

## КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

*В.М. Каточков, П.Х. Азимов*

*Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск, Россия*

Транспортно-логистическая система Республики Таджикистан долгие годы развивается бессистемно, следствием чего является ее дискретность и рассогласованность составляющих элементов. Для объектов транспортно-логистической системы Республики Таджикистан характерны такие проблемы, как высокая изношенность, низкие объемы финансирования, недостаточные темпы обновления основных фондов. Все эти условия сказываются негативно на возможности реализации транзитного потенциала страны с ее уникальным географическим положением. В работе проведен анализ основных концептуальных, стратегических и программных документов, в которых затрагиваются вопросы развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан. Проведен анализ основных параметров и факторов развития транспортной системы Республики Таджикистан в последние годы. В частности, установлены тенденции в изменении объемов и структуры перевозки грузов, изменении государственного финансирования транспортной отрасли, параметров инвестиционного обеспечения изучаемой отрасли. Установлено, что приоритетной задачей развития транспортно-логистической системы страны является реализация транзитного потенциала в евразийском экономическом пространстве. В статье приводятся концептуальные положения формирования национальной транспортно-логистической системы Республики Таджикистан должны быть положены мощности сети транспортно-логистических центров. Обосновывается необходимость централизации управления сетью территориальных транспортно-логистических центров. Предложены функции органов координации сети транспортно-логистических центров. Предложено содержание инфраструктуры типового территориального транспортно-логистического центра.

**Ключевые слова:** концепция, концептуальные положения, Республика Таджикистан, транспортно-логистическая система, транспортно-логистическая инфраструктура.

Уникальное географическое положение Республики Таджикистан (далее – РТ) может стать одним из основных источников экономического роста страны. Но транзитный потенциал страны в последние годы задействован в крайне малой степени. Достаточно сказать, что согласно официальным статистическим данным, на долю международных перевозок в совокупном объеме перевозок грузов в Республике Таджикистан приходится не более 1,5 %<sup>1</sup>. Большая часть перевозок, ввиду особенностей природно-климатического устройства Республики Таджикистан, приходится на автомобильный транспорт. В малой степени задействован потенциал железнодорожного транспорта. Усугубляет проблему конкурирующее влияние соседних транзитных коридоров.

Проблемы, характерные для всего транспортного комплекса Республики Таджикистан, особенно остро проявляются в период необходимости формирования цельной транспортно-логистической системы (далее – ТЛС) страны. Сегодня источниками проблем формирования ТЛС страны являются подсистемы всех видов транспорта (ав-

томобильного, железнодорожного, авиационного). Кроме этого, влияют системные проблемы транспортного комплекса государства (изношенность объектов инфраструктуры, низкие объемы государственного финансирования, недостаточные темпы обновления основных фондов, низкая инвестиционная привлекательность и др.).

В сложившихся условиях органами власти Республики Таджикистан уже обозначены ключевые долгосрочные приоритеты развития транспортно-логистического комплекса страны:

- создание и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры;
- создание транзитных коридоров;
- обеспечение эффективной работы транспортного комплекса и объектов транспортной инфраструктуры;
- повышение эффективности использования финансовых ресурсов, выделяемых на сферу транспорта;
- максимизация социально-экономических выгод от создания транзитной инфраструктуры;
- расширение сети всех видов транспорта и оптимизация структуры подвижного парка;
- развитие транспортных коридоров;
- создание сети объектов транспортной инфраструктуры, удовлетворяющих внутренние потребности в транспортных услугах;

<sup>1</sup> Статистический ежегодник, 2016. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. Душанбе, 2016 – 329 с.; Таджикистан в цифрах, 2014. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. Душанбе, 2014. – 165 с.

- развитие интермодальных и мультимодальных перевозок;
- реализация транзитного потенциала страны;
- создание сети логистических центров;
- создание единой информационной системы<sup>2</sup>.

Однако такая «рассредоточенность» задач в отношении развития транспортного комплекса страны может породить новые проблемы, связанные с его бессистемным развитием. Решением этой проблемы является создание транспортно-логистической системы страны на основе единых концептуальных, стратегических и программных документов. В настоящем исследовании внимание будет уделено вопросам разработки концептуальных положений создания ТЛС в Республике Таджикистан.

Раскрывая разработанность проблемы, отметим, что проблематикой управления транспортно-логистическим комплексом Республики Таджикистан занимались различные исследователи, в числе которых можем выделить И.А. Амонудоева, Р.С. Бобиева (и др.), А. Рауфи, Р.К. Раджабова, Х. Саидова, Т.И. Тохирова и др. [1–6].

Темпы роста перевозок грузов в Республике Таджикистан в последние годы несколько ниже соответствующих в странах СНГ ближнего зарубежья (рис. 1).

Во многом это обусловлено недостаточным вниманием к формированию интегрированной ТЛС Республики Таджикистан. Сложность доступа государства к внешним инвестиционным ресур-

сам становится одной из причин недостаточного финансирования транспортно-логистического комплекса (рис. 2).

Низкие объемы государственного финансирования становятся причиной недостаточной инвестиционной привлекательности транспортной отрасли для инвесторов, что проявляется в том числе и в недостаточных темпах инвестиций в обновление транспортной инфраструктуры (рис. 3).

О проблемах состояния транспортно-логистического комплекса РТ свидетельствуют результаты международных исследований и, в частности, индекса эффективности организации логистики, согласно которому рейтинг страны за время проведения данного исследования не был выше 114-го места (рис. 4).

При этом в странах с конкурирующими транзитными коридорами наблюдаются несколько более лучшие позиции в мировом рейтинге по данному показателю (рис. 5).

Основные проблемы в организации логистики в РТ сосредоточены в сферах:

- таможенного оформления;
- качества объектов транспортно-логистической инфраструктуры;
- организации международных перевозок;
- качества оказания логистических услуг;
- отслеживания и контроля товарных потоков;
- своевременности организации поставок.

В основу формирования национальной транспортно-логистической системы Республики Таджикистан должны быть положены мощности сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) [7–13]. Предназначение ТЛС состоит в организационном, технологическом и информационном обеспечении оказания транспортных услуг, а также координация функционирования структурных, районных подразделений ТЛС для обеспечения их системного взаимодействия. Видится необходимым обеспечение централизованной координации функционирования транспортно-логистических центров Республики Таджикистан с созданием для решения этой структурного подразделения в рамках Министерства транспорта РТ. Кроме этого, требуется создание Межведомственного временного органа, который бы объединял следующие стороны, заинтересованные в организации эффективно функционирующей транспортно-логистической системы:

- Правительство Республики Таджикистан;
- Министерство транспорта РТ;
- Министерство по финансам РТ;
- Министерство экономического развития и торговли РТ;
- Министерство промышленности новых технологий РТ;
- Министерство сельского хозяйства РТ;
- Государственный комитет по инвестициям и управлению государственным имуществом РТ;

<sup>2</sup> См.: Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года [Электронный ресурс] / URL – [http://medt.tj/documents/main/strategic\\_national\\_programm/strategic\\_national\\_prog\\_ru.pdf](http://medt.tj/documents/main/strategic_national_programm/strategic_national_prog_ru.pdf) (дата обращения 21.08.2017); Постановление правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года №165 «Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года» [Электронный ресурс]. Министерство транспорта Республики Таджикистан. URL – [http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/gosudarstvennaya\\_celevaya\\_programma\\_razvitiya.pdf](http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/gosudarstvennaya_celevaya_programma_razvitiya.pdf) (дата обращения 29.08.2017); Постановление Правительства Республики Таджикистан от 29 декабря 2012 года, № 755 «О Концепции государственной политики привлечения и защиты инвестиций Республики Таджикистан» [Электронный ресурс]. Государственный комитет по инвестициям и управлению государственным имуществом. URL – <http://www.gki.tj/files/zakon/121b94cff5d0f210540e59c0fba98884.pdf> (дата обращения 29.08.2017); Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан на 2016-2020 годы [Электронный ресурс] / URL – [http://www.nbt.tj/files/program/programm\\_ru.pdf](http://www.nbt.tj/files/program/programm_ru.pdf) (дата обращения 21.08.2017); Указ Президента Республики Таджикистан от 27 января 2015 года №332 «О Концепции внешней политики Республики Таджикистан» [Электронный ресурс] / Министерство иностранных дел Республики Таджикистан. URL – <http://mfa.tj/?l=ru&art=1072> (дата обращения 29.08.2017)

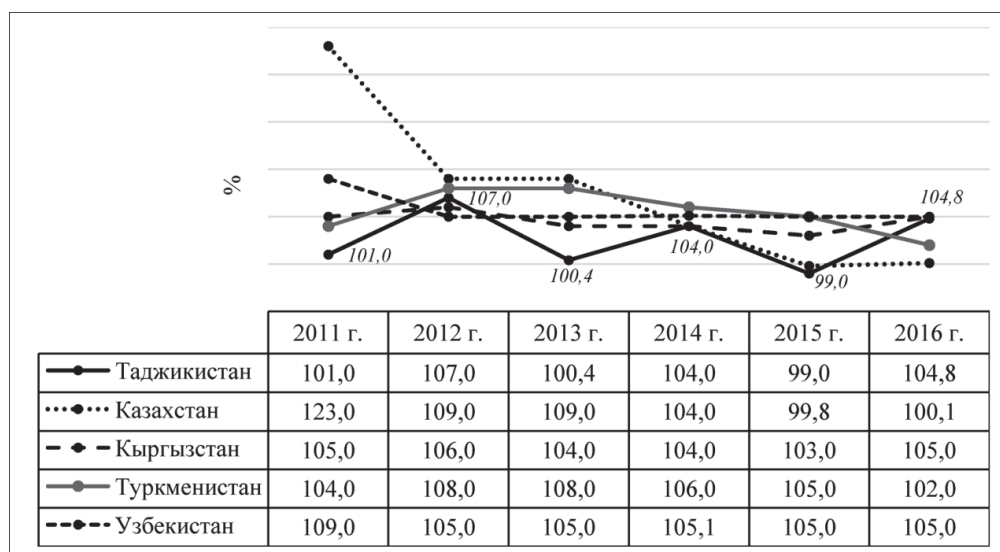


Рис. 1. Темпы роста перевозок грузов в Таджикистане в сравнении с соседними странами СНГ со схожими условиями, %

Источник: на основе данных: Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник, Душанбе, 2017. – 34 с.

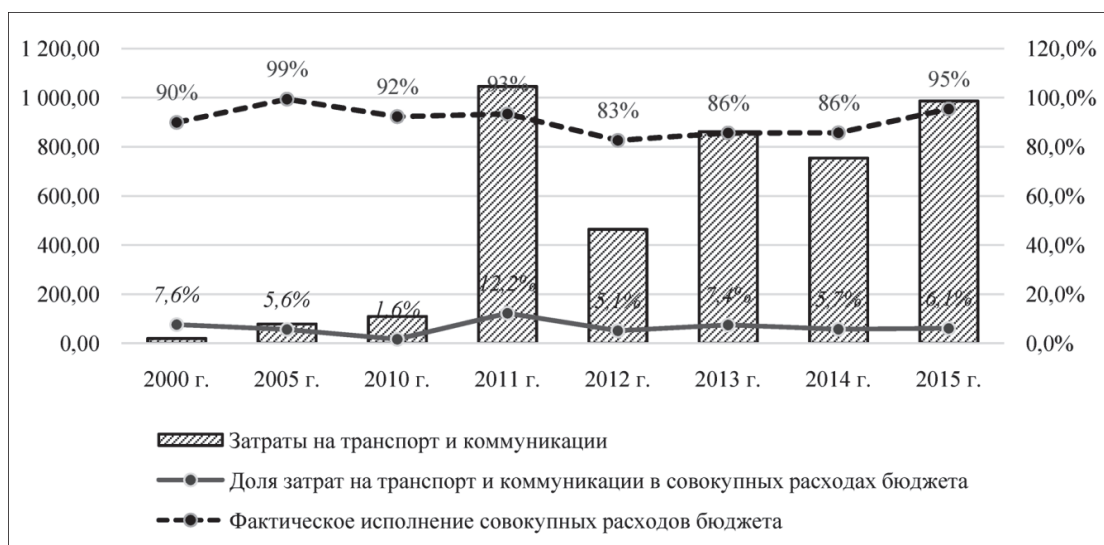


Рис. 2. Динамика затрат государственного бюджета на транспорт и фактического исполнения бюджета по сфере транспорта, 2000–2015 гг.

Источник: составлено автором по данным: Фискальный сектор. Исполнение государственного бюджета [Электронный ресурс] / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. – <http://www.stat.tj/ru/analytical-tables/fiscal-sector/> (дата обращения 15.08.2017)

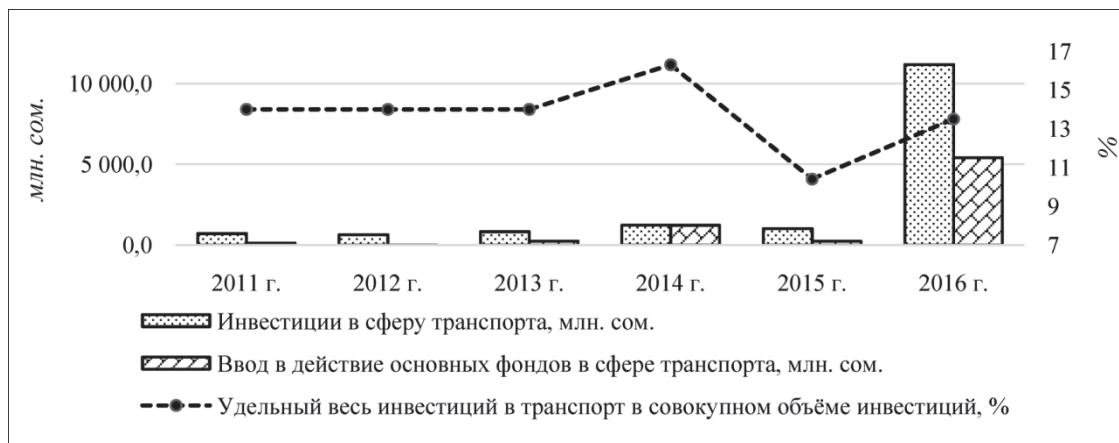


Рис. 3. Показатели инвестиционной активности в сфере транспорта Республики Таджикистан, 2011–2016 гг. Источник: на основе данных: Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник, Душанбе, 2017. – 34 с.

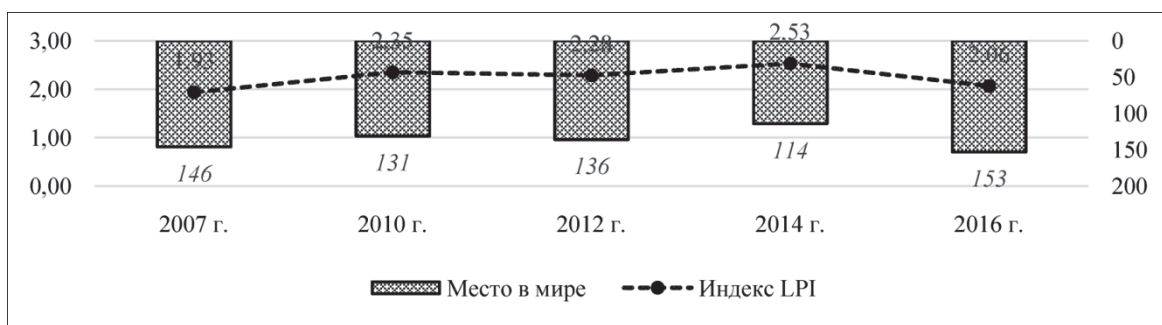


Рис. 4. Значения и позиции Республики Таджикистан в мире по индексу эффективности логистики (LPI-индекс), 2007–2016 гг.

Источник: на основе данных: Reports. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс] / The World Bank. – <https://lpi.worldbank.org/report> (дата обращения 26.09.2017)

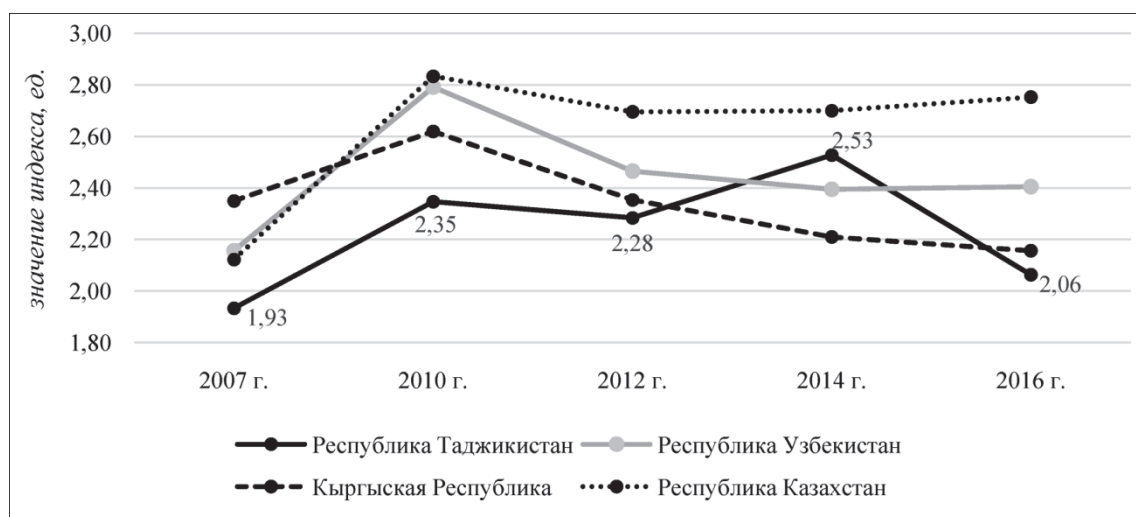


Рис. 5. Сравнение значений индекса LPI в Республике Таджикистан и схожих по условиям соседних странах Источник: на основе данных: Reports. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Электронный ресурс] / The World Bank. – <https://lpi.worldbank.org/report> (дата обращения 26.09.2017)

- представителей банковской системы;
- представителей страховой системы;
- представителей крупнейших транспортных операторов.

Создание Межведомственной временной структуры для формирования транспортно-логистической системы Республики Таджикистан требует внимания данному органу следующих функций и задач:

- развитие транспортно-логистической системы и транзитного потенциала Республики Таджикистан путем создания и контроля ввода в действие транспортно-логистических многофункциональных центров;

- совершенствование правовой базы Республики Таджикистан в сфере организации транспортно-логистической деятельности для устранения препятствий, которые могут возникнуть в связи с транспортировкой грузов при пересечении границ: в связи с таможенным администрированием, вопросами налогообложения, страхования, сертификации, лицензирования и т. д.;

- выбор эффективной модели развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан;

- формирование и уточнение критериев выбора мест для создания транспортно-логистических центров;

- выбор и утверждение оптимальных территорий для строительства крупных объектов транспортно-логистической инфраструктуры государственной значимости;

- развитие интермодальных перевозок на территории страны;

- внесение предложений в Правительство РТ для эффективного развития ТЛС РТ;

- использование международного ресурса (в том числе консультаций опытных специалистов) для решения задач развития ТЛС государства.

Как было отмечено выше, в основе ТЛС Республики Таджикистан должна быть положена сеть территориальных транспортно-логистических центров. Таковую сеть предлагается создать на основе ресурса железнодорожного транспорта РТ. Инфраструктура территориального ТЛЦ может быть представлена основными и вспомогательными объектами. К основным объектам отнесены:

1. Территориальные информационно-аналитические центры, выполняющие следующие функции:

- прогнозирование и мониторинг внутренних (районных, национальных) и транзитных потоков грузов;

- обеспечение содействия в доступе к международной транспортно-логистической сети транспортным и логистическим операторам;

- оказание консультационных услуг для малого и среднего предпринимательства в сфере логистики;

- сбор, предварительная обработка и представление информации всем заинтересованным сторонам транспортно-логистического процесса;

- предоставление органам власти – территориальным (районным) и центральным – достоверной информации и прогнозов о внутренних и транзитных потоках грузов в целях принятия эффективных управленческих решений;

- анализ и координация деятельности территориальных транспортных ведомств, транспортно-экспедиционных компаний, таможенных органов, кредитных и других организаций в сфере транспортной логистики;

- вовлечение участников транспортно-логистического процесса и дальнейшее развитие электронного документооборота;

- создание условий для свободной ориентации участников транспортно-логистического рынка в информационном пространстве в вопросах транспорта и логистики на территории Республики Таджикистан.

2. Железнодорожные станции для обеспечения подачи и уборки вагонов к грузовым пунктам.

3. Складской комплекс, в том числе склады временного хранения, таможенные склады и др.

4. Терминал насыпных грузов.

5. Терминал грузов промышленного назначения.

6. Таможенный терминал.

7. Контейнерный терминал.

8. Комплексом административных зданий ТЛЦ.

Обеспечивающая инфраструктура типового территориального транспортно-логистического центра может быть представлена следующими объектами:

- при отсутствии таможенного терминала – филиала таможенной службы;

- филиалы пограничной службы (для приграничных ТЛЦ);

- филиалы службы государственного ветеринарного, санитарного, контроля внешнеэкономической деятельности;

- объекты инфраструктуры отдыха;

- объекты финансовой инфраструктуры.

Территориальные (районные) ТЛЦ, таким образом, должны выполнять следующие функции в системе ТЛС РТ:

- осуществление операций по подготовке грузов к перевозке;

- осуществление операций погрузки (выгрузки), консолидации, деконсолидации, хранения, перевалки, укрытия и увязки грузов;

- обеспечение перевозки груза различными видами транспорта;

- оформление документации для выполнения перевозки груза;

- сопровождение груза до грузополучателя при необходимости;

- осуществление контроля за выполнением заявок на доставку продукции;
- разработка и внедрение информационно-программных средств поддержки автоматизации управления грузопотоками;
- исследование национального и международного рынков транспортно-логистических услуг;
- осуществление непрерывного мониторинга грузов;
- оптимизация распределения ограниченных ресурсов между участниками транспортно-логистического процесса.

Таким образом, интегрированное, централизованное управление формированием и развитием транспортно-логистической системы Республики Таджикистан возможно на основе создания сети транспортно-логистических центров, подчиненных ведомственным организациям и функционирующим в рамках решений заинтересованных сторон на основе временных межведомственных органов. Построение сети транспортно-логистических центров в Республике Таджикистан требует создания соответствующих структур и институтов; разработку концептуальной и программной базы; совершенствование нормативных правовых основ; введение льготных условий инвестирования в объекты транспортно-логистической инфраструктуры; упрощение процедур принятия решений по отбору земельных участков и получению разрешений на строительство объектов транспортно-логистической инфраструктуры.

#### Литература

1. Раджабов, Р.К. Проблемы моделирования развития региональной транспортной системы / Р.К. Раджабов, И.А. Амонуллоев // Вестник Таджикского технического университета. – 2015. – № 3 (31). – С. 135–138.
2. Бобиев, Р.С. Современное состояние транспортной инфраструктуры и рынка транспортно-логистических услуг Республики Таджикистан / Р.С. Бобиев, Ф.Н. Наджмудинов, Д.Ш. Тошев // Вестник Московского автомобильно-дорожного государственного технического университета (МАДИ). – 2016. – № 3 (46). – С. 83–89.
3. Рауфи, А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики

Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук / А. Рауфи. – М., 2008. – 281 с.

4. Раджабов, Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры (на примере Республики Таджикистан): дис. ... д-ра экон. наук / Р.К. Раджабов. – Душанбе, 2000 – 286 с.

5. Саидов, Х. Экономико-географические особенности развития транспортного комплекса Республики Таджикистан: дис. ... канд. геогр. наук / Х. Саидов. – Душанбе, 2010. – 171 с.

6. Тохиров, Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона / Т.И. Тохиров // Известия высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. – 2013. – № 4. – С. 44–47.

7. Исмоилов, Х.А. Роль инвестиции в экономике Республики Таджикистан / Х.А. Исмоилов // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2016. – № 6(18). – С. 106–107.

8. Зоидов, К.Х. Формирование управленческих механизмов развития транзитной экономики стран Центральной Азии в условиях интеграции и нестабильности / К.Х. Зоидов, А.А. Медков // Управление. – 2015. – Т. 3, №3. – С. 39–47.

9. Веселов, Г.В. Проблемы повышения конкурентоспособности международных перевозок в коридоре Север-Юг-Север / Г.В. Веселов, В.И. Минеев, М.А. Шишкина // Вестник Волжской государственной академии водного транспорта. – 2015. – № 44. – С. 279–282.

10. Шарифов, Ш. Из истории независимости Республики Таджикистан / Ш. Шарифов // Наука и инновация. – 2015. – № 3(7). – С. 41–45.

11. Kum, F.Y. Barriers to supply chain integration in the maritime logistics industry / F.Y. Kum, T. Vinh // Maritime Economics & Logistics. – 2017. – Vol. 19, Issue 3. – P. 551–572.

12. Vendela, S. Towards more efficient logistics: increasing load factor in a shipper's road transport / S. Vendela // The International Journal of Logistics Management. – 2017. – Vol. 28, Issue 2. – P. 228–250.

13. Contessi, Nicola P. Central Asia in Asia: Charting growing trans-regional linkages / Nicola P. Contessi // Journal of Eurasian studies. – 2016. – P. 3–13.

**Каточков Виктор Михайлович**, доктор экономических наук, профессор кафедры логистики и экономики торговли, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), katochkovvm@susu.ru

**Азимов Пулод Хакимович**, кандидат экономических наук, доцент, докторант кафедры логистики и экономики торговли, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), pulaz@mail.ru

*Поступила в редакцию 14 августа 2017 г.*

---

DOI: 10.14529/em170419

## CONCEPTUAL PROVISIONS OF FORMATION OF TRANSPORT-LOGISTICS SYSTEM IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN

*V.M. Katochkov, P.Kh. Azimov*

*South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation*

For many years the transport and logistics system of the Republic of Tajikistan has been developing haphazardly, resulting in its discretion and inconsistent elements. The objects of transport and logistics system of the Republic of Tajikistan are characterized by such problems as high wear, low funding, lack of the rate of renewal of fixed assets. All these conditions affect the realization of the transit potential of the country with its unique geographical position negatively. The article analyzes the main conceptual, strategic and policy documents, which address the development of transport-logistic system of the Republic of Tajikistan. The analysis of the main parameters and factors of development of transport system in the Republic of Tajikistan in recent years is given. In particular, the tendencies in the change of the volume and structure of goods transportation, changes in the state financing of the transport sector, parameters for investment support of the studied industry are stated. It is established that the priority of development of transport-logistic system of the country is the realization of transit potential of the Eurasian economic space. The article describes the conceptual provisions of formation of transport-logistics system in the Republic of Tajikistan. It is determined that the formation of the national transport-logistic system of the Republic of Tajikistan should be based on the capacity of the network of transport-logistics centers. The necessity of centralization of the network management of regional transport and logistics centers is proved. The functions of the departments of coordination of the network of transport-logistics centers are proposed. The infrastructure of the model of regional transport and logistics center is given.

**Keywords:** concept, conceptual provisions, the Republic of Tajikistan, the transport and logistics system, transport and logistics infrastructure.

### References

1. Radzhabov R.K., [Problems of modeling the development of a regional transport system]. *Vestnik Tadzhijskogo tekhnicheskogo universiteta* [Bulletin of the Tajik Technical University], 2015, no. 3 (31), pp. 135–138. (in Russ.)
2. Bobiev R.S., Nadzhmudinov F.N., Toshev D.Sh. [The current state of the transport infrastructure and the market of transport and logistics services of the Republic of Tajikistan]. *Vestnik Moskovskogo avtomobil'no-dorozhnogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta (MADI)* [Bulletin of the Moscow Automobile and Road Construction State Technical University (MADI)], 2016, no. 3 (46), pp. 83-89. (in Russ.)
3. Raufi A. *Regional'nye problemy razvitiya transporta v sisteme rynochnoy ekonomiki Tadjikistana: dis. d-ra ekon. nauk* [Regional problems of transport development in the market economy of Tajikistan]. Moscow, 2008. 281 p.
4. Radzhabov R.K. *Problemy formirovaniya i razvitiya regional'noy transportnoy infrastruktury (Na primere Respubliki Tadjikistan): dis. d-ra ekon. nauk* [Problems of formation and development of regional transport infrastructure (On the example of the Republic of Tajikistan)]. Dushanbe, 2000. 286 p.
5. Saidov Kh. *Ekonomiko-geograficheskie osobennosti razvitiya transportnogo kompleksa Respubliki Tadjikistan: dis. kand. geogr. nauk* [Economic and geographical features of the development of the transport complex of the Republic of Tajikistan]. Dushanbe, 2010. 171 p.

6. Tokhirov T.I. [The concept of the transit potential of the region's road transport system]. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Sotsiologiya. Ekonomika. Politika* [News of higher educational institutions. Sociology. Economy. Policy], 2013, no. 4, pp. 44–47. (in Russ.)
7. Ismoilov Kh.A. [The role of investment in the economy of the Republic of Tajikistan [Rol' investicii v ehkonomike Respubliki Tadjikistan]. *Konkurentosposobnost' v global'nom mire: ekonomika, nauka, tekhnologii* [Competitiveness in the global world: economy, science, technology], 2016, no. 6(18), pp. 106–107. (in Russ.)
8. Zoidov K.Kh., Medkov A.A. [Formation of management mechanisms for the development of the transit economy of the countries of Central Asia in conditions of integration and instability]. *Upravlenie* [Management], 2015, vol. 3, no. 3, pp. 39–47. (in Russ.) DOI: 10.12737/13336
9. Veselov G.V., Mineev V.I., Shishkina M.A. [Problems of increasing the competitiveness of international transport in the corridor North-South-North]. *Vestnik Volzhskoy gosudarstvennoy akademii vodnogo transporta* [Bulletin of the Volga State University of Water Transport], 2015, no. 44, pp. 279–282. (in Russ.)
10. Sharifov Sh. [From the History of Independence of the Republic of Tajikistan]. *Nauka i innovatsiya* [Science and Innovation], 2015, no. 3(7), pp. 41–45. (in Russ.)
11. Kum F.Y., Vinh T. Barriers to supply chain integration in the maritime logistics industry. *Maritime Economics & Logistics*, 2017, vol. 19, iss. 3, pp. 551–572. DOI: 10.1057/mel.20
12. Vendela S. Towards more efficient logistics: increasing load factor in a shipper's road transport. *The International Journal of Logistics Management*, 2017, vol. 28, iss. 2, pp. 228–250. DOI: 10.1108/IJLM-04-2015-0071
13. Contessi Nicola P. Central Asia in Asia: Charting growing trans-regional linkages. *Journal of Eurasian studies*, 2016, pp. 3–13. DOI: 10.1016/j.euras.2015.11.001

**Viktor M. Katochkov**, Doctor of Sciences (Economics), Professor of the Department of Logistics and Trade Economics, South Ural State University (Chelyabinsk), katochkovvm@susu.ru

**Pulod Kh. Azimov**, Ph.D. in Economics, Associate Professor, doctoral student of the Department of Logistics and Trade Economics, South Ural State University (Chelyabinsk), pulaz@mail.ru

*Received 14 August 2017*

#### ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Каточков, В.М. Концептуальные положения формирования транспортно-логистической системы Республики Таджикистан / В.М. Каточков, П.Х. Азимов // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2017. – Т. 11, № 4. – С. 142–149. DOI: 10.14529/em170419

#### FOR CITATION

Katochkov V.M., Azimov P.Kh. Conceptual Provisions of Formation of Transport-Logistics System in the Republic of Tajikistan. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2017, vol. 11, no. 4, pp. 142–149. (in Russ.). DOI: 10.14529/em170419