

Экономика

УДК 656

П.Х. Азимов, В.М. Каточков, И.П. Савельева

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПРИОРИТЕТЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН ДЛЯ РАЗВИТИЯ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА

Развитие предпринимательства в стране зависит от множества факторов, в том числе состояния объектов производственной, социальной инфраструктуры, объектов капитального строительства. В числе факторов, влияющих на развитие предпринимательства, особую роль играет состояние объектов транспортно-логистической системы. В условиях усиления международных торгово-экономических интеграционных процессов именно объекты транспортно-логистической системы выполняют решающую роль по обеспечению оптимального трансграничного и внутреннего движения товаров. Эффективно функционирующая транспортно-логистическая система позволяет расширить внутренние рынки сбыта. Кроме этого, возникает возможность интеграции в международные товарные потоки. В исследовании проведен обзор состояния степени разработанности проблем управления предпринимательством и развитием транспортно-логистической системы в Республике Таджикистан. Раскрывается состояние предпринимательства в Республике Таджикистан в последние годы, на основе международных сравнений определяются приоритетные направления совершенствования управления предпринимательством в стране. Обосновывается роль транспортно-логистической системы в развитии предпринимательства. Раскрыты исторические, экономические, социальные и иные предпосылки текущего состояния транспортно-логистической системы Республики Таджикистан. В соответствии с положениями согласно Национальной стратегии развития Республики Таджикистан до 2030 г. охарактеризована взаимосвязь проблем улучшения бизнес-среды и развития предпринимательства с состоянием транспортно-логистической системы страны. Сформулированы стратегические приоритеты формирования транспортно-логистической системы для развития предпринимательства.

Ключевые слова: Республика Таджикистан, транспортно-логистическая система, предпринимательство, стратегия, приоритеты.

Становление в Республике Таджикистан (далее РТ) предпринимательства является одной из приоритетных задач, установленных в Национальной стратегии развития РТ до 2030 г. (далее НСР-2030)¹. Системный подход к становлению предпринимательства предполагает последовательное, целенаправленное, комплексное устранение взаимосвязанных и взаимовлияющих друг на друга проблем, которые опосредуют препятствия на пути его динамичного развития. Географическое положение Республики Таджикистан, особенности её исторического развития, влияние текущих экономических, политических, социальных и прочих факторов определяют повышенную значимость для экономики страны, задачи её вовлечения в международные экономические потоки или реализации транзитного потенциала государства. Реализация транзитного потенциала в рамках евразийского экономического пространства сегодня становится одним из основных источников роста предпринимательства в Республике Таджикистан. В свою очередь, решение данной задачи предполагает формирование в стране транспортно-логистической системы со всеми присущими ей элементами.

Вопросы развития предпринимательства в Республике Таджикистан нашли отражение в публикациях многих авторов, среди которых можем выделить работы Х.И. Аминова, А.А. Каюмова, У.Я. Мадумарова, Ф.А. Махмадшоева, С.Б. Ризоева, Г.Х. Сохибназарова, З.С. Султанова, З.Т. Юсупджонова [2-8] и многих других.

Транспортно-логистический комплекс Республики Таджикистан в настоящее время находится на этапе зарождения и требует решения многих проблем. Тем не менее данной и смежной с ней проблематике посвятили свои труды некоторые исследователи, в числе которых можем выделить И.А. Амонуллоева, Р.С. Бобиева (и др.), А. Рауфи, Р.К. Раджабова, Х. Саидова, Т.И. Тохирова [9-14] и др.

¹ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г. URL: http://medt.tj/documents/main/strategic_national_programm/strategic_national_prog_ru.pdf.

Изучение результатов международных исследований о состоянии и эффективности предпринимательской среды (Doing Business) позволяет сделать вывод, что хоть в последние годы в Республике Таджикистан наблюдаются позитивные изменения, что проявляется в росте значений индекса «Ведение бизнеса», его место в мировом рейтинге не поднимается выше 100-й позиции (рис. 1).

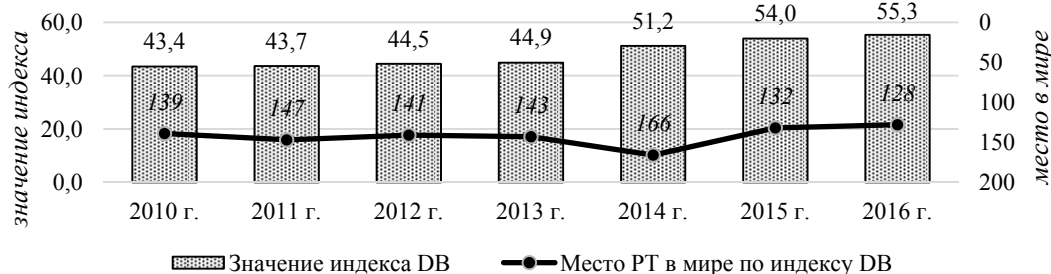


Рис. 1. Значения и позиции Республики Таджикистан в мире по результатам исследования Doing Business, 2010–2016 гг. [16]

Обозначенные в НСР-2030 основные проблемы развития предпринимательства тесно взаимосвязаны с состоянием транспортно-логистической системы (табл. 1).

Таблица 1

Взаимосвязь проблем улучшения бизнес-среды и развития предпринимательства в НСР-2030 с состоянием транспортно-логистической системы Республики Таджикистан

Проблема	Взаимосвязь с состоянием транспортно-логистической системы
Ограниченность внутреннего рынка	Не используется транзитный потенциал страны ввиду низкого уровня развития транспортно-логистической системы
Слабая международная торгово-экономическая интегрированность	Отсутствие необходимой транспортно-логистической инфраструктуры для реализации задач интеграции страны в международное экономическое пространство
Недостаточная развитость производственной инфраструктуры	Изношенность или отсутствие объектов транспортной инфраструктуры
Сложность процедур (тарифных и нетарифных барьеров) по импорту и экспорту, отсутствие регионального сотрудничества в торговле	Отсутствие условий для осуществления эффективной внешнеторговой деятельности, в том числе недостаток операторов, непроработанное таможенное законодательство и др.

Несмотря на существенное внимание исследователей к проблемам развития предпринимательства в Республике Таджикистан, вопросам управления транспортным комплексом, остаётся в малой степени проработана проблематика формирования транспортно-логистической системы страны как условия развития предпринимательства.

Инфраструктура транспорта РТ создана преимущественно в 1960–1980-х гг. как часть транспортной системы СССР. Ею выполнялись соответствующие функции по обеспечению товарных и пассажирских потоков в среднеазиатском регионе. Ввиду внутрисполитической нестабильности и гражданских войн в 1990-е гг. многие объекты транспортной инфраструктуры страны пришли в негодность, а в связи с недостатком инвестиций в них, отсутствием комплексного планирования в новых экономических условиях, для развития транспортного комплекса была характерна дискретность.

Дальнейшая либерализация национальной экономики и структурные изменения в транспортной системе Республики Таджикистан обусловили становление свободного рынка транспортных услуг, который интегрировался в развивающуюся рыночную экономику Таджикистана. Постепенно была создана нормативно-правовая база управления транспортным комплексом страны²³⁴ [16–18].

² Закон Республики Таджикистан от 29 ноября 2000 г. №22 «О транспорте» / Министерство транспорта Республики Таджикистан. URL: http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2015/July/zakon_respubliki_tadzhikistan_o_transporte.pdf

Сегодня транспортная система Республики Таджикистан включает:

- различные виды транспорта: автомобильный, железнодорожный и авиационный;
- объекты стационарной инфраструктуры транспорта.

Ввиду объективных природно-климатических условий (горы занимают 93 % территории страны) перевозки автомобильным транспортом занимают большую часть перевозок в РТ. По данным Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан на 2016 г.:

- 93,5 % грузов (78,6 млн т) перевезено автомобильным транспортом;
- 6,4 % грузов в стране (5,4 млн т) перевезено железнодорожным транспортом;
- 0,002 % грузов (1,9 тыс. т) перевезено авиационным транспортом [15].

Такие диспропорции, как было сказано выше, обусловленные влиянием природно-климатических факторов, тем не менее нельзя считать приемлемыми с точки зрения сбалансированности развития транспортно-логистического комплекса страны.

Транспортно-логистическая система Республики Таджикистан находится в стадии своего формирования и требует решения множества концептуальных проблем. В современных условиях назрела необходимость разработки стратегических приоритетов развития этой системы. Эта необходимость обуславливается двумя группами причин: проблемами современного функционирования транспортно-логистического комплекса РТ и долгосрочными приоритетами развития страны, обозначенными в ряде концептуальных, программных и стратегических документов.

О проблемах состояния транспортно-логистического комплекса Республики Таджикистан наглядно свидетельствуют данные, характеризующие изменения значений индекса эффективности логистики (LPI-индекс) по стране за последние годы. Данный индекс рассчитывается в результате опроса участников внешнеторговых операций по всему миру – крупных логистических и транспортных операторов. На рис. 2 приведена динамика значений индекса и позиций Республики Таджикистан в мире в 2007–2016 гг.

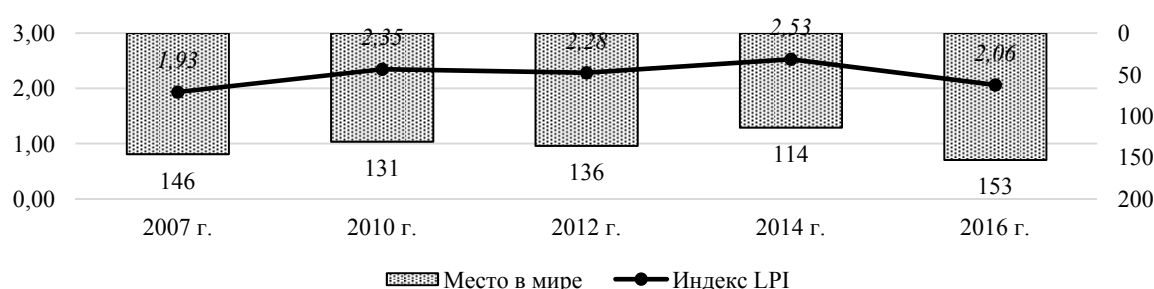


Рис. 2. Значения и позиции Республики Таджикистан в мире по индексу эффективности логистики (LPI-индекс), 2007–2016 гг. [17]

Как видно, позиции Республики Таджикистан по состоянию данного индекса не превысили за всё время проведения данного международного исследования 114-го места, что свидетельствует о необходимости дальнейшего совершенствования механизмов управления развитием транспортно-логистической системы страны.

При этом соседние страны со схожими условиями становления транспортной системы (Кыргызская Республика, Республика Узбекистан, Республика Казахстан) демонстрируют несколько большие значения эффективности организации логистики (рис. 3).

Основные проблемы в организации логистики в РТ сосредоточены в сферах (рис. 4):

- таможенного оформления;
- качества объектов транспортно-логистической инфраструктуры;

³ Закон Республики Таджикистан от 3 июля 2012 г. №847 «О транспортной безопасности» / Министерство транспорта Республики Таджикистан. URL: http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/jule/o_transpotnoi_bezapasnosti.pdf.

⁴ Закон Республики Таджикистан от 8 августа 2015 г. №1214 «Об обеспечении экологической безопасности автомобильного транспорта» / Министерство транспорта Республики Таджикистан. URL: http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/jule/ob_obespechenii_ekol_bezopasnosti_avtom._transporta.pdf.

- организации международных перевозок;
- качества оказания логистических услуг;
- отслеживания и контроля товарных потоков;
- своевременности организации поставок.

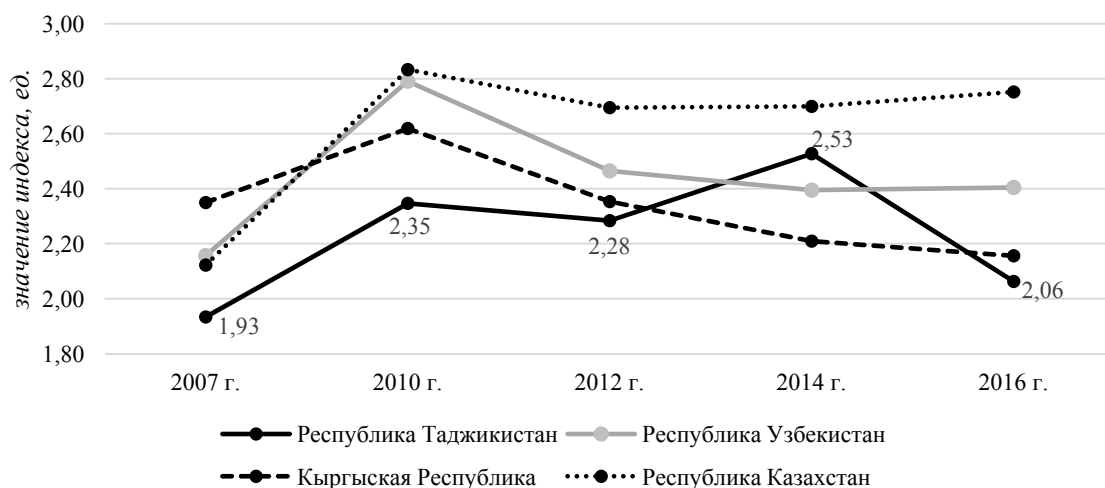


Рис. 3. Сравнение значений индекса LPI в Республике Таджикистан и схожих показателей по условиям соседних стран [17]

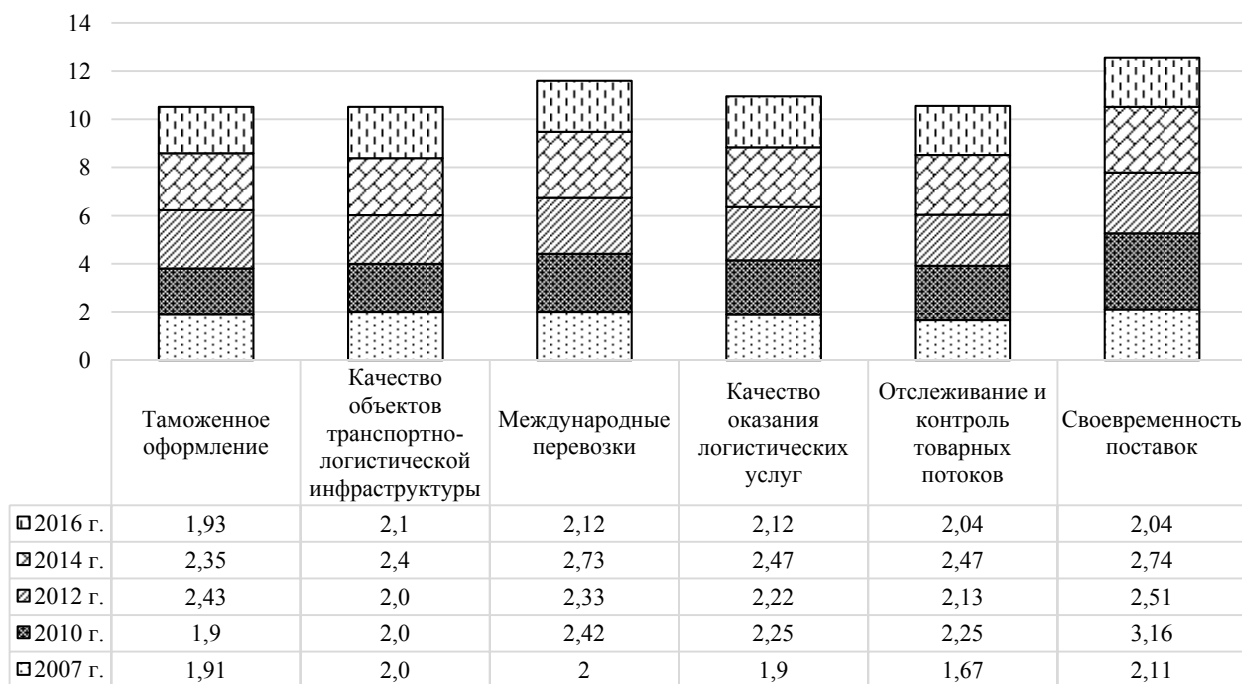


Рис. 4. Значения отдельных составляющих индекса LPI Республики Таджикистан, 2007-2016 гг. [17]

Руководством страны в последние годы предпринимаются шаги на пути трансформации транспортной системы Республики Таджикистан, придания ей элементов полноценной транспортно-логистической системы. В частности, анализ ключевых концептуальных, программных и стратегических документов, позволил выделить следующие целевые установки государства в отношении развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан (табл. 2).

Таблица 2

Целевые установки развития транспортно-логистической системы Республики Таджикистан и её роли в национальной экономике в долгосрочный период⁵

Документ	Целевые установки в отношении ТЛС и её изменяющейся роли в национальной экономике
Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 г.	а) общие задачи: – создание и реконструкция объектов транспортной инфраструктуры; – создание транзитных коридоров; – обеспечение эффективной работы транспортного комплекса и объектов транспортной инфраструктуры и др. б) специфические задачи: – 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
Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан в период 2016–2020 гг.	а) развитие транспортных коридоров; б) развитие транспортной инфраструктуры
Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан	– создание сети объектов транспортной инфраструктуры, удовлетворяющих внутренние потребности в транспортных услугах; – развитие интермодальных и мультимодальных перевозок; – реализация транзитного потенциала страны; – создание сети логистических центров; – создание единой информационной системы и др.
Концепция государственной политики привлечения и защиты инвестиций Республики Таджикистан	Улучшение функционирования объектов транспортной инфраструктуры как условие повышения инвестиционной привлекательности экономики
Концепция внешней политики Республики Таджикистан	– присоединение государства к региональной и международной транспортной инфраструктуре; – привлечение внешних инвестиций в сферу транспорта

С учётом охарактеризованных проблем, а также долгосрочных задач, сформулированных в документах государственной значимости, формирование транспортно-логистической системы Республики Таджикистан должно осуществляться на основе следующих стратегических приоритетов:

1. Повышение конкурентоспособности национальной транспортно-логистической системы в сравнении с соседними национальными транзитными коридорами.

2. Существенное увеличение экономических эффектов в виде роста поступлений в государственный бюджет непосредственно от операторов транспортно-логистической системы, транспортных организаций, малых и средних предприятий, связанных с транспортной отраслью непосредственно и опосредованно.

⁵ Составлено на основе анализа документов:

Постановление Правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 г. №165 «Об утверждении Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года» / Министерство транспорта Республики Таджикистан. URL: http://www.mintrans.tj/sites/default/files/2017/gosudarstvennaya_celevaya_programma_razvitiya.pdf;

Постановление Правительства Республики Таджикистан от 29 декабря 2012 г. № 755 «О Концепции государственной политики привлечения и защиты инвестиций Республики Таджикистан». Государственный комитет по инвестициям и управлению государственным имуществом. URL: <http://www.gki.tj/files/zakon/121b94cff5d0f210540e59c0fba98884.pdf>;

Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан на 2016-2020 г. URL: http://www.nbt.tj/files/program/programm_ru.pdf;

Указ Президента Республики Таджикистан от 27 января 2015 г. № 332 «О Концепции внешней политики Республики Таджикистан» / Министерство иностранных дел Республики Таджикистан. URL: <http://mfa.tj/?l=ru&art=1072>.

3. Развитие централизованно управляемой сети транспортно-логистических центров как основы национальной транспортно-логистической системы.

4. Повышение инвестиционной привлекательности финансирования объектов транспортно-логистической инфраструктуры путём создания механизмов для вовлечения в финансирование частных инвесторов.

5. Совершенствование системы правового регулирования всех аспектов функционирования национальной транспортно-логистической системы в направлении интеграции в Евразийское экономическое пространство.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Аминов Х.И. Некоторые аспекты гармонизации развития предпринимательства на региональном уровне (на примере Республики Таджикистан) // Вестн. Самарского гос. эконом. ун-та. 2017. № 4 (150). С. 38-44.
2. Каюмов А.А., Мавлонов Р.А. Особенности национальной экономики и развитие семейного предпринимательства // Изв. Санкт-Петерб. гос. аграрного ун-та. 2015. № 38. С. 214-216.
3. Мадумаров У.Я. Эффективность формирования и развития малого предпринимательства в горных территориях: на примере Республики Таджикистан: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. Душанбе, 2011. 170 с.
4. Махмадшоев Ф.А. Правовое обеспечение индивидуального предпринимательства в Республике Таджикистан: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Душанбе, 2012. 201 с.
5. Ризоев С.Б. Развитие малого и среднего предпринимательства: проблемы и тенденции // Вестн. Таджикского нац. ун-та. Серия социально-экономических и общественных наук. 2014. № 2-2 (131). С. 39-45.
6. Сохибназаров Г.Х. Малое предпринимательство: финансовое обеспечение и перспективы его развития в Республике Таджикистан // Вестн. Таджикского нац. ун-та. Серия социально-экономических и общественных наук. 2016. № 2-7 (213). С. 75-79.
7. Султанов З.С., Кабилов Д.М. Финансово-кредитные механизмы стимулирования развития предпринимательства // Вестник университета. Душанбе, 2009. Т. 1, № 3. С. 41-54.
8. Юсупджонов З.Т. Развитие малого предпринимательства в АПК Республики Таджикистан: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. Бишкек, 2013. 295 с.
9. Раджабов Р.К., Амонуллоев И.А. Проблемы моделирования развития региональной транспортной системы // Вестн. Таджикского техн. ун-та. 2015. № 3 (31). С. 135-138.
10. Бобиев Р.С., Наджмудинов Ф.Н., Тошев Д.Ш. Современное состояние транспортной инфраструктуры и рынка транспортно-логистических услуг Республики Таджикистан // Вестн. Московского автомобильно-дорожного гос. техн. ун-та (МАДИ). 2016. № 3 (46). С. 83-89.
11. Рауфи А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05. М., 2008. 281 с.
12. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры (на примере Республики Таджикистан): дис. ... докт. экон. наук: 08.00.04. Душанбе, 2000. 286 с.
13. Саидов Х. Экономико-географические особенности развития транспортного комплекса Республики Таджикистан: дис. ... канд. геогр. наук: 25.00.24. Душанбе, 2010. 171 с.
14. Тохиров Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона // Изв. высших учебных заведений. Социология. Экономика. Политика. 2013. № 4. С. 44-47.
15. Транспорт и связь Республики Таджикистан: стат. сб. Душанбе, 2017. 34 с.
16. Doing Business Data / The World Bank. URL: <http://www.doingbusiness.org/data>
17. Reports. The Logistics Performance Index and Its Indicators / The World Bank. URL: <https://lpi.worldbank.org/report>

Поступила в редакцию 24.10.17

P.Kh. Azimov, V.M. Katochkov, I.P. Savelieva

STRATEGIC OBJECTIVES TO ESTABLISH A TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN FOR THE DEVELOPMENT OF ENTREPRENEURSHIP

The development of entrepreneurship in a country depends on many factors, including the condition of objects of production and social infrastructure, objects of capital construction. Among the factors affecting the development of entrepreneurship, transport and logistics system plays a special role. In the face of increasing international trade and economic integration processes the transport and logistics system performs a crucial role in ensuring optimal cross-border and internal movement of goods. Well-functioning transport and logistics system allows to expand the domestic markets. In addition, there is a possibility of integration into international trade flows. The study reviews the status of the degree of elaboration of the problems of business management and development of transport-logistic system in the Republic of

Tajikistan. It reveals the state of entrepreneurship in the Republic of Tajikistan in recent years. On the basis of international comparisons, priorities for improving business management in the country are identified. The role of transport and logistics system in the development of entrepreneurship is examined. The historical, economic, social and other preconditions of the current state of transport and logistics system in the Republic of Tajikistan are disclosed. In accordance with the provisions under the National development strategy of the Republic of Tajikistan for the period to 2030, the paper characterizes the relationship problems of the improvement of the business environment and enterprise development status of the transport-logistic system in the country. Strategic priorities of forming a transport and logistics system for the development of entrepreneurship are formulated.

Keywords: republic of Tajikistan, transport and logistics system, entrepreneurship, strategy, priorities.

Азимов Пулод Хакимович,
кандидат экономических наук, докторант
высшей школы экономики и управления
E-mail: pulaz@mail.ru

Каточков Виктор Михайлович,
доктор экономических наук, профессор кафедры
логистики и экономики торговли
E-mail: mohtan@ya.ru

Савельева Ирина Петровна,
доктор экономических наук, директор
высшей школы экономики и управления
E-mail: ips60@mail.ru

ФГАОУВО «Южно-Уральский государственный университет»
(Национальный исследовательский университет)
454080, Россия, г. Челябинск, просп. Ленина, 76

Azimov P.Kh.,
candidate of Economics, Doctoral Candidate
at School of Economics and Management
E-mail: pulaz@mail.ru

Katochkov V.M.,
doctor of Economics, Professor
at School of Economics and Management
E-mail: mohtan@ya.ru

Savelieva I.P.,
doctor of Economics, Director
of School of Economics and Management
E-mail: ips60@mail.ru

South Ural State University
(National Research University)
76, Lenina prosp., Chelyabinsk, Russia, 454080