритетные проекты. – Режим доступа: <http://dagtourism.com/prioritetnye-proekty> (дата обращения: 12 декабря 2020).
9. Статистика и отчеты. Динамика туристического потока 2010–2020 (III квартал 2020) / Министерство по туризму и народным художественным промыслам Республики Дагестан. Официальный сайт. – Режим доступа: <http://www.dagtourism.com/statistika> (дата обращения: 30 января 2021).
10. Стратегия социально-экономического развития Северо-Кавказского федерального округа до 2025 года // Техэксперт. – 2020. – 24 июня. – Режим доступа: <http://docs.cntd.ru/document/902238361> (дата обращения: 3 февраля 2021).
11. Чайный экспресс. Железнодорожный круиз по Северному Кавказу. – Режим доступа: <http://teatrain.ru/turagentam/> (дата обращения: 25 декабря 2020).

Поступила в редакцию 18 января 2021 г.

UDC 297(470.67):338.486

DOI: 10.21779/2500-1930-2021-36-1-99–107

Dagestan Branch of the "Great Silk Road" Project: Problems and Development Prospects

Ja.A. Gusenova

Dagestan State University; Russia, 367000, Makhachkala; M. Gadzhiev st., 43a; gusenowa03111978@yandex.ru

The implementation of the international project "The Great Silk Road" for the Republic of Dagestan has more distinct outlines of prospects in comparison with other North Caucasian republics, since there are preserved historical and cultural complexes that are most directly related to this trade route. In the overwhelming majority, these historical and cultural objects are concentrated in the old part of the city of Derbent, which makes it difficult to organize a circular route across the republic. Religious objects related to the spread of Islam in the region are also associated with the Great Silk Road in Dagestan. In view of the fact that pre-monotheistic beliefs and related holidays adapted to the canons of Islam have survived in the republic, such as the "holiday of the first furrow", this contributed to the fact that religious tourism and non-canonical pilgrimage within the republic remain one of the most popular directions of unorganized tourism. In general, Dagestan has a relatively high social demand for the halal industry.

The very start of the implementation of this project became possible thanks to the adoption by the federal and regional governments of a number of development programs aimed at creating conditions for the development of the tourism industry as a whole in the region. However, the analysis of the direction and activity of public and private investments in this direction shows that this project is less attractive to investors and the republican government, since preference is given to the development of the Caspian coastal zone and the organization of beach tourism, rather than the construction of tourist infrastructure in the "depth" of the territory. One of these constraining factors is the poor road and transport infrastructure, which in the aggregate is improved with asphalt concrete pavement only for 37.19% of the total length of roads at all levels. This also applies to the unevenness of its development.

In addition, the hotel rooms available in the republic, which in the overwhelming majority do not meet the world level and are represented by small-sized hotels, are not able to adequately respond to the growing flow of tourists today. So, in 2019, there were 850 thousand tourists for 3,600 rooms, including hotel houses located in remote settlements.

The authors conclude that the difficulties of an infrastructural and political and legal nature negate the competitive advantages of the republic in the implementation of the international project "The Great Silk Road".

Keywords: *tourism, the Great Silk Road, Dagestan, hotel service in Dagestan, the state of the road transport network.*

Received 18 January, 2021