



Столыпинский
вестник

Научная статья

Original article

УДК 338.47:656(575.3)

ТРАНСПОРТ И ЭКОНОМИКА СОГДИЙСКОЙ ОБЛАСТИ TRANSPORT AND ECONOMY OF SOGDIAN REGION

Тохиров Тохиржон Исломжонович, старший преподаватель кафедры автомобиля и управление на транспорте политехнического института Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими, Таджикистан, 735700, г. Худжанд. ORCID: 0000-0002-4914-8896. E-mail: tohirov.82@mail.ru

Tohirov Tohirjon Islamjonovich, Senior Lecturer at the Department of Automotive Engineering and Transport Management at the Polytechnic Institute of the Tajik Technical University named after M. Academician S. Osimi, Tajikistan, 735700, Khujand. ORCID: 0000-0002-4914-8896. E-mail: tohirov.82@mail.ru

Аннотация. Транспорт и экономика тесно взаимосвязаны и оказывают существенное влияние друг на друга. Эффективная транспортная система является одним из ключевых факторов, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие страны. В свою очередь, уровень экономического развития определяет спрос на транспортные услуги и возможности для модернизации и расширения транспортной инфраструктуры.

В настоящее время мировая экономика и транспортная отрасль находятся в процессе постоянных изменений, обусловленных влиянием различных факторов, таких как глобализация, технологический прогресс, изменение климата и

демографические сдвиги. Понимание общих тенденций развития экономики и транспорта имеет большое значение для разработки эффективных стратегий и политик в этих сферах.

Abstract. Transport and the economy are closely interconnected and have a significant impact on each other. An efficient transport system is one of the key factors ensuring sustainable economic development of the country. In turn, the level of economic development determines the demand for transport services and opportunities for modernization and expansion of transport infrastructure.

Currently, the global economy and the transport industry are in a process of constant change, driven by various factors such as globalization, technological progress, climate change and demographic shifts. Understanding general trends in economic and transport development is of great importance for developing effective strategies and policies in these areas.

Ключевые слова: экономика, транспорт, транспортная система, регион, грузооборот, экономическое развитие, региональная экономика.

Keywords: economy, transport, transport system, region, cargo turnover, economic development, regional economy.

Согдийская область, расположенная на севере Республики Таджикистан, отличается уникальным природным ландшафтом и сложными природно-климатическими условиями, что оказывает значительное влияние на ее экономическое развитие и уязвимость к различным стихийным бедствиям.

С площадью 25,2 тыс. км² Согдийская область является третьим по размеру регионом страны. Основную часть ее территории занимают горные системы: на севере – Кураминский хребет и горы Моголтау, а на юге – Туркестанский и Зеравшанский хребты. Таким образом, рельеф области характеризуется преобладанием высокогорий и среднегорных ландшафтов.

Гидрографическая сеть Согдийской области представлена двумя крупными речными бассейнами: бассейном Зеравшана, охватывающим большую часть

территории, и бассейном Сырдарьи, к которому относятся северные участки региона.

Климат Согдийской области отличается значительной пространственной неоднородностью и вертикальной поясностью, что обусловлено ее сложным горным рельефом. В низинных районах, примыкающих к долинам рек Зеравшан и Сырдарья, преобладает континентальный климат с жарким сухим летом и умеренно холодной зимой. По мере увеличения высоты над уровнем моря климат становится более холодным и влажным, с обильными осадками в виде снега в высокогорных районах.

Почвенный покров и растительность также демонстрируют четкую высотную поясность. В низинах и предгорьях распространены серозёмы и луговые почвы, на которых произрастают сухие степи и полупустыни. В среднегорной зоне преобладают горные каштановые почвы и горные лесостепи. Высокогорья характеризуются горно-луговыми почвами и альпийскими лугами, а также субальпийскими и альпийскими ландшафтами.

Сложность природных условий Согдийской области приводит к распространению различных по своему генезису комплексов неблагоприятных и опасных природных явлений, которые оказывают существенное влияние на экономическое развитие региона. Одними из наиболее значимых опасностей являются стихийные бедствия, связанные с геодинамическими процессами, такими как землетрясения, оползни, сели и лавины. Землетрясения могут приводить к значительным разрушениям инфраструктуры, жилых и производственных объектов, а также вызывать вторичные опасные явления, такие как оползни и обвалы.

Оползневые процессы широко распространены в горных районах Согдийской области и представляют серьезную угрозу для населенных пунктов, транспортных коммуникаций и сельскохозяйственных угодий. Активизация оползней может быть вызвана как природными факторами (обильные осадки, землетрясения, эрозионные процессы), так и антропогенной деятельностью (вырубка лесов, неконтролируемое земледелие и строительство).

Сели, являющиеся грязекаменными потоками, стекающими по руслам горных рек и ущелий, также представляют серьезную угрозу для Согдийской области. Они могут возникать в результате интенсивных ливневых дождей или быстрого таяния снегов и ледников, захватывая огромные массы обломочного материала и нанося значительный ущерб инфраструктуре и сельскому хозяйству.

Лавинная опасность также является актуальной для высокогорных районов Согдийской области, где ежегодно фиксируются случаи схода снежных лавин. Лавины могут блокировать транспортные пути, повреждать линии коммуникаций и представлять угрозу для жизни людей в населенных пунктах.

Помимо геодинамических опасностей, Согдийская область подвержена воздействию стихийных бедствий, связанных с изменениями климата. Повышение температуры воздуха и изменение режима осадков могут привести к таянию ледников, увеличению частоты и интенсивности паводков, а также усилению засушливости и опустынивания в низинных районах.

Уязвимость Согдийской области к стихийным бедствиям и изменениям климата усугубляется ее неоднородными геологией, климатом и топографией. Различные районы области характеризуются разной степенью подверженности тем или иным природным опасностям, что требует комплексного подхода к оценке рисков и разработке мер по предотвращению и смягчению последствий стихийных бедствий.

Высокая уязвимость Согдийской области к природным опасностям оказывает негативное влияние на ее экономическое развитие. Стихийные бедствия могут приводить к значительным материальным потерям, нарушению функционирования производственных объектов, транспортной инфраструктуры и систем жизнеобеспечения, а также к человеческим жертвам.

В сельском хозяйстве, являющемся одной из ключевых отраслей экономики Согдийской области, последствия стихийных бедствий могут выражаться в потере урожая, деградации сельскохозяйственных угодий, гибели скота и повреждении ирригационных систем.

В промышленности и энергетическом секторе стихийные бедствия могут привести к выводу из строя производственных мощностей, разрушению объектов инфраструктуры и нарушению поставок сырья и энергоресурсов.

Транспортная инфраструктура, включая автомобильные и железные дороги, мосты и туннели, также подвержена риску повреждений и разрушений в результате природных опасностей, что может привести к нарушению грузовых и пассажирских перевозок, изоляции отдельных населенных пунктов и регионов.

В 1992—2016 годах природные опасности в Таджикистане нанесли экономический убыток в размере свыше 1,8 миллиарда долларов США, и от них пострадали почти 7 миллионов человек¹. По оценкам, среднегодовые убытки в Таджикистане могут достичь 1,4% ВВП в случае паводков и 5% ВВП в случае землетрясений². В эти факторы негативно сказываются на функционирование и развития транспортной системы, приводят к разрушения дорожно-транспортной инфраструктуры.

Согдийская область относится к территориям с очень высоким естественным приростом населения. Численность населения области в 2022 году составила 2,87 миллиона человек и увеличилась по сравнению с 1989 годом более чем на 1 миллион человек, причём в последние годы темпы роста возросли. Беспрецедентный рост численности населения приведёт к тому, что население и его хозяйственная деятельность выйдут за пределы исторически сложившихся ареалов проживания, что потребует расширения транспортной инфраструктуры и освоения новых территорий. Развитие инфраструктурных отраслей, таких как здравоохранение и образование, в малых населённых пунктах требует значительных капиталовложений. В этом контексте ключевую роль играет развитие транспортной системы, функция которой на начальном этапе заключается в обеспечении доступа населения к необходимым услугам здравоохранения и образования в близлежащих населённых пунктах.

¹ Исследовательский центр по проблемам эпидемиологии бедствий, Международная база данных по бедствиям: <http://www.emdat.be>

² Всемирный банк. 2017. Пресс-релиз: Таджикистан. Вашингтон, округ Колумбия: <http://www.worldbank.org/en/news/pressrelease/2017/07/10/tajikistan-aims-to-better-protect-people-and-property-from-natural-disasters-and-climate-change>

Основная часть населения Согдийской области (62%) сконцентрирована в долинах реки Сырдарья и её притоков, в бассейне Зеравшана проживает лишь 15%, а остальная часть рассредоточена в предгорных районах. Доля городского населения не превышает 25%. При средней плотности населения в области около 113,9 чел./км², этот показатель колеблется в значительных пределах - от 6,7 чел./км² в Горно-Матчинском районе до 488 чел./км² в Дж. Расуловском районе. Однако в реальности между городскими и сельскими поселениями Таджикистана принципиальных различий нет (за исключением крупнейших городов), и, следовательно, плотность населения в сельских поселениях на порядок выше средних значений по районам. Поскольку плотность населения в перспективе будет возрастать, очевидно, что основные риски будут связаны именно с сельской поселенческой сетью. Ситуацию осложняет преобладание в сельской местности крупноселенного типа расселения. В среднем в одном сельском поселении проживает около 8 тыс. человек, а большинство из них расположено на конусах выноса рек. Крупнейшими зонами концентрации населения являются Б. Гафуровский и Деваштичский районы. Наименее заселены высокогорные районы, на их долю приходится более 50% территории области, но проживает там лишь 15% населения, причём контрасты заселённости внутри этих районов ещё сильнее. Население сконцентрировано преимущественно по долинам рек, как правило, в зонах потенциального затопления и подтопления. Села, расположенные на склонах, уязвимы к селям и оползням, особенно уязвимой является транспортно-коммуникационная инфраструктура и предприятия горнодобывающей промышленности.

В структуре экономики Согдийской области за последние годы произошли существенные изменения: значительно возросла доля промышленности (с 12 до 28%), в то время как сократились удельные веса аграрного сектора (с 23 до 19%) и сферы торговли с общественным питанием (с 26 до 19%). В результате область приобрела более индустриальный характер. Оценка уязвимости производственного потенциала к воздействию опасных природных процессов в силу его высокой

территориальной фрагментации требует детального анализа размещения производительных сил на уровне отдельных городов и районов.

Сельское хозяйство области является ведущим сектором экономики по занятости и вторым после промышленности по валовому выпуску. Ведущими районами земледелия являются районы, расположенные в долине Сырдарьи. Основное поголовье КРС сконцентрировано в этих же районах, а овцеводство ожидается в большей степени сдвинуто в предгорно-горные районы.

Согдийская область чрезвычайно контрастна как в населении, так и экономическом потенциале. В сочетании с геодинамическими процессами и иными неблагоприятными и опасными явлениями это предопределяет и значительные различия в его уязвимости и потенциальных ущербах.

В тоже время наиболее сложные и часто повторяющиеся комплексы характерны для горных районов. При этом реальная концентрация населения по населенным пунктам не сильно уступает регионам равнины, большинство промышленных предприятий локализовано в высокогорьях, а социальная и транспортная инфраструктура здесь развита существенно слабее, что существенно повышает уязвимость населения и экономики.

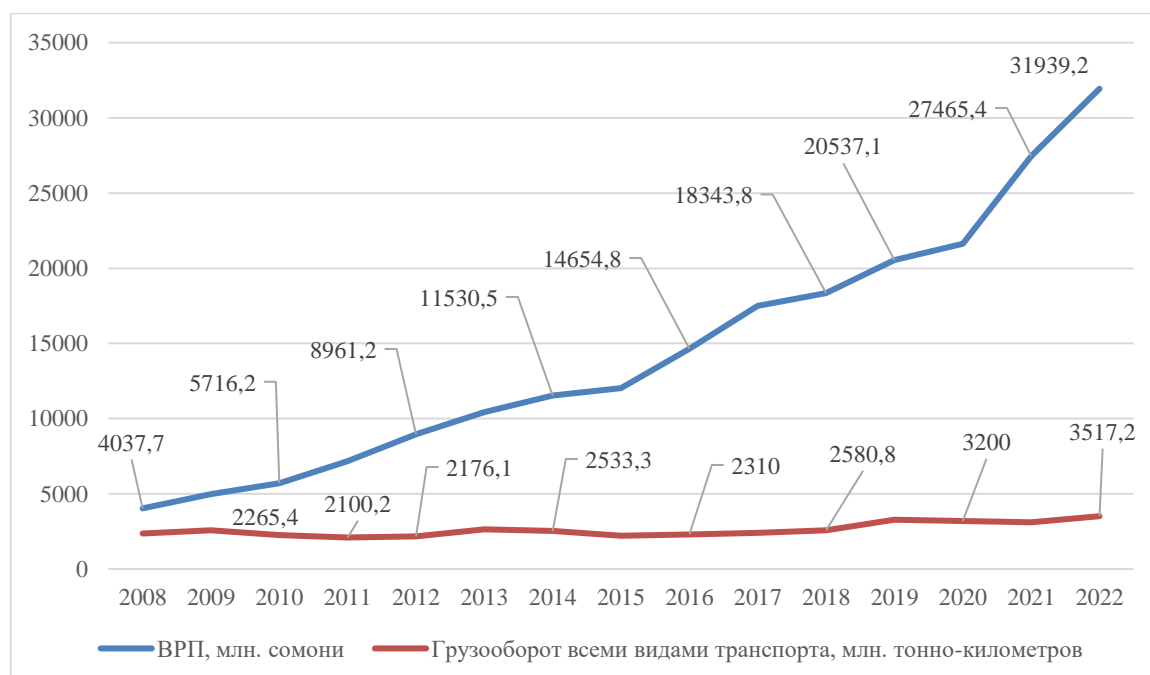


Рисунок 1. Динамика ВРП и грузооборота всеми видами транспорта по Согдийской области за 2008-2022 гг.

Источник: Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2021, с.; 744. Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2022, с. 507.; Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2023, с. 418.

В представленных данных (рисунок 1) отражена динамика валового регионального продукта (ВРП) и грузооборота всеми видами транспорта в Согдийской области за период с 2008 по 2022 год. Анализ этих показателей позволяет выявить ключевые тенденции и взаимосвязи, характеризующие развитие экономики области и состояние транспортной отрасли.

Валовой региональный продукт является основным макроэкономическим показателем, характеризующим уровень экономического развития региона. Он представляет собой суммарную стоимость товаров и услуг, произведенных на территории данного региона за определенный период времени, обычно за год.

Согласно представленным данным, ВРП Согдийской области демонстрировал устойчивую тенденцию к росту на протяжении всего рассматриваемого периода. В 2008 году ВРП составлял 4037,7 млн сомони, а к 2022 году этот показатель увеличился почти в 8 раз, достигнув значения 31939,2 млн сомони. Особенно высокие темпы прироста ВРП наблюдались в период с 2011 по 2017 год, когда ежегодный рост составлял от 20% до 40%.

Рост ВРП свидетельствует об укреплении экономического потенциала региона, расширении производственной базы, увеличении объемов выпуска товаров и услуг, а также о повышении уровня жизни населения. Однако необходимо учитывать, что на динамику ВРП могли оказывать влияние различные факторы, такие как инфляция, курсы валют, изменения в структуре экономики и другие макроэкономические процессы.

Грузооборот всеми видами транспорта является важным показателем, характеризующим развитие транспортной отрасли и ее роль в обеспечении экономического роста. Он представляет собой суммарный объем работы, выполненной всеми видами транспорта по перевозке грузов, и измеряется в тонно-километрах.

Согласно представленным данным (рисунок 1), динамика грузооборота всеми видами транспорта в Согдийской области характеризовалась значительными колебаниями в течение рассматриваемого периода. В начале периода, с 2008 по 2011 год, наблюдалось снижение грузооборота с 2371,9 млн тонно-километров до

2100,2 млн тонно-километров. Однако в последующие годы показатель демонстрировал восстановительный рост, достигнув в 2019 году максимального значения 3284,8 млн тонно-километров.

В период с 2019 по 2021 год грузооборот всеми видами транспорта снова снизился, возможно, под влиянием негативных факторов, таких как пандемия COVID-19 и связанные с ней ограничения на передвижение грузов и людей. Однако в 2022 году показатель продемонстрировал значительный рост до 3517,2 млн тонно-километров, что может свидетельствовать о восстановлении транспортной отрасли и активизации экономической деятельности в регионе.

Анализируя динамику ВРП и грузооборота всеми видами транспорта в совокупности, можно выявить определенную взаимосвязь между этими показателями. В целом, рост ВРП сопровождался увеличением грузооборота, что свидетельствует о повышении спроса на транспортные услуги со стороны экономических субъектов.

Вместе с тем, наблюдались периоды, когда динамика этих показателей расходилась. Например, в 2011-2013 годах рост ВРП сопровождался снижением грузооборота. Это может быть связано с изменениями в структуре экономики, переориентацией на развитие менее транспортоемких отраслей или повышением эффективности логистических операций, приводящим к снижению удельного грузооборота на единицу произведенной продукции. Необходимо также учитывать, что на динамику грузооборота могут оказывать влияние различные факторы, такие как:

- развитие транспортной инфраструктуры (строительство новых дорог, модернизация транспортных узлов, совершенствование логистических цепочек и т.д.);
- изменения в структуре внешней торговли и географии грузопотоков (переориентация на новые рынки сбыта или источники сырья);
- развитие альтернативных видов транспорта (железнодорожного, водного) и перераспределение грузопотоков между ними;

- внедрение инновационных технологий в области транспорта и логистики, повышающих эффективность грузовых перевозок;
- изменения в отраслевой структуре экономики и развитие новых производств с различной транспортоемкостью;
- макроэкономические факторы, такие как колебания курсов валют, инфляция, изменения в налоговой и тарифной политике и т.д.

Для более глубокого понимания взаимосвязи между ВРП и грузооборотом всеми видами транспорта целесообразно провести дополнительный анализ, включающий изучение отраслевой структуры экономики, направлений внешней торговли, состояния транспортной инфраструктуры, тарифной политики и других факторов, оказывающих влияние на эти показатели.

Кроме того, важно рассмотреть динамику грузооборота в разбивке по видам транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный и т.д.), что позволит выявить структурные сдвиги в использовании различных транспортных средств и оценить их вклад в обеспечение грузовых перевозок.

Анализ взаимосвязи ВРП и грузооборота всеми видами транспорта имеет важное значение для разработки эффективной транспортной политики и стратегии развития экономики страны. Выявление факторов, влияющих на эти показатели, позволит принимать обоснованные решения в области развития транспортной инфраструктуры, совершенствования логистических цепочек, стимулирования использования альтернативных видов транспорта и внедрения инновационных технологий в сфере грузовых перевозок.

В Согдийской области 150 автотранспортных предприятий занимаются грузовыми перевозками и 142 автотранспортных предприятий занимаются пассажирскими перевозками.

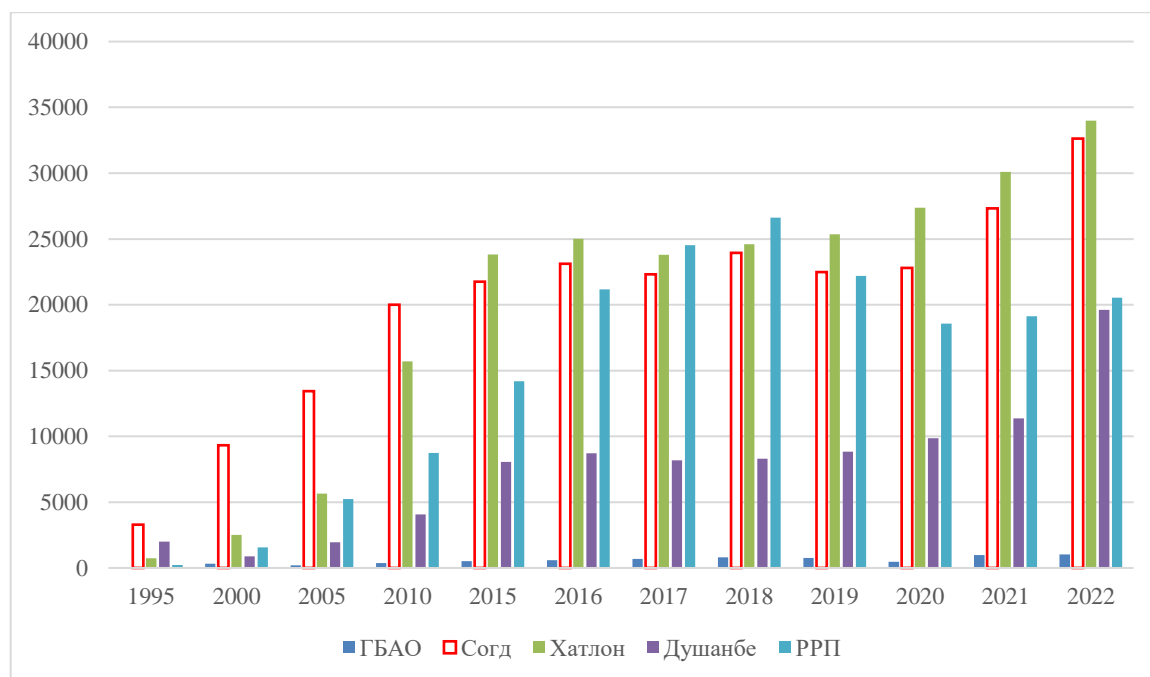


Рисунок 2. Динамика перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам Республики Таджикистан за 1995-2022 гг.

Источник: составлено автором с использованием [11³], Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2022, с. 507. Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2023, с. 417. Статистический сборник регионы Таджикистана. Душанбе 2023, с. 452.

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в экономике Республики Таджикистан, обеспечивая перевозку грузов внутри страны и за ее пределами. От эффективности функционирования данного сектора во многом зависит развитие промышленности, сельского хозяйства и других отраслей национальной экономики. В связи с этим анализ динамики перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам страны представляет значительный интерес для понимания текущей ситуации и тенденций в данной сфере.

Целью настоящего исследования является всесторонний анализ динамики перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Таджикистан за период с 1995 по 2022 год с разбивкой по основным регионам страны: Горно-Бадахшанская автономная область (ГБАО), Согдийская область, Хатлонская область, город Душанбе и Районы республиканского подчинения (РРП).

В рамках данного исследования был проведен сбор и обработка статистических данных о перевозке грузов автомобильным транспортом в Республике Таджикистан за период с 1995 по 2022 год. Информация была получена

³ Статистический сборник. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Душанбе. 2021 – 44 с.

из официальных источников, таких как Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерство транспорта Республики Таджикистан и другие профильные ведомства.

За анализируемый период с 1995 по 2022 год объем перевозки грузов автомобильным транспортом в Республике Таджикистан продемонстрировал устойчивый рост. Если в 1995 году этот показатель составлял 6286,4 тыс. тонн, то к 2022 году он увеличился более чем в 15 раз и достиг 107836,3 тыс. тонн.

Наиболее значительный рост наблюдался в период с 2000 по 2010 год, когда объем перевозок вырос более чем в 3 раза. Это было обусловлено активным восстановлением экономики страны после гражданской войны 1992-1997 годов и ростом промышленного производства.

В период с 2010 по 2022 год темпы роста перевозок грузов несколько замедлились, но сохранялись на достаточно высоком уровне, отражая общую положительную динамику развития национальной экономики.

Согдийская область является лидером по объемам перевозки грузов на протяжении всего анализируемого периода. В 2022 году в этом регионе было перевезено 32638,2 тыс. тонн грузов, что составляет около 30% от общереспубликанского показателя.

Высокие объемы перевозок в Согдийской области обусловлены наличием развитой промышленности, сельского хозяйства и активной торговлей с соседними странами, прежде всего с Узбекистаном и Кыргызстаном.

Хатлонская область демонстрирует стабильно высокие темпы роста перевозки грузов. Если в 1995 году в этом регионе было перевезено 741,0 тыс. тонн грузов, то к 2022 году этот показатель вырос более чем в 45 раз и достиг 33997,5 тыс. тонн.

Столь значительный рост обусловлен активным развитием сельского хозяйства и пищевой промышленности в Хатлонской области, а также расширением торговли с Афганистаном и другими странами региона.

Будучи политическим, экономическим и культурным центром страны, город Душанбе также демонстрирует высокие объемы перевозки грузов автомобильным

транспортом. В 2022 году в столице было перевезено 19622,8 тыс. тонн грузов, что составляет около 18% от общереспубликанского показателя.

Высокая концентрация промышленных предприятий, торговых организаций и логистических центров в Душанбе обуславливает стабильно высокий спрос на грузовые перевозки в этом регионе.

Районы республиканского подчинения, объединяющие сельские районы страны, также вносят значительный вклад в общие объемы перевозки грузов автомобильным транспортом. В 2022 году в РРП было перевезено 20544,3 тыс. тонн грузов, что составляет около 19% от общереспубликанского показателя.

Высокие объемы перевозок в этом регионе связаны с развитием сельского хозяйства, пищевой и легкой промышленности, а также активной торговлей сельскохозяйственной продукцией внутри страны и за ее пределами.

ГБАО является наименее развитым регионом Таджикистана в плане транспортной инфраструктуры и объемов грузовых перевозок. Однако и в этой области наблюдается устойчивый рост данного показателя: с 35,0 тыс. тонн в 1995 году до 1033,5 тыс. тонн в 2022 году.

Основными факторами, сдерживающими более активное развитие грузовых перевозок в ГБАО, являются труднодоступность региона, слаборазвитая дорожная сеть и относительно низкие объемы промышленного производства.



Рисунок 3. Динамика перевозки грузов и грузооборот всеми видами транспорта по Согдийской области за 1991-2021 гг.

Источник: составлено автором с использованием [5]

За анализируемый период с 1991 по 2022 год объем перевозки грузов всеми видами транспорта в Согдийской области продемонстрировал значительные колебания, обусловленные сложными политическими и экономическими процессами, происходившими в стране и регионе. Начиная с 2005 года, по мере восстановления и развития национальной экономики Таджикистана, наблюдается устойчивый рост объемов грузоперевозок всеми видами транспорта. К 2022 году данный показатель достиг рекордного значения в 35955,4 тыс. тонн, превысив уровень 1991 года на 57,5%.

С началом экономического роста в стране наблюдается и увеличение грузооборота транспортной системы Согдийской области. В 2022 году он составил 3517,2 млн тонно-км, что в 8,2 раза превышает уровень 2000 года.

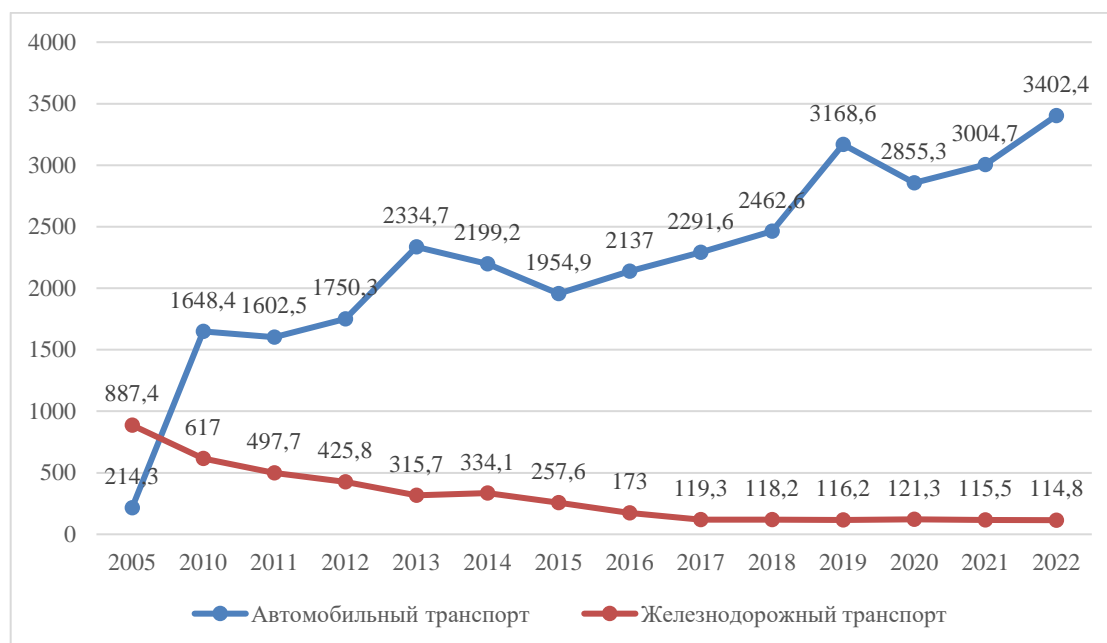


Рисунок 4. Динамика грузооборота автомобильного и железнодорожного транспорта по Согдийской области за 2005-2022 гг. Источник: Статистический ежегодник Согдийской области. Худжанд, 2022, с. 507.

На основании анализа динамики грузооборота железнодорожного и автомобильного транспорта Согдийской области в период с 2005 по 2022 год (рис. 4) можно констатировать постепенный переход объемов грузоперевозок с железнодорожного транспорта на автомобильный. В частности, на диаграмме отчетливо прослеживается устойчивая тенденция к снижению грузооборота железнодорожного транспорта на фоне характерного существенного увеличения аналогичного показателя по автомобильному транспорту в течение всего

анализируемого периода. Таким образом, представленные статистические данные подтверждают поэтапную замещение железнодорожных грузоперевозок автомобильными в регионе.

Введение железнодорожной блокады со стороны Узбекистана в отношении Таджикистана в период 2010-2011 годов объективно повлекло вынужденную переориентацию значительных объемов грузооборота с железнодорожного транспорта на автомобильный. Данная вынужденная мера была обусловлена невозможностью осуществления железнодорожного грузового сообщения Таджикистана транзитом через территорию Узбекистана в сложившихся геополитических условиях указанного периода.

После отмены железнодорожной блокады со стороны Узбекистана в 2017 году, значительные объемы грузоперевозок, ранее переориентированные на автомобильный транспорт, не вернулись в сегмент железнодорожных грузоперевозок. Данный факт объясняется тем, что в период вынужденного использования автомобильного транспорта, грузоотправители и грузополучатели смогли оценить ряд преимуществ автоперевозок по сравнению с железнодорожными, что и предопределило сохранение сложившейся структуры грузопотоков в пользу автотранспорта даже после нормализации межгосударственных железнодорожных коммуникаций.

Помимо ограничительных мер со стороны Узбекистана, на функционирование железнодорожных грузоперевозок в Таджикистане негативное влияние периодически оказывала практика закрытия Туркменистаном своей государственной границы для прохода железнодорожных составов, следующих транзитом в Таджикистан и обратно. Подобные односторонние действия со стороны Туркменистана в различные периоды также объективно приводили к вынужденному сокращению объема железнодорожных грузоперевозок на территорию Республики Таджикистан. Практика одностороннего закрытия Туркменистаном своей железнодорожной инфраструктуры для транзитных грузоперевозок в адрес Таджикистана носила периодический и непредсказуемый характер, при этом официальные причины подобных действий, как правило, не

артикулировались. К примеру, в феврале 2018 года было введено эмбарго на транзит через Туркмению железнодорожных составов с нефтепродуктами, следующими в Таджикистан, которое впоследствии было снято, а затем в октябре 2018 года вновь восстановлено. С указанного момента железнодорожное сообщение между странами по сей день остается заблокированным без каких-либо объяснений со стороны Туркменистана.

Помимо ограничения железнодорожного сообщения, введенные Туркменистаном рестриктивные меры затронули и автомобильный грузовой транспорт Таджикистана. Учитывая данный фактор, железнодорожные грузоперевозки в Таджикистан даже после отмены блокады со стороны Узбекистана объективно утратили былую конкурентную привлекательность в глазах потенциальных грузоотправителей. Это обусловлено как сохраняющимися рисками транспортной блокады, так и ограничением возможностей мультимодальной доставки (железная дорога + автотранспорт) в условиях закрытия автомобильного сообщения через территорию Туркменистана. Для иллюстрации негативного влияния транспортной блокады со стороны Туркменистана можно привести следующий численный пример. Если до введения ограничений стоимость железнодорожной перевозки 60-тонного грузового вагона по маршруту Регар (Таджикистан) - Сарахс (Туркменистан) - порт Бендер-Аббас (Иран) составляла 5080 долларов США, то после запрета транзита через Туркмению альтернативный маршрут через Узбекистан, Казахстан, Каспий и Азербайджан обошелся грузовладельцу уже в 9780 долларов США за аналогичный объем перевозки. Транспортные затраты в результате вынужденного изменения логистической цепочки выросли практически в два раза.

Подобный скачок транспортных издержек в результате вынужденной смены логистического маршрута объективно вызвал более осторожное и настороженное отношение грузовладельцев и импортёров к рискам использования железнодорожных перевозок Таджикистана в своих цепочках поставок. Фактически двукратный рост затрат на доставку в условиях ограничения транзита через сопредельные государства поставил под вопрос целесообразность

железнодорожного сообщения для грузоотправителей по сравнению с альтернативными видами транспорта.

Снижение объемов грузооборота на железнодорожном транспорте Таджикистана обусловлено рядом внешних факторов, основным из которых является отказ сопредельных государств от транзитных перевозок через территорию республики. В советский период северные участки Таджикской железной дороги активно задействовались для грузооборота между Джизаком (Узбекистан) и Ферганской долиной (Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан).

После распада СССР данные перевозки должны были осуществляться транзитом через Таджикистан, что было экономически невыгодно для Узбекистана в силу необходимости пересечения двух госграниц и высоких транзитных тарифов. В этой связи Узбекистан инициировал строительство альтернативной железнодорожной линии Ангрен-Пап по собственной территории, которое завершилось в 2016 году. С данного момента транзит через Таджикистан прекратился, что привело к потере республикой ежегодного транзитного дохода в размере около 25 млн долларов США.

Литература

1. Авезов, А. Х. Развитие транспортной системы как фактор обеспечения экономической безопасности региона / А. Х. Авезов, Т. И. Тохиров // Вестник ОрелГИЭТ. – 2022. – № 2(60). – С. 4-14. – DOI 10.36683/2076-5347-2022-2-60-4-14. – EDN HNSVDF.
2. Авезов, А. Х. Управление экономической безопасностью транспортной системы региона / А. Х. Авезов // Современные научные исследования и инновации. – 2022. – № 2(130). – EDN GQQAYJ.
3. Авезов, А. Х. Анализ влияния транспортной системы на экономическую безопасность региона / А. Х. Авезов, Т. И. Тохиров // Международный журнал прикладных наук и технологий Integral. – 2021. – № 2-1. – EDN JIYEWO.
4. Статистический ежегодник Согдийской области, - Худжанд, 2022. 507 с.
5. Статистический ежегодник Согдийской области, - Худжанд, 2023. 417 с.

6. Тохиров, Т. И. Анализ и оценка состояния экономической безопасности Согдийской области / Т. И. Тохиров // Проблемы анализа риска. – 2023. – Т. 20, № 2. – С. 26-40. – DOI 10.32686/1812-5220-2023-20-2-26-40. – EDN FHOANW.
7. Тохиров, Т. И. Анализ влияния глобальных мегатрендов на развитие транспортной системы / Т. И. Тохиров // Развитие и безопасность. – 2023. – № 2(18). – С. 36-49. – DOI 10.46960/2713-2633_2023_2_36. – EDN DYQPSL.
8. Журавлева, Н. А. Развитие рынка услуг железнодорожного транспорта в контексте экономической безопасности России / Н. А. Журавлева // Экономические науки. – 2015. – № 132. – С. 15-19. – EDN VQWYVF.
9. Патракеева, О. Ю. Структурно-динамическая модель транспортных эффектов экономического роста (на примере Ростовской области) / О. Ю. Патракеева // Региональная экономика. Юг России. – 2022. – Т. 10, № 4. – С. 176-184. – DOI 10.15688/re.volsu.2022.4.16. – EDN PHOPVX.
10. Вострикова, Е. О. Транспортно-логистическая инфраструктура как фактор устойчивого развития региона / Е. О. Вострикова, А. П. Мешкова // Экономическая безопасность. – 2022. – Т. 5, № 3. – С. 1073-1092. – DOI 10.18334/ecsec.5.3.114847. – EDN IVIUFW.
11. Куликов, Ю. И. Инновационная доктрина развития автомобильного транспорта / Ю. И. Куликов, И. Н. Пугачев, Г. Я. Маркелов. – Хабаровск: Тихоокеанский государственный университет, 2013. – 365 с. – ISBN 978-5-7389-1340-2. – EDN TUZKLT.

References

1. Avezov, A. KH. Razvitiye transportnoy sistemy kak faktor obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti regiona / A. KH. Avezov, T. I. Tokhirov // Vestnik OrelGIET. – 2022. – № 2(60). – S. 4-14. – DOI 10.36683/2076-5347-2022-2-60-4-14. – EDN HNSVDF.
2. Avezov, A. KH. Upravleniye ekonomicheskoy bezopasnost'yu transportnoy sistemy regiona / A. KH. Avezov // Sovremennyye nauchnyye issledovaniya i innovatsii. – 2022. – № 2(130). – EDN GQQAYJ.

3. Avezov, A. KH. Analiz vliyaniya transportnoy sistemy na ekonomicheskuyu bezopasnost' regiona / A. KH. Avezov, T. I. Tokhirov // Mezhdunarodnyy zhurnal prikladnykh nauk i tekhnologiy Integral. – 2021. – № 2-1. – EDN JIYEW0.
4. Statisticheskiy yezhegodnik Sogdiyskoy oblasti, - Khudzhand, 2022. 507 с.
5. Statisticheskiy yezhegodnik Sogdiyskoy oblasti, - Khudzhand, 2023. 417 с.
6. Tokhirov, T. I. Analiz i otsenka sostoyaniya ekonomicheskoy bezopasnosti Sogdiyskoy oblasti / T. I. Tokhirov // Problemy analiza riska. – 2023. – Т. 20, № 2. – S. 26-40. – DOI 10.32686/1812-5220-2023-20-2-26-40. – EDN FHOAHW.
7. Tokhirov, T. I. Analiz vliyaniya global'nykh megatrendov na razvitiye transportnoy sistemy / T. I. Tokhirov // Razvitiye i bezopasnost'. – 2023. – № 2(18). – S. 36-49. – DOI 10.46960/2713-2633_2023_2_36. – EDN DYQPSL.
8. Zhuravleva, N. A. Razvitiye rynka uslug zheleznodorozhnogo transporta v kontekste ekonomicheskoy bezopasnosti Rossii / N. A. Zhuravleva // Ekonomicheskiye nauki. – 2015. – № 132. – S. 15-19. – EDN VQWYVF.
9. Patrakeyeva, O. YU. Strukturno-dinamicheskaya model' transportnykh effektiv ekonomicheskogo rosta (na primere Rostovskoy oblasti) / O. YU. Patrakeyeva // Regional'naya ekonomika. Yug Rossii. – 2022. – Т. 10, № 4. – S. 176-184. – DOI 10.15688/re.volsu.2022.4.16. – EDN PHOPVX.
10. Vostrikova, Ye. O. Transportno-logisticheskaya infrastruktura kak faktor ustoychivogo razvitiya regiona / Ye. O. Vostrikova, A. P. Meshkova // Ekonomicheskaya bezopasnost'. – 2022. – Т. 5, № 3. – S. 1073-1092. – DOI 10.18334/ecsec.5.3.114847. – EDN IVIUFW.
11. Kulikov, YU. I. Innovatsionnaya doktrina razvitiya avtomobil'nogo transporta / YU. I. Kulikov, I. N. Pugachev, G. YA. Markelov. – Khabarovsk: Tikhookeanskiy gosudarstvennyy universitet, 2013. – 365 s. – ISBN 978-5-7389-1340-2. – EDN TUZKLT.

© Тохиров Т.И., 2024 Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №6/2024.

Для цитирования: Тохиров Т.И. Транспорт и экономика Согдийской области// Научный сетевой журнал «Столыпинский вестник» №6/2024.