

ТРАНСПОРТНАЯ СВЯЗАННОСТЬ КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА ТАДЖИКИСТАНА

Х.Д. Мирзобеков

Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими

В статье исследуется влияние транспортно-логистической связанности на формирование и реализацию транзитного потенциала Республики Таджикистан в условиях региональной интеграции стран Центральной Азии. Рассматриваются теоретические основы транспортной связанности, концепция транзитного потенциала и особенности стран, не имеющих выхода к морю. Проанализированы структурные характеристики транспортной системы Таджикистана, динамика индекса логистической эффективности (LPI) и институциональные ограничения развития. Обоснована необходимость перехода от фрагментарного инфраструктурного развития к системной модели региональной логистической интеграции.

Ключевые слова: транспортная связанность, транзитный потенциал, логистическая инфраструктура, Центральная Азия, LPI, региональная интеграция.

ПАЙВАСТАГИИ НАҚЛИЁТӢ ҲАМЧУН ОМИЛИ ТАШАККУЛИ ИҚТИДОРИ ТРАНЗИТИИ ТОҶИКИСТОН

Х.Д. Мирзобеков

Дар мақола таъсири пайвастагии нақлиётӣ-логистикӣ ба ташаккул ва татбиқи иқтисодии транзитии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити ҳамгироии минтақавии кишварҳои Осиёи Марказӣ таҳқиқ карда мешавад. Асосҳои назариявии пайвастагии нақлиётӣ, мафҳуми иқтисодии транзитӣ ва хусусиятҳои кишварҳои бе баромад ба баҳр баррасӣ шудаанд. Хусусиятҳои сохтории низомии нақлиётии Тоҷикистон, динамикаи нишондиҳандаи самаранокии логистикӣ (LPI) ва маҳдудиятҳои институционалии рушд таҳлил гардидаанд. Зарурати гузариш аз рушди инфрасохтории пароканда ба модели системавии ҳамгироии логистикӣ минтақавӣ асоснок карда шудааст.

Калидвожаҳо: пайвастагии нақлиётӣ, иқтисодии транзитӣ, инфрасохтори логистикӣ, Осиёи Марказӣ, LPI, ҳамгироии минтақавӣ.

TRANSPORT CONNECTIVITY AS A FACTOR IN THE FORMATION OF TAJIKISTAN'S TRANSIT POTENTIAL

Kh.D. Mirzobekov

This article examines the impact of transport and logistics connectivity on the formation and realization of the transit potential of the Republic of Tajikistan in the context of regional integration among Central Asian countries. The theoretical foundations of transport connectivity, the concept of transit potential, and the characteristics of landlocked countries are considered. The structural features of Tajikistan's transport system, the dynamics of the Logistics Performance Index (LPI), and institutional constraints to development are analyzed. The necessity of transitioning from fragmented infrastructure development to a systematic model of regional logistics integration is substantiated.

Keywords: transport connectivity, transit potential, logistics infrastructure, Central Asia, LPI, regional integration.

Введение

В условиях углубляющейся глобализации транспортная связанность становится одним из ключевых факторов экономического роста, пространственной организации производства и интеграции в мировые торговые системы. Для государств Центральной Азии, не имеющих выхода к морю, эффективность транспортно-логистической системы определяет уровень их участия в международном разделении труда и конкурентоспособность национальной экономики.

Республика Таджикистан, находясь на пересечении направлений Китай – Центральная Азия – Южная Азия, объективно располагает потенциальными транзитными преимуществами. Однако практическая реализация этих возможностей ограничивается совокупностью географических, инфраструктурных и институциональных факторов [1]. Целью настоящего исследования является анализ роли транспортной связанности в формировании транзитного потенциала Таджикистана и определение стратегических направлений его развития в системе региональной интеграции.

Методологическую основу исследования составили методы сравнительного анализа, структурного анализа, системного подхода и обобщения статистических данных Всемирного банка и национальных статистических органов стран Центральной Азии.

Материалы и методы исследования

В основу исследования положен комплекс взаимодополняющих методов, в том числе сравнительный анализ, обеспечивших разностороннее изучение влияния транспортно-логистической связанности на формирование и реализацию транзитного потенциала Республики Таджикистан в условиях региональной интеграции стран Центральной Азии.

Исследование и полученные результаты

В современной экономической теории транспортная связанность рассматривается как элемент пространственной экономики, влияющий на уровень транзакционных издержек и интенсивность торговых потоков. В рамках неинституционального подхода развитие транспортной инфраструктуры способствует снижению издержек обмена и повышению эффективности рыночных механизмов.

Согласно теории новой экономической географии [2], транспортные издержки являются одним из ключевых факторов, определяющих размещение экономической активности и формирование агломерационных эффектов. Снижение транспортных барьеров усиливает межрегиональную интеграцию и способствует расширению рынков сбыта.

Особое значение для анализа имеет концепция «landlocked disadvantage», объясняющая структурные ограничения стран, не имеющих выхода к морю. Отсутствие прямого доступа к портовой инфраструктуре увеличивает транспортные расходы, удлиняет сроки доставки и усиливает зависимость от транзитных государств. Для Таджикистана данное обстоятельство дополнительно осложняется горным рельефом, что повышает инфраструктурные издержки и ограничивает масштабность грузопотоков. По оценкам Всемирного банка, отсутствие выхода к морю увеличивает транспортные издержки на 30–50 % и усиливает зависимость от транзитных государств [3].

Таблица 1 – Расстояние между странами Центральной Азии и ближайшими морскими портами при использовании автомобильного или железнодорожного транспорта [4]

№	Страны Центральной Азии	Морские порты в транзитных государствах	Расстояние до порта, км (автотранспорт / железная дорога)
1	Казахстан	Шанхай (Китай); Гамбург (Германия); Санкт-Петербург (Российская Федерация); Владивосток (Российская Федерация)	4700 / 5200
2	Кыргызстан	Шанхай (Китай); Гамбург (Германия); Санкт-Петербург (Российская Федерация); Владивосток (Российская Федерация)	4900 / 5000
3	Таджикистан	Бандар-Аббас (Иран); Карачи (Пакистан); Шанхай (Китай); Гамбург (Германия); Санкт-Петербург (Российская Федерация); Владивосток (Российская Федерация)	1500 / 3770
4	Туркменистан	Поти (Грузия); Бандар-Аббас (Иран); Шанхай (Китай); Гамбург (Германия); Санкт-Петербург (Российская Федерация); Владивосток (Российская Федерация)	1700 / 4500
5	Узбекистан	Поти (Грузия); Бандар-Аббас (Иран); Ляньюньган (Китай); Гамбург (Германия); Санкт-Петербург (Российская Федерация); Владивосток (Российская Федерация)	2700 / 6600

Транзитный потенциал в экономическом смысле представляет собой совокупность инфраструктурных, институциональных и геоэкономических возможностей государства по обеспечению международного перемещения товаров через свою территорию. Он формируется под воздействием географических условий, качества транспортной сети, эффективности таможенного администрирования, уровня цифровизации и характера международного сотрудничества. Транзитный потенциал может рассматриваться как элемент факторных условий формирования конкурентоспособности государства в рамках теории конкурентных преимуществ [5].

Таким образом, транспортная связанность выступает системообразующим элементом формирования транзитного потенциала и конкурентных преимуществ государства.

За последние десятилетия страны Центральной Азии продемонстрировали устойчивый рост валового внутреннего продукта и внешнеторгового оборота. Тем не

менее доля региона в мировой торговле остаётся незначительной, что свидетельствует о недостаточной интеграции в глобальные цепочки поставок [6].

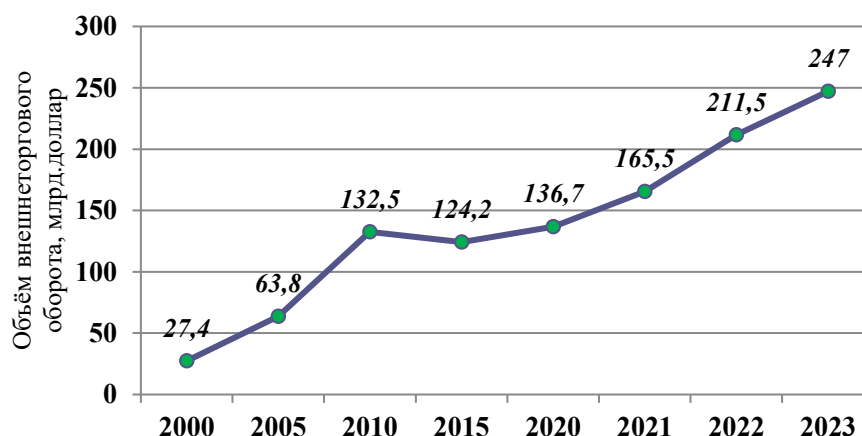


Рисунок 1 – Динамика объёма внешнеторгового оборота Центральной Азии в 2023г.

Развитие транспортных коридоров и логистических узлов напрямую влияет на снижение логистических издержек, расширение торговых потоков и углубление внутригосударственного и межгосударственного экономического взаимодействия. Однако существующая модель транспортного развития в регионе во многом носит национально-ориентированный характер, что приводит к фрагментарности инфраструктурных решений и недостаточной координации транспортной политики.

В этих условиях формирование единой системы транспортно-логистической связанности становится необходимым условием устойчивой региональной интеграции. Транспортная система Таджикистана характеризуется доминированием автомобильных перевозок, ограниченной протяжённостью железнодорожной сети и высокой зависимостью от транзитного доступа через соседние государства. Существенную роль играют природно-географические ограничения, обусловленные горным рельефом страны.

Общий объём грузоперевозок значительно уступает показателям Казахстана и Узбекистана, что свидетельствует о недостаточной масштабности логистической системы. Несмотря на реализацию инвестиционных проектов по модернизации дорожной инфраструктуры, развитие транспортного комплекса остаётся преимущественно компенсаторным и направленным на преодоление географической изолированности.

По данным Всемирного банка, Таджикистан демонстрирует постепенное улучшение позиций в рейтинге LPI, что отражает позитивную динамику в сфере логистических услуг и инфраструктуры. Однако сохраняются проблемы в области таможенного администрирования, цифровизации процедур и отслеживания грузов. Сравнительный анализ стран региона показывает, что институциональные различия и уровень координации транспортной политики оказывают значительное влияние на эффективность логистических систем [1, 6].

Сдерживающие факторы развития транзитного потенциала Таджикистана носят комплексный характер. К ним относятся географические особенности, недостаточная согласованность транспортной политики на региональном уровне, ограниченность логистических центров и технологическая фрагментация транспортной системы.

Дополнительным препятствием выступает несогласованность технических стандартов и нормативно-правовых режимов в странах региона, что увеличивает трансграничные издержки и снижает конкурентоспособность транспортных маршрутов. Следовательно, развитие транзитного потенциала требует не только модернизации инфраструктуры, но и институциональной гармонизации транспортных процедур.

Переход к устойчивой модели транзитного развития предполагает комплексный подход, включающий модернизацию железнодорожной сети, развитие мультимодальных

логистических центров, внедрение цифровых технологий управления грузопотоками и унификацию таможенных процедур.

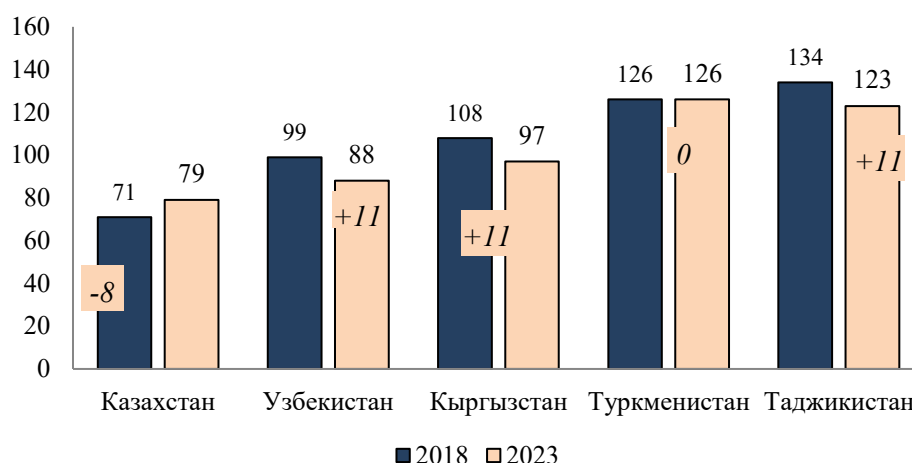


Рисунок 1 – Место стран Центральной Азии по уровню развития логистики в 2018 и 2023 годах [4]

Особое значение имеет формирование интегрированной транспортно-логистической системы, способной обеспечить синхронизацию национальных инфраструктурных проектов с региональными инициативами.

Заключение

Таким образом, транспортная связанность является ключевым фактором экономической интеграции Центральной Азии и формирования устойчивых конкурентных преимуществ Таджикистана. Реализация транзитного потенциала страны требует перехода от инфраструктурно-ориентированной модели развития к системной логистической интеграции, основанной на институциональной координации и цифровой трансформации.

Комплексный подход позволит повысить устойчивость экономики, снизить транспортные издержки и укрепить позиции Таджикистана в региональных и международных транспортных коридорах.

Рецензент: Раджабов Ф.К. – д.э.н., профессор кафедры «Таможенное дело» ТГТУК.

Литература

1. Мирзобеков Х. Д. Развитие транзитного потенциала и логистической инфраструктуры Республики Таджикистан в условиях региональной интеграции // Вестник Таджикского государственного университета коммерции – Душанбе: ТГУК, 2025. №3(58) – С.215-222.
2. Krugman P. Geography and Trade. – Cambridge, MA: MIT Press, 1991. – 142 p.
3. The World Bank. Logistics Performance Index 2023. – URL: <https://lpi.worldbank.org> (дата обращения: 10.02.2026).
4. Экономика Центральной Азии: новый взгляд. Евразийского банка развития. Алматы, Бишкек, Москва — 2022
5. Porter M. The Competitive Advantage of Nations. – New York: Free Press, 1990. – 855 p.
6. Мирзобеков, Х. Д. Аҳамияти робитаҳои нақлиётӣ дар рушди савдо байни кишварҳои Осиёи Марказӣ / Х. Д. Мирзобеков // Паёми политехники. Бахши: Интеллект, Инноватсия, инвестиция. – 2025. – №. 1(69). – Р. 114-121. – EDN UMBIRM.

МАЪЛУМОТ ДАР БОРАИ МУАЛЛИФ – СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ – INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

TJ	RU	eN
Мирзобеков Хуршед Дурманович	Мирзобеков Хуршед Дурманович	Mirzobekov Khurshed Durmanovich
н.и.и, дотсент	к.э.н., доцент	Candidate of Economic Science, Associate Professor
Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ	Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими	Tajik technical university named after academician M.S. Osimi
E-mail: mhurshed_80@mail.ru		