

ПЕРСПЕКТИВЫ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

П.Х. Азимов

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск

Статья посвящена изучению особенностей и отличительных черт функционирования транспортно-логистических систем в странах Центральной Азии. Цель статьи заключается в выявлении проблем и трудностей, которые препятствуют развитию и повышению эффективности транспортно-логистической деятельности в Республике Таджикистан, а также обоснованию перспективных направлений преодоления обозначенных проблем. Основу методологии проведенного исследования составляют принципы, инструменты и приемы научного познания. К наиболее значимым результатам проведенного исследования относятся: формализация макроэкономических, с выделением в отдельную группу институциональных и микроэкономических проблем развития транспортно-логистической деятельности в Республике Таджикистан, а также выработка практических рекомендаций, касающихся реализации механизма кластеризации транспортно-логистических предприятий Таджикистана и структуры кластера с описанием составляющих элементов каждого его уровня. Сформулированные в статье предложения представляют определенную ценность для всех уровней транспортной инфраструктуры Таджикистана, ее участников, а также обеспечивающих и обслуживающих ее деятельность институтов.

Ключевые слова: транспорт, предприятие, кластер, Таджикистан, инфраструктура, логистика, ландшафт, промышленность, экономика, доход.

Транспортно-логистическая система является одним из необходимых факторов эффективного функционирования экономики любого государства и важнейшей инфраструктурной основой ее устойчивого роста. На сегодняшний день, когда экономики стран связаны воедино сетями мирового производства, эффективно работающие транспортно-логистические системы являются необходимым условием для того, чтобы развивающиеся страны смогли внедриться в этот глобальный мирохозяйственный комплекс. По словам Анабель Гонсалес, старшего директора Центра глобальной практики Всемирного банка в области торговли и конкурентоспособности, эффективность транспортно-логистических систем как в международной, так и во внутренней торговле имеет ключевое значение для экономического роста и конкурентоспособности стран [1].

Особую актуальность данная проблематика приобретает с учетом доклада Всемирного банка, который свидетельствует о том, что разрыв в показателях эффективности транспортно-логистических систем между богатыми и бедными странами сохраняется, и тенденция к постепенному сближению, наблюдавшаяся в период 2007–2014 гг., сменилась на противоположную. При этом, впервые за историю публикации доклада, в состав стран с наивысшими показателями эффективности логистики (LPI) вошли страны с низким уровнем дохода (табл. 1).

Однако в связи со сложностью проведения реформ в транспортно-логистической сфере, а также дефицитом инвестиций в развивающихся

странах индекс LPI, в большинстве из них, находится на крайне низком уровне (рис. 1).

Отдельный интерес в контексте данных, приведенных на рис. 1, вызывают страны Центральной Азии, которые имеют едва ли не самый низкий индекс LPI, при том, что они привлекают своими природными ресурсами, емкими рынками сбыта потребительских и промышленных товаров, а также удобным транзитным положением. Одновременно следует отметить, что из 160 оцениваемых Всемирным банком стран, кроме Казахстана, занявшего 77 место, остальные государства Центральной Азии по индивидуальным индексам, также как и регион, занимают нижние строчки рэнкинга – Таджикистан – 153, Узбекистан – 118, Туркменистан – 140, Кыргызстан – 146 [3].

Особого внимания в составе Центральной Азии заслуживает Таджикистан, поскольку его ситуация уникальна – республика, занимая наиболее выгодное стратегическое положение из всех государств региона в обеспечении связи стран Индийского океана с остальными странами СНГ, играя роль моста в отношениях между странами Запада и Юго-Восточной Азии, влияя на содержание новых экономических, политических и социальных процессов стран Центральной и Юго-Восточной Азии, имеет самый низкий рейтинг эффективности транспортно-логистических систем. К тому же, по оценочным данным, Таджикистан с 1990 по 2010 год понес наибольшие потери транспортных средств из всех стран Центральной Азии, размер которых достиг отметки 1 млрд долл. США [4].

Таблица 1

Страны с наивысшим LPI, сгруппированные по уровню доходов [2]

Высокий уровень	Выше среднего	Ниже среднего	Низкий
Германия	Южная Африка	Индия	Уганда
Люксембург	Китай	Кения	Танзания
Швеция	Малайзия	Египет	Руанда

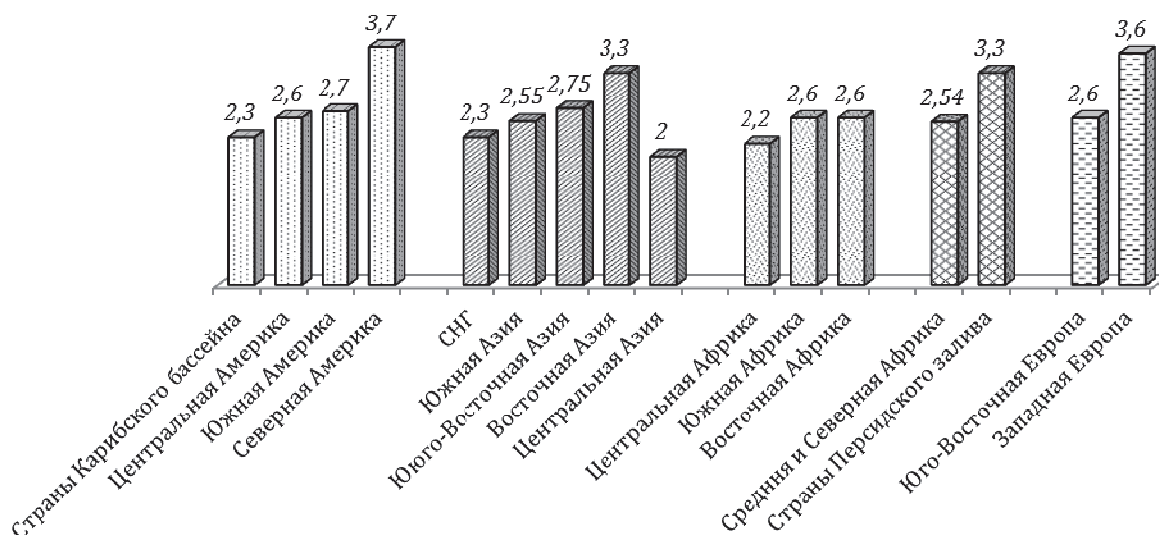


Рис. 1. Оценочные значения индекса LPI по географическим регионам [3]

Как свидетельствует отчет Всемирного банка о ведении бизнеса 2016 г., Таджикистан находится лишь на 132 месте среди 189 стран по показателям межграницной торговли [5]. Республика имеет наиболее высокие издержки экспортных операций не только из всех стран Центральной Азии, но и из стран СНГ, а стоимость импорта в 2 раза превышает показатели Узбекистана, второй из сопоставимых с Таджикистаном стран по стоимости импорта (табл. 2).

Стремление к повышению конкурентоспособности, в том числе через снижение транспортных издержек, является мощным фактором активизации транспортно-логистической деятельности, а также содействия торговле и транзиту как в приграничных зонах, так и внутри страны [6].

Следует отметить, что показатели логистики республики отстают от уровня сопоставимых стран (рис. 2). Кроме того, низкое качество инфраструктуры и высокие транспортные расходы понижают уровень конкурентоспособности торговли, что делает экономику страны менее привлекательной для иностранных инвесторов и, соответственно, негативно отражается на эффективности транспортно-логистической деятельности, препятствуя внутренним и международным связям страны.

Одним из перспективных векторов развития транспортно-логистической деятельности Таджикистана, с учетом имеющихся проблем, по мнению

автора, является формирование транспортно-логистических кластеров (ТЛК).

Представляется, что структура кластера должна состоять из четырех уровней. К первому уровню относятся все компании, отрасли, население, образующие груз. Базовыми организациями кластера являются предприятия – поставщики грузов. Второй уровень – это организации, которые оказывают разного рода услуги по транспортно-логистическому обслуживанию, а также выполняют научно-исследовательские работы по созданию технологии, логистических схем оптимальной транспортировки. Третий уровень – это социально-экономическая инфраструктура, к ней относятся административные, банковские, человеческие ресурсы, технологическая инфраструктура. Четвертый уровень – это организации, поддерживающие транспортную инфраструктуру.

С целью обеспечения единого информационного пространства ТЛК необходимо создание кластерного оператора, осуществляющего консолидацию и координацию входных и выходных материальных, финансовых и информационных потоков. Цель создания кластерного оператора – повышение эффективности функционирования транспортно-логистического кластера путем интеграции участников в единое информационно-управляющее пространство на основе информационных и логистических технологий.

Таблица 2

Индикаторы межграничной торговли [5]

Страна	Рейтинг межграничной торговли	Необходимые документы для экспорта (количество)	Время экспорта (дни)	Стоимость экспорта (\$ за контейнер)	Необходимые документы для импорта (количество)	Время импорта (дни)	Стоимость импорта (\$ за контейнер)
Узбекистан	189	11	54	5,090	13	11	6,452
Таджикистан	188	11	71	9,050	12	11	10,650
Кыргызстан	183	9	63	4,760	11	9	6,000
Молдова	152	9	23	1,510	11	9	1,870
Армения	110	5	16	1,885	8	5	2,175
Грузия	33	4	9	1,355	4	4	1,595



Рис. 2. Показатели Таджикистана по логистике за 2014 год [7]

Механизм кластеризации транспортно-логистических предприятий Таджикистана приведен на рис. 3.

Таким образом, развитие сети транспортно-логистических кластеров предприятий Таджикистана в перспективе будет способствовать включению страны в единую Европейско-Азиатскую транспортную систему с общей инфраструктурой; формированию согласованной тарифной политики на услуги транспорта в соответствии с мировыми стандартами комплексного транспортно-логистического обслуживания; а также обеспечит свободное продвижение транспортных средств и свободное перемещение грузов по территории страны;

позволит создать условия для эффективного функционирования национальной сети международных транспортных коридоров и логистических центров на основе формирования партнерских отношений.

Литература/References

1. Unlocking Trade for Low-Income Countries: Report of the Trade Facilitation Facility, 2009–2015. Available at: <http://documents.worldbank.org/curated/en/995581468179366677/pdf/100092-REVISED-WP-PUBLIC-Box393227B-TFF-Results-Report-FINAL.pdf>

2. International LPI global ranking. Available at: <http://lpi.worldbank.org/international/global>



Рис. 3. Механизм кластеризации транспортно-логистических предприятий Таджикистана

3. Trade Logistics improving in developing countries, but more needs to be done. Available at: <http://lpi.worldbank.org/n>

4. Wang Ying; Yeo Gi-Tae. A Study on International Multimodal Transport Networks from Korea to Central Asia: Focus on Secondhand Vehicles. *The Asian journal of shipping and logistics*, 2016, vol. 32, no. 1, pp. 41–47. DOI: 10.1016/j.ajsl.2016.03.005

5. Doing Business 2016. Available at:

http://www.doingbusiness.org/~/_/media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/English/DB16-Full-Report.pdf

6. Central Asia invest: boosting small business competitiveness. European Commission. Directorate General for Enlargement. 2015.

7. World Development Indicators. Available at: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/23969>

Азимов Пулод Хакимович. Кандидат экономических наук, доцент, докторант кафедры логистики, экономики и управления на предприятиях транспорта, снабжения и сбыта, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), pulaz@mail.ru

Поступила в редакцию 10 октября 2016 г.

DOI: 10.14529/em160424

PROSPECTS OF TRANSPORT AND LOGISTICS ACTIVITIES IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN

P. Kh. Azimov

South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The paper studies the characteristics and distinctive features of the functioning of transport and logistics systems in Central Asian countries. The purpose of the article is to identify the problems and difficulties that hinder the development and efficiency of transport and logistics activities in the Republic of Tajikistan, as well as the justification of promising areas to overcome the identified problems. The basis of the methodology of the study is the principles, tools and techniques of scientific knowledge. The most significant results of the study include: the formalization of macroeconomic problems with the identification of a separate group of institutional and microeconomic issues of transport and logistics activities in the Republic of Tajikistan. Also, the results include the development of practical guidance on the application of the clustering mechanism of transport and logistics companies in Tajikistan and the cluster structure with the description of the constituent elements of each of its levels. Proposals formulated in the article are valuable for all levels of the transport infrastructure of Tajikistan, its participants as well as for institutions providing and serving its activities.

Keywords: transport, enterprise, cluster, Tajikistan, infrastructure, logistics, landscape, industry, economy, regular income.

Pulod Kh. Azimov. Ph.D., associate professor, doctoral student in logistics, economics and management Transportation service, supply and marketing, South Ural State University (Chelyabinsk), pulaz@mail.ru

Received 10 October 2016

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Азимов, П.Х. Перспективы транспортно-логистической деятельности в Республике Таджикистан / П.Х. Азимов // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2016. – Т. 10, № 4. – С. 165–169. DOI: 10.14529/em160424

FOR CITATION

Azimov P.Kh. Prospects of Transport and Logistics Activities in the Republic of Tajikistan. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2016, vol. 10, no. 4, pp. 165–169. (in Russ.). DOI: 10.14529/em160424
