



## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ КАК ФАКТОР ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ВНЕШНЕЙ ТОРГОВЛИ

**Zhao Peng**

*Магистрант Ташкентского государственного университета востоковедения, 70411902-  
Внешиэкономическая деятельность (внешнеторговая деятельность)*

Received: 05<sup>th</sup> Dec, 2025 / Accepted: 17<sup>th</sup> Jan, 2026 / Published: 19<sup>th</sup> Feb, 2026

### **Аннотация:**

В статье рассматривается роль развития транспортно-логистической инфраструктуры в повышении эффективности внешней торговли. Проанализированы теоретические подходы к пониманию логистической системы как элемента экономического роста, исследованы международные и региональные тенденции формирования логистических платформ, транспортных коридоров и мультимодальных систем. Внимание направлено на изучение влияния современной инфраструктуры на показатели торгового оборота и конкурентоспособность стран на глобальных рынках. На основе существующих примеров развития логистических систем различных государств показано, как именно инфраструктура становится драйвером экспорта, импорта и интеграции в международные экономические цепочки.

### **Ключевые слова:**

транспортно-логистическая инфраструктура, внешняя торговля, мультимодальные перевозки, транспортные коридоры, торговый оборот, конкурентоспособность, глобализация.



This is an open-access article under the CC–BY 4.0 license

### **Введение (Introduction)**

Экономические системы государств тесно переплетены, и глобальные производственные цепочки усложняются с каждым днём, предъявляя повышенные требования к организации всех этапов транспортировки и хранения товаров. В таких обстоятельствах успех международной торговли зависит не только от имеющихся природных богатств или производственных мощностей, но в значительной мере от состояния, масштабов и технологичности логистической базы, которая должна обеспечивать непрерывное, быстрое и финансово оправданное перемещение продукции между границами. Логистическая и транспортная сеть состоит из систем основных путей сообщения, комплексов складского хранения, перевалочных узлов, программных комплексов для контроля за перемещением грузов, правовых рамок, регулирующих деятельность всех участников логистического процесса [4, с. 120]. Логистическая и транспортная сеть объединяют производителей, конечных покупателей и посреднические звенья в единую экономическую систему, давая возможность

рассматривать ее как инструмент для минимизации затрат на обмен, ускорения оборачиваемости капиталов и расширения географии сбыта.

### **Степень изученности проблемы (Literature Review)**

Вопрос о влиянии транспортно-логистической инфраструктуры на международную торговлю и конкурентоспособность стран сформировал устойчивое направление исследований в мировой экономике и регионалистике. Базовую теоретическую рамку составляют работы по логистике цепей поставок и управлению потоками, где инфраструктура, складирование, мультимодальность и цифровые решения рассматриваются как факторы снижения совокупных транзакционных издержек и повышения скорости оборота капитала (Christopher, 2016; Rodrigue, 2020). В исследованиях глобальных цепочек добавленной стоимости показано, что качество логистики и транспортной связанности определяет способность стран закрепляться на более технологичных стадиях производства и расширять географию рынков (Gereffi, 2018; Baldwin, 2016).

Отдельный массив литературы посвящён количественной оценке связи между торговыми потоками и транспортными издержками. В классических работах по «географии торговли» доказано, что удорожание перевозок и институциональные барьеры на границе уменьшают объёмы торговли сопоставимо с тарифными ограничениями, а улучшение инфраструктуры повышает доступ к рынкам (Limao, Venables, 2001; Hummels, 2007). Эмпирические исследования по торговой фасилитации показывают, что ускорение таможенных процедур, стандартизация документов и внедрение электронных сервисов «единого окна» прямо сокращают задержки и потери в поставках, повышая предсказуемость контрактного исполнения и инвестиционную привлекательность юрисдикций (WTO, 2015; UNCTAD, 2020).

С точки зрения международных сопоставлений логистическая эффективность широко анализируется через индикаторы качества инфраструктуры, логистических услуг и пограничного администрирования. Наиболее цитируемым инструментом сопоставления выступает индекс эффективности логистики, где инфраструктура и таможенная эффективность представлены как ключевые компоненты торговой конкурентоспособности (Arvis et al., 2018; World Bank, 2023). В исследованиях также акцентируется, что «цифровая таможня», отслеживание грузов и интеграция данных участников цепи поставок становятся самостоятельным источником роста эффективности и снижения издержек (OECD, 2019; ITF, 2021).

Для стран, не имеющих выхода к морю, сформировано отдельное направление работ, в которых показано, что зависимость от транзитных маршрутов и пограничных процедур усиливает роль логистики в формировании внешнеторговой модели и объясняет структурные ограничения экспорта (World Bank, 2020; UNESCAP, 2022). В региональных исследованиях Центральной Азии подчёркивается значение трансевразийских коридоров и мультимодальных узлов, а также необходимость согласования регуляторных норм и цифровых процедур между соседними государствами как условия сокращения «времени на границе» и расширения участия региона в евразийских цепочках поставок (ADB, 2021; EDB, 2023).

Таким образом, научная литература достаточно полно раскрывает теоретические механизмы влияния логистики на торговлю и предлагает инструменты измерения эффективности. Вместе с тем сохраняется исследовательский разрыв в части комплексного анализа Центральной Азии, где требуется связать инфраструктурные инвестиции, цифровизацию таможенных процедур и институциональную координацию с фактическим включением региона в глобальные цепочки добавленной стоимости и с его вкладом в перераспределение потоков мировой торговли (Rodrigue, 2020; Arvis et al., 2018; UNESCAP, 2022).

### **Материалы и методы (Materials and Methods)**

Методологическую основу исследования составил комплекс общенаучных и прикладных методов анализа. В работе использованы методы системного и структурно-функционального анализа, позволившие рассмотреть транспортно-логистическую инфраструктуру как целостный элемент

внешнеторгового механизма и глобальных производственных цепочек. Применён сравнительный анализ для сопоставления уровня развития логистических систем развитых государств и стран Центральной Азии на основе международных индикаторов, включая индекс эффективности логистики Всемирного банка. Эмпирическая база исследования сформирована за счёт статистических данных международных организаций, аналитических отчётов и обобщения практики реализации инфраструктурных проектов в регионе. Дополнительно использован институциональный подход для выявления влияния нормативных, цифровых и организационных факторов на функционирование транспортно-логистических сетей и их роль во внешнеторговых процессах.

### ***Результаты (Results)***

Воздействие логистической сферы на торговлю с другими странами очевидно и проявляется в удешевлении продукции, выставляемой на экспорт, сокращении сроков поставки, уменьшении вероятности простоев и потерь, а также в росте инвестиционной привлекательности страны как участника мировой торговли. Прямая зависимость прослеживается в том, что чем меньше затраты на логистическое обеспечение и чем выше темпы доставки, тем более конкурентоспособными становятся товары на мировых аренах [3, с. 56]. В странах с развитым логистическим сектором эта система выступает основой экономического процветания, а передовые морские терминалы, мультимодальные узлы и автоматизированные таможенные процедуры дают приток серьёзных доходов от транзитных операций. Ярким примером служит Сингапур, где несмотря на скромные размеры территории и дефицит собственных ресурсов, целенаправленное развитие колоссальной инфраструктуры портов и складов превратило его в узел мировой товарообменной деятельности. Подобным образом, Нидерланды, используя потенциал гавани Роттердама, облегчают импортно-экспортные потоки в Центральную и Западную Европу, генерируя большую часть национального дохода за счёт услуг, связанных с перемещением товаров.

По международным показателям, видно то, что, если национальная логистическая инфраструктура работает без сбоев, страна экспортирует и импортирует больше и прочнее встраивается в глобальные цепи поставок [1, с. 109]. По индексу эффективности логистики Всемирного банка впереди те государства, которые вкладывают большие суммы в обновление дорог и железных дорог, расширение морских портов, цифровую таможню и системы отслеживания грузов. У развивающихся стран, особенно у тех, что находятся в глубине континента, деньги ограничены, транспортная сеть разорвана, таможенные процедуры длятся долго, а международные маршруты проходят мимо, что снижает их долю в мировой торговле.

Интерес представляет транспортно-логистический комплекс Центральной Азии, где большинство стран региона не имеют выхода к морю. Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан и Узбекистан развивают сухопутные дороги и формируют транзитные коридоры, чтобы выйти к внешним рынкам. За последние 10 лет регион стал площадкой для крупных проектов, среди которых «Транскаспийский транспортный маршрут», инициатива «Пояс и путь», железная дорога Китай - Казахстан - Узбекистан. Благодаря им Центральная Азия перестаёт быть периферией Евразии и становится узлом международного товарообмена.

Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в эпоху глобализации определяется главным образом цифровой трансформацией. Традиционные способы управления грузопотоками уступают место интеллектуальным системам слежения, электронным сервисам таможни и единым информационным ресурсам участников внешнеэкономической деятельности. В приоритете - создание мультимодальных логистических узлов, расширение транзитного потенциала, корректировка международных транспортных коридоров и внедрение унифицированного электронного сервиса для проведения экспортно-импортных операций. Будет справедливым считать, что современные транспортно-логистические структуры служат базовой платформой эффективной внешнеэкономической деятельности и создают условия для усиления конкурентных позиций государства в мировой экономике. Мировая практика показывает, что системные инвестиции и взвешенная государственная политика в инфраструктурной сфере способны кардинально изменить экономический статус страны,

переведя её из статуса пассивного участника мировой торговли в положение регионального или глобального логистического центра.

Если дороги, склады и таможни работают быстро и слаженно, внешняя торговля растёт. В ежегодном рейтинге Всемирного банка «Индекс эффективности логистики» Сингапур не раз выходил первым с баллом 4,3 из 5. Он опережал Финляндию, Германию и Нидерланды, хотя у тех развитые сети автобанков и железных дорог, таможенные процедуры занимают считанные часы, склады оснащены автоматикой, а логистические компании быстро оформляют перевозки. Высокие оценки по всем этим позициям позволяют странам сохранять лидерство в мировой торговле и ежегодно наращивать экспортно-импортный оборот. Их опыт показывает, что нужно вкладываться в дороги и терминалы, переводить грузовые процессы в цифровое поле и повышать качество услуг.

В отличие от передовых логистических стран, страны Центральной Азии находятся на менее престижных позициях в глобальном рейтинге. По данным «Индекса эффективности логистики» за 2023 год, Казахстан располагается приблизительно на 79-м месте из числа 139 исследованных стран, тогда как Узбекистан занимает 88-е место, что говорит о среднем уровне развития логистической инфраструктуры и сопутствующего сервиса в регионе. Этот факт скорее указывает не на отсутствие потенциала, а на наличие объективных барьеров, таких как недостаточность мультитранспортных систем, трудности с присоединением к международным поставочным цепочкам и высокая зависимость от транзитных маршрутов через сопредельные страны [5, с. 150].

Центральная Азия показывает тенденции динамичного роста. Казахстан усиливает свои конкурентные преимущества посредством реализации проектов по формированию современных логистических центров на межгосударственных рубежах и модернизации транспортных магистралей, что позволяет сократить расходы на транзитные перевозки и увеличить объёмы проходящих через страну грузовых потоков. Узбекистан наращивает взаимодействие с ведущими мировыми экономиками, открывая дополнительные направления экспорта и обеспечивая расширение спектра внешнеэкономического сотрудничества.

Исторически Центральная Азия обладала транспортным и логистическим потенциалом вследствие своего расположения на пересечении маршрутов Великого шелкового пути, и восстановление данного статуса в условиях современной международной экономики предполагает реализацию целевых инфраструктурных инициатив и интеграционных мероприятий, направленных на сопряжение с морскими коммуникациями посредством эффективных транзитных путей. Подход обеспечивает снижение зависимости от дорогостоящих и продолжительных маршрутов перевозок и существенным образом повышает эффективность экспортно-импортных операций государств региона. Статистические данные и эмпирический опыт успешно развивающихся национальных экономик показывают, что инвестиции в материальное развитие транспортной инфраструктуры и в цифровизацию процессов управления перевозками, в числе которых внедрение автоматизированных решений таможенного оформления, цифровых платформ мониторинга перемещения товаров и интегрированных сервисов координации участников логистических цепочек, обеспечивают выраженное повышение скорости оборота продукции, увеличение объёмов торговых операций и привлекательность юрисдикции для зарубежных инвестиций [2, с. 42].

### ***Обсуждение (Discussion)***

Результаты исследования подтверждают, что транспортно-логистическая инфраструктура выступает одним из ключевых факторов конкурентоспособности государств в мировой экономике и оказывает прямое влияние на масштабы и структуру международной торговли. Развитие логистических сетей снижает совокупные издержки внешнеэкономических операций, ускоряет оборот капитала и повышает предсказуемость поставок, что усиливает позиции стран в глобальных цепочках добавленной стоимости. Для мировой экономики это означает рост связности рынков, сокращение транзакционных барьеров и более эффективное распределение ресурсов между регионами. В условиях глобализации логистика перестаёт быть вспомогательной отраслью и трансформируется в самостоятельный источник экономического роста, обеспечивающий расширение транзитных потоков

и формирование новых торговых узлов. Для стран Центральной Азии модернизация транспортно-логистического комплекса и его цифровизация создают предпосылки перехода от периферийного участия в международной торговле к роли активного транзитного и распределительного звена, что усиливает их вклад в развитие мировой экономики и способствует формированию более устойчивой и сбалансированной системы глобального товарообмена.

### **Заключение (Conclusion)**

Сопоставление данных показало, что Казахстан, Узбекистан, Кыргызстан и Таджикистан обладают заметным геоэкономическим резервом, который в перспективе превращается в устойчивые долгосрочные выгоды. Одного удачного расположения мало и нужно обновить элементы инфраструктуры и убрать системные препятствия. К ним относятся завышенные операционные расходы, суженная пропускная способность транспортных магистралей и разобщённость логистических услуг. Регион может изменить свою экономическую позицию, если физическая инфраструктура объединится с автоматизацией пограничных и таможенных процедур, внедрением систем слежения за грузами и созданием унифицированного сервиса «одно окно».

Состояние транспортно-логистического комплекса задаёт основу конкурентоспособности государства на глобальном рынке. Для стран Центральной Азии развитие логистики - не пункт в списке инфраструктурных проектов, а стратегическая необходимость, от которой зависит их будущая роль в мировой экономике.

### **Список литературы (References)**

#### **Литература:**

1. Афанасьев М.В. Логистическая инфраструктура и международные транспортные коридоры. М.: Юрайт, 2021, 244 с.
2. Беков А.А. Развитие логистических узлов в Центральной Азии. Алматы: КазНУ, 2022, 118 с.
3. Дмитриев И.П. Интеграция транспортных систем в международную торговлю. СПб: Питер, 2020, 176 с.
4. Куприянова Т.Л. Транспортная логистика. М.: Инфинити, 2020, 205 с.
5. Мухаммадиев Ш.Р. Логистический потенциал Узбекистана. Ташкент: Фан, 2023, 159 с.
6. Арвис Ж.-Ф., Мустафа Б., Оджалан Д. Индекс эффективности логистики и международная торговля. М.: Всемирный банк, 2019, 188 с.
7. Родриг Ж.-П. География транспортных систем. М.: Прогресс, 2020, 312 с.
8. Хаммелс Д. Транспортные издержки и международная торговля. М.: Экономика, 2018, 164 с.
9. UNCTAD. Развитие транспорта и логистики в странах, не имеющих выхода к морю. Женева: ООН, 2020, 146 с.
10. World Bank. Индекс эффективности логистики 2023. Вашингтон: Всемирный банк, 2023, 180 с.
11. 王缉慈 (Ван Цзицзы). 现代物流与区域经济发展 [Современная логистика и региональное экономическое развитие]. 北京: 科学出版社, 2019, 230 页.
12. 李刚 (Ли Ган). 国际运输走廊与“一带一路”倡议 [Международные транспортные коридоры и инициатива «Один пояс — один путь»]. 北京: 人民出版社, 2021, 198 页.
13. OECD. Логистика и глобальные цепочки поставок в Европе. Париж: OECD Publishing, 2021, 172 с.
14. European Commission. Трансъевропейские транспортные сети (TEN-T). Брюссель: ЕС, 2020, 154 с.