УДК 336.01:330.35 | DOI 10.66691/LZGF5273

ФАРОГИРИИ МОЛИЯВӢ ҲАМЧУН ОМИЛИ РУШДИ УСТУВОРИ ИҚТИСОДИЁТИ МИЛЛӢ

Назири Гулбахор Назир
доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, ходими пешбари илмии Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон, Душанбе, Ҷумҳурии Тоҷикистон; e-mail: tgn_1970@mail.ru
Шарифзода Бахром Махмуд
доктори илмҳои иқтисодӣ, дотсент, мудири шуъбаи бозори молиявӣ ва идоракунии лоиҳаҳои сармоягузории Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон, Душанбе, Ҷумҳурии Тоҷикистон; e-mail: b_sharipov@mail.ru

Дар мақола масъалаҳои рушди фарогирии молиявӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити тавсеаи рақамикунонии хизматрасониҳои молиявӣ баррасӣ гардидаанд. Тамоюлҳои тағйирёбии дастрасии аҳолӣ ба хизматрасониҳои молиявӣ, рушди инфрасохтори пардохтӣ, кортҳои пардохтии бонкӣ, ҳамёнҳои электронӣ, воситаҳои пардохти ғайринақдӣ ва фаъолияти агентҳои бонкии пардохтӣ таҳлил шудаанд. Таваҷҷуҳи махсус ба фарқи байни мавҷудияти воситаҳои молиявӣ ва истифодаи воқеии онҳо, инчунин ба нақши саводнокии молиявӣ, ҳимояи ҳуқуқи истеъмолкунандагон ва эътимоди аҳолӣ дода шудааст. Дар асоси натиҷаҳои таҳлил модели панҷмарҳилагии рушди фарогирии молиявӣ пешниҳод гардидааст, ки дастрасӣ, истифода, рақамикунонӣ, сифат ва эътимодро бо натиҷаҳои рушди устувор пайваст менамояд. Самтҳои афзалиятноки такмили сиёсати фарогирии молиявӣ ва низоми мониторингу арзёбии он дар Тоҷикистон асоснок карда шудаанд.

Калидвожаҳо: *фарогирии молиявӣ, рушди устувор, рақамикунонӣ, хизматрасониҳои молиявӣ, пардохтҳои ғайринақдӣ, саводнокии молиявӣ, эътимод, инфрасохтори молиявӣ.*

ФИНАНСОВАЯ ИНКЛЮЗИЯ КАК ФАКТОР УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Назири Гульбахор Назир
доктор экономических наук, профессор, ведущий научный сотрудник, Институт экономики и демографии, Национальная академия наук Таджикистана, Душанбе, Республика Таджикистан. e-mail: tgn_1970@mail.ru
Шарифзода Бахром Махмуд
доктор экономических наук, доцент, заведующий отделом финансового рынка и управления инвестиционными проектами, Институт экономики и демографии, Национальная академия наук Таджикистана, Душанбе, Республика Таджикистан; e-mail: b_sharipov@mail.ru

В статье рассматривается развитие финансовой инклюзии в Республике Таджикистан в условиях расширения цифровизации финансовых услуг. Проанализированы тенденции изменения доступности финансовых услуг для населения, развития платежной инфраструктуры, платежных банковских карт, электронных кошельков, безналичных платежных инструментов и деятельности банковских платежных агентов. Особое внимание уделено различию между наличием финансовых инструментов и их фактическим использованием, а также роли финансовой грамотности, защиты прав потребителей и доверия населения. На основе результатов анализа предложена пятиэтапная модель развития финансовой инклюзии, связывающая доступность, использование, цифровизацию, качество и доверие с результатами устойчивого развития. Обоснованы приоритетные направления совершенствования политики финансовой инклюзии и системы ее мониторинга и оценки в Таджикистане.

Ключевые слова: *финансовая инклюзия, устойчивое развитие, цифровизация, финансовые услуги, безналичные платежи, финансовая грамотность, доверие, финансовая инфраструктура, Таджикистан.*

FINANCIAL INCLUSION AS A FACTOR OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE NATIONAL ECONOMY

Naziri Gulbahor Nazir
doctor of Economic Sciences, professor, Leading Researcher at the Institute of economics and demography of the National Academy of Sciences of Tajikistan, Dushanbe, Republic of Tajikistan; e-mail: tgn_1970@mail.ru
Sharifzoda Bakhrom Makhmud
doctor of Economic Sciences, Associate Professor, Head of the Department of Financial Markets and Investment Project Management at the Institute of Economics and Demography of the National Academy of Sciences of Tajikistan, Dushanbe, Republic of Tajikistan; e-mail: b_sharipov@mail.ru

This article examines the development of financial inclusion in the Republic of Tajikistan amid the growth of digital financial services. It analyzes trends in access to financial services, payment infrastructure, bank payment cards, electronic wallets, cashless payment instruments, and banking payment agents. Particular attention is given to distinguishing between the availability of financial instruments and their actual use, and to the roles of financial literacy, consumer protection, and public trust. Based on these findings, the article proposes a five-stage model of financial inclusion that links access, use, digitalization, quality, and trust to sustainable development outcomes. Priority areas for improving financial inclusion policy and its monitoring and evaluation system in Tajikistan are identified.

Keywords: financial inclusion, sustainable development, digitalization, financial services, cashless payments, financial literacy, trust, financial infrastructure.

Муқаддима. Фарогирии молиявӣ дар иқтисоди муосир аз мафҳуми маҳдуди «дастрасӣ ба суратҳисоб» берун рафта, маҷмӯи дастрасӣ, истифода ва сифати хизматрасониҳоро, инчунин ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунанда ва қобилияти истифодаи воситаҳои молиявиро фаро мегирад. Пойгоҳи ҷаҳонии фарогирии молиявии Бонки Ҷаҳонӣ фарогириро тавассути нишондиҳандаҳои суратҳисоб, пасандоз, қарз, пардохт, идоракунии хавф ва пайвастагии рақамӣ арзёбӣ мекунад [1].

Барои Тоҷикистон масъала аҳаммияти махсус дорад. Стратегияи миллии фарогирии молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2022–2026 чор самти асосиро муайян кардааст: шабакаҳои таҳвил ва хизматрасониҳои молиявии рақамӣ; гуногуншаклии маҳсулоти молиявӣ; ҳимояи ҳуқуқи истеъмолкунандагони хизматрасониҳои молиявӣ; саводнокии молиявӣ [2]. Ин таркиб нишон медиҳад, ки сиёсати миллӣ низ аз фаҳмиши танҳо «дастрасӣ» ба модели бисёрченака мегузарад.

Масъалаи илмӣ дар он аст, ки афзоиши босуръати кортҳои пардохтии бонкӣ, ҳамёнҳои электронӣ, рамзҳои зудхони пардохтӣ ва дигар шабакаҳои пардохтӣ ҳанӯз худ аз худ далели истифодаи мунтазам, беҳтар шудани некӯаҳволии молиявӣ ё таъсири сабабӣ ба рушди устувор нест. Адабиёти муосир низ натиҷаҳои яксон пешниҳод намекунад ва дар баъзе кишварҳо фарогирии рақамӣ бо рушди устувор алоқаманд аст, ва таъсири он аз сатҳи рушди молиявӣ, институтҳо ва сифати истифодабарии он вобаста мебошад [3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13,16, 17].

Холигии таҳқиқотӣ аз он иборат аст, ки барои Тоҷикистон таҳқиқоти нашршудае, ки динамикаи дастрасӣ ва рақамикуниро бо фарқи байни «мавҷудияти хизматрасонӣ» ва «истифодаи самаранок», инчунин бо эътимод ва сифати хизматрасонӣ дар як чаҳорчӯбаи таҳлилӣ пайваст намояд, маҳдуд аст. Аз ин рӯ, мақола на даъвои исботи сабабияти макроиқтисодӣ, балки арзёбии сохтории гузариш аз дастрасӣ ба истифодаи босифатро пешниҳод мекунад.

Методологияи таҳқиқот. Таҳқиқот хусусияти таҳлилии тавсифӣ ва муқоисавӣ-институтсионалӣ дорад. Азбаски силсилаи вақтӣ ва маҷмӯи нишондиҳандаҳои дастрас барои Тоҷикистон барои сохтани модели устувори сабабӣ маҳдуданд, дар мақола аз регрессия ё санҷиши сабабият истифода нашудааст.

Муҳокима. Дар адабиёти илмӣ фарогирии молиявӣ аз доираи дастрасии оддӣ ба суратҳисоб берун рафта, ҳамчун низоми бисёрченакаи дастрасӣ, истифода ва сифати хизматрасониҳои молиявӣ шарҳ дода мешавад [4, 5, 6, 7,8]. Дар таҳқиқоти муосир

рақамикунонӣ ҳамчун воситаи коҳиш додани хароҷоти амалиётӣ ва маҳдудиятҳои ҷуғрофӣ арзёбӣ мегардад, аммо натиҷаи он аз сатҳи истифодаи воқеӣ, рушди институтҳо ва сифати муҳити молиявӣ вобаста мебошад [9, 10, 11, 12, 13].

Таҳқиқоти байналмилалии солҳои охир нишон медиҳанд, ки фарогирии молиявии рақамӣ метавонад бо устувории молиявӣ, ҳаракатнокии даромад ва ҳадафҳои рушди устувор алоқаманд бошад, вале қувва ва самти ин робита дар кишварҳо яксон нест [3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16,17]. Аз ин рӯ, ҳангоми арзёбӣ ҷудо намудани мавҷудияти инфрасохтор аз истифодаи фаъол ва натиҷаҳои иҷтимоию иқтисодӣ аҳаммияти методологӣ дорад.

Дар таҳқиқоти ватанӣ масъалаҳои навсозии институтсионалии бозори молиявӣ ва рушди технологияҳои молиявии рақамӣ мавриди баррасӣ қарор гирифтаанд [20,21,22]. Инчунин, Холбобоев Ф.С., Назаров Д.Т., Алимов А.Л. ва Довгялло Я.П. саводнокии молиявиро ҳамчун омили муҳими ташаккули сармояи инсонӣ ва истифодаи огоҳонаи воситаҳои молиявӣ арзёбӣ менамоянд [22]. Ин мавқеъ барои таҳқиқоти мазкур муҳим аст, зеро гузариш аз дастрасии расмӣ ба истифодаи самаранок бе саводнокии молиявӣ, ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунанда ва эътимод пурра таъмин намегардад.

Натиҷаҳо. Дар таҳқиқот чаҳорчӯбаи таҳлилии бисёрченакаи раванди фарогирии молиявӣ истифода мешавад. Дар он нишондиҳандаҳо ба чор блок гурӯҳбандӣ мешаванд:

Якум, дастрасӣ — мавҷудияти суратҳисоб ва шабакаҳои хизматрасонӣ.

Дуввум, истифодаи суратҳисоб ва пардохтҳои рақамӣ.

Сеюм, рақамикунонӣ, кортҳо, ҳамёнҳои электронӣ, терминалҳои пардохтӣ, рамзҳои зудхони пардохтӣ ва агентҳои бонкии пардохтӣ.

Чорум, саводнокӣ, ҳифзи истеъмолкунанда, амнияти рақамӣ ва эътимод барои таҳлил гурӯҳбандӣ мешаванд (ҷадвали 1).

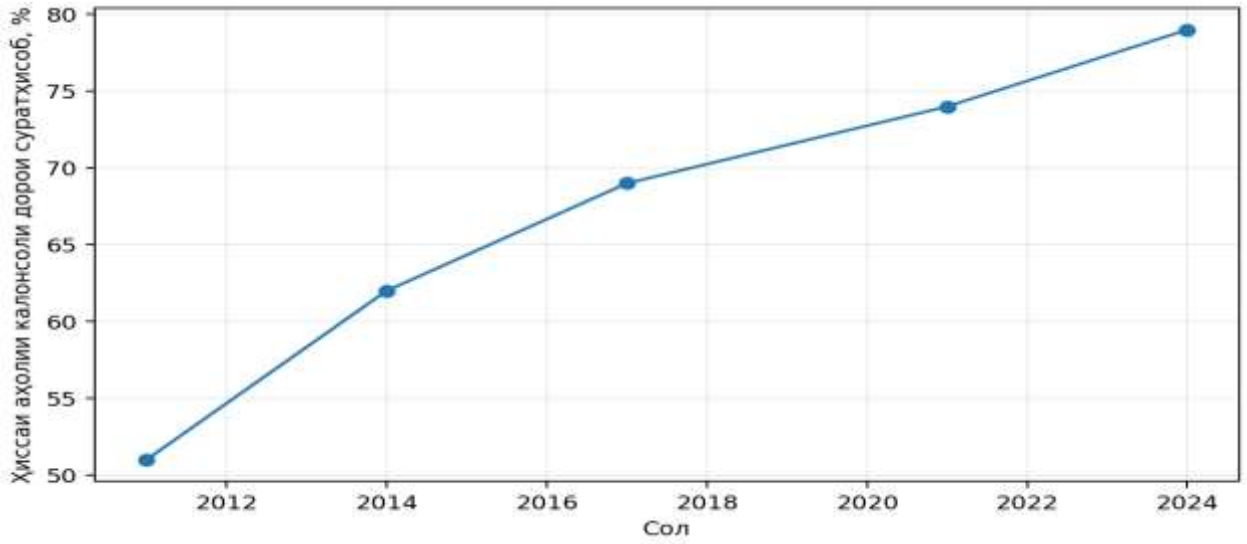
Ҷадвали 1. Чаҳорчӯбаи таҳлилии бисёрченакаи фарогирии молиявӣ

БЛОКҲО	НИШОНДИҲАНДАҲОИ АСОСӢ	МУҲТАВОИ ТАҲЛИЛӢ
Дастрасӣ	суратҳисоб; агент; банкомат; шабакаҳои рақамӣ	имконияти ворид шудан ба низоми расмии молиявӣ
Истифода	пардохт; пасандоз; қарз; амалиёти суратҳисоб	гузариш аз дастрасии расмӣ ба фаъолияти воқеӣ
Рақамикунонӣ	корти пардохтии бонкӣ; ҳамёни электронӣ; терминали пардохтӣ; рамзи зудхони пардохтӣ; телефони мобилӣ ва интернет	коҳиши хароҷот ва маҳдудияти масофа
Сифат ва эътимод	ҳимояи истеъмолкунанда; саводнокӣ; амният; эътимод	устувории истифода ва коҳиши хавфҳои истеъмолкунанда

Сарчашма: таҳияи муаллифон дар асоси [1–3; 5–9].

Аз таҳлили ҷадвали 1 бармеояд, ки фарогирии молиявӣ дар адабиёти муосир ҳамчун мафҳуми бисёрҷанба баррасӣ гардида, танҳо бо мавҷудияти хизматрасониҳои молиявӣ маҳдуд намешавад. Моҳияти он дар пайвастагии дастрасӣ ба хизматрасониҳо, истифодаи воқеии онҳо, рушди воситаҳои рақамӣ ва таъмини сифат, амнияту эътимоди истифодабарандагон ифода меёбад. Аз ин рӯ, дар таҳқиқотҳо, чаҳорчӯбаи анъанавии таҳлилӣ истифода мешавад, ки нишондиҳандаҳоро ба чор блок, аз ҷумла дастрасӣ, истифода, рақамикунонӣ, сифат ва эътимод ҷудо менамояд. Чунин гурӯҳбандӣ имкон медиҳад фарогирии молиявӣ на танҳо аз рӯйи мавҷудияти инфрасохтор, инчунин аз рӯйи сатҳи истифода, самаранокии шабакаҳои рақамӣ ва сифати муносибатҳои молиявии аҳолӣ арзёбӣ карда шавад.

Маълумоти пойгоҳи ҷаҳонии фарогирии молиявӣ нишон медиҳад, ки ҳиссаи аҳолии калонсоли дорои суратҳисоб дар ҷаҳон аз 51 фоиз дар соли 2011 то 79 фоиз дар соли 2024 афзудааст [1]. Дар Тоҷикистон сатҳи он тақрибан 55 фоизро барои соли 2024 ташкил медиҳад. (Расми1)



Расми 1. Динамикаи ҷаҳонии ҳиссаи аҳолии калонсоли дорои суратҳисоби бонкӣ, 2011–2024, %

Сарчашма: Бонки Ҷаҳонӣ, «Пойгоҳи ҷаҳонии фарогирии молиявӣ – 2025» [1].

Динамикаи нишондиҳандаи расми 1 аз густариши пайвастаи фарогирии молиявӣ дар сатҳи ҷаҳонӣ шаҳодат медиҳад. Афзоиши ҳиссаи аҳолии калонсоли дорои суратҳисоб нишон медиҳад, ки дастрасӣ ба низоми расмии молиявӣ тадриҷан ба яке аз унсурҳои муҳими рушди иқтисодию иҷтимоӣ табдил меёбад. Инчунин, маълумоти Бонки Ҷаҳонӣ низ нишон медиҳад, ки дар соли 2024 тахминан 20 фоизи савдо бо истифодаи пардохтҳои рақамӣ анҷом ёфтааст. [1]

Дар Тоҷикистон низ раванди мусбат мушоҳида мешавад, аммо сатҳи фарогирӣ нисбат ба нишондиҳандаи ҷаҳонӣ паст мебошад. Ҳиссаи аҳолии калонсолоне, ки тавассути телефон ё шабакаи интернет пардохт анҷом додаанд, аз 4 фоиз дар соли 2021 то тақрибан 21 фоиз дар соли 2024 афзудааст.

Дар Тоҷикистон заминаи институтсионалии рушди фарогирии молиявӣ бо қабули Стратегияи миллии фарогирии молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2022–2026 таҳким ёфт. Дар он нишондиҳандаҳои мақсадноки рушди фарогирии молиявӣ то соли 2026 муайян гардидаанд. (Ҷадвали 2)

Маълумоти ҷадвали 2 нишон медиҳад, ки стратегияи миллӣ фарогирии молиявиро на танҳо ҳамчун тавсеаи дастрасӣ ба хизматрасониҳои молиявӣ, балки ҳамчун гузариш ба истифодаи воситаҳои рақамӣ ва баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ арзёбӣ менамояд.

Нишондиҳандаҳои мақсаднок фарогирии 95 фоизи аҳолии калонсол бо суратҳисоби бонкӣ, истифодаи хизматрасониҳои пардохтии рақамӣ аз ҷониби на кам аз 60 фоизи аҳолии калонсол ва афзоиши истифодаи пасандоз, қарз ва суғуртаро нишон дода, самтҳои афзалиятноки сиёсати давлатӣ дар таҳкими эътимоди аҳолӣ равона гардидааст.

Ҷадвали 2. Нишондиҳандаҳои мақсадноки Стратегияи миллии фарогирии молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2022–2026

Самтҳои афзалиятнок	Нишондиҳандаи мақсадноки ниҳоӣ	Муҳтавои онҳо барои санҷиши фарзия
Дастрасӣ	То 95 фоизи аҳолии калонсол дорандаи суратҳисоб	Меъёри гузариш аз инфрасохтор ба фарогирии аҳолӣ

Самтҳои афзалиятнок	Нишондиҳандаи мақсадноки ниҳоӣ	Муҳтавои онҳо барои санҷиши фарзия
Рақамикунонӣ	Истифодаи хизматрасониҳои пардохтии рақамӣ — на кам аз 60 фоизи аҳолии калонсол	Меъёри истифодаи воқеӣ, на танҳо мавҷудияти восита
Истифода	Истифодаи пасандоз, қарз ва суғурта — афзоиш на кам аз 50 фоиз	Амиқии истифодаи маҳсулоти молиявӣ
Сифат	Тақвияти ҳимояи истеъмолкунандаи хизматрасониҳои молиявӣ ва баланд бардоштани саводнокии молиявӣ	Шарти сифат ва эътимод дар модели муаллифӣ

Сарчашма: Стратегияи миллии фарогирии молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2022–2026 [2].

Дар рафти татбиқи амалии он аз ҷониби 27 ташкилоти қарзии молиявӣ 11,5 млн корти пардохтии бонкӣ ба муомилот бароварда шуда, шумораи онҳо нисбат ба ҳамин санаи соли 2025 ба андозаи 32,8 фоиз зиёд гардидааст. Ҳамзамон, 3 665 банкомат, 5 413 терминал дар нуқтаҳои пешниҳоди пули нақд, 9 141 терминали пардохтӣ ва 31 090 рамзи зудхони ягона зикр шудааст. Теъдоди ҳамёнҳои электронӣ 18,6 млн ададро ташкил дода, нисбат ба соли қаблӣ 47,1 фоиз зиёд шудааст. (Ҷадвали 3)

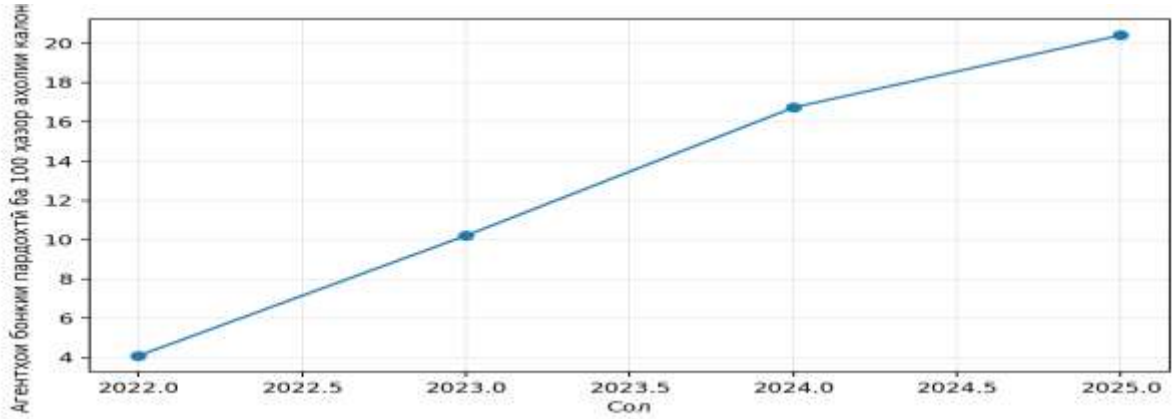
Ҷадвали 3. Номгӯй ва нишондиҳандаҳои рақамикунонии дастрасии хизматрасониҳои молиявӣ дар Тоҷикистон

Номгуи воситаҳои таъминкунандаи дастрасии хизматрасониҳои молиявии рақамӣ	Нишондиҳандаҳо	Тағйирот 31.03.2025/ 31.03.2024, бо %
Кортҳои пардохтии бонкӣ	11,5 млн адад	+32,8
Банкоматҳо	3 665 адад	+17,2%
Терминалҳои НППН	5 413 адад	+49,8%
Терминалҳои пардохтӣ	9 141 адад	+8,6%
Рамзҳои зудхони ягона	31 090 адад	+42,9%
Ҳамёнҳои электронӣ	18,6 млн. адад	+47,1%

Сарчашма: ҳисобҳои муаллифон дар асоси маводҳои Бонки миллии Тоҷикистон [14].

Таҳлили маълумоти ҷадвали 3 аз тавсеаи инфрасохтори хизматрасониҳои молиявии рақамӣ дар Тоҷикистон шаҳодат медиҳад. Афзоиши назарраси ҳамёнҳои электронӣ (47,1 фоиз), рамзҳои зудхони ягона (42,9 фоиз) ва кортҳои пардохтии бонкӣ (32,8 фоиз) имкониятҳои дастрасӣ ва анҷом додани пардохтҳои ғайринақдиро васеъ менамояд. Ҳамзамон, суръати афзоиши терминалҳои нуқтаҳои пешниҳоди пули нақд (49,8 фоиз) нисбат ба терминалҳои пардохтӣ (8,6 фоиз) баландтар буда, зарурати тақвияти қабули пардохтҳои ғайринақдиро дар нуқтаҳои савдо ва хизматрасонӣ нишон медиҳад. Бо вуҷуди ин, афзоиши шумораи воситаҳо бояд бо нишондиҳандаҳои истифодаи фаъол ва басомади амалиётҳо пурра карда шавад.

Лозим ба қайд аст, ки яке аз тағйироти муҳим дар самти тавсеаи фарогирии аҳолӣ ба хизматрасониҳои молиявӣ ин рушди агентҳои бонкии пардохтӣ мебошад. (Расми 2)



Расми 2. Динамикаи агентҳои бонкии пардохтӣ, адад ба 100 ҳазор аҳолии калонсол, 2022–2025

Сарчашма: ҳисобҳои муаллифон дар асоси маълумотҳои БМТ[14].

Мувофиқи маълумоти расми 2 шумораи агентҳо ба 100 ҳазор аҳолии калонсол аз 4,09 адад дар соли 2022 то 20,40 адад дар соли 2025 расидааст, яъне қариб панҷ маротиба афзудааст. Барои кишваре, ки қисми зиёди аҳолӣ берун аз марказҳои калон зиндагӣ мекунад, модели агентӣ метавонад хароҷоти густариши шабакаи хизматрасониро коҳиш диҳад.

Нишондиҳандаҳои болозикр суръати баланди рушди инфрасохтори молиявии рақамиро нишон медиҳанд, аммо аз нуқтаи назари методологӣ, шумораи кортҳои пардохтии бонкӣ ва ҳамёнҳои электронӣ ба шумораи шахсони фарогирифташуда баробар нестанд, чунки як шахс метавонад якчанд корти пардохтии бонкӣ ё ҳамёни электронӣ дошта бошад. Яъне, бо назардошти талаботи Стратегияи миллӣ бояд гузариш ба баҳисобгирии истифодабарандагони воқеӣ таъмин карда шавад [2]. Чунин раванд, барои мониторинг ва арзёбӣ ҳиссаи истифодабарандагони фаъол ва басомади амалиётҳо аҳаммияти бештари илмию амалӣ дорад.

Маълумоти пойгоҳи ҷаҳонии фарогирии молиявӣ оиди Тоҷикистон нишон медиҳад, ки дар байни посухдиҳандагони бе суратҳисоб сабабҳои гуногун, аз ҷумла норасоии маблағ, масофа ва нобоварӣ ба муассисаҳои молиявӣ зикр мешаванд [1,13,15]. Аз ин ҷо бармеояд, ки сиёсати фарогирӣ бояд се навъи монеаро ҳамзамон ҳадаф гирад: монеаи ҷуғрофӣ/инфрасохторӣ;монеаи иқтисодӣ (арзиш ва даромад); монеаи рафторӣ-институтсионалӣ (эътимод, саводнокӣ ва амнияти рақамӣ).

Таҳлили адабиёти байналмилалӣ инъикос мекунад, ки рақамикунонӣ метавонад хароҷоти дастрасӣ ва масофаро коҳиш диҳад, аммо таъсири он ба рушди устувор аз истифодаи воқеӣ ва муҳити институтсионалӣ вобаста аст. Ин хулоса бо натиҷаҳои Oanh ва Dinh [8], Yan ва ҳаммуаллифон [9] ва таҳқиқоти байнидавлатии технологияҳои молиявӣ ва ҳадафҳои рушди устувор [10,11,12,13] ҳамоҳанг аст.

Дар адабиёти ватанӣ низ масъалаи навсозии институтсионалии бозори молиявӣ ва рушди технологияҳои молиявии рақамӣ ҳамчун самти мустақили ислоҳот баррасӣ мешавад [20,21,22].

Дар Тоҷикистон рушди босуръати кортҳои пардохтии бонкӣ, ҳамёнҳои электронӣ ва шабакаҳои рамзии пардохт бештар марҳилаи «инфрасохтори дастрасӣ»-ро инъикос мекунад. Марҳилаи оянда бояд ба афзоиши ҳиссаи суратҳисобҳои фаъол, шумораи амалиёт ба як истифодабаранда, пасандозҳо ва қарзҳои рақамӣ, суғурта ва истифодаи рақамии онҳо, алалхусус дар деҳот ва минтақаҳои дурдаст роҳандозӣ ва инъикос шавад.

Дар ин ҷода, пешниҳод мегардад, ки раванди таъмини фарогирии молиявӣ барои Тоҷикистон ҳамчун модели панҷсатҳии арзёбии фарогирии молиявӣ арзёбӣ шавад, яъне:

Дастрасӣ (1) → истифода (2) → рақамикунонӣ (3) →
таъмини сифат ва эътимоднокии хизматрасониҳои анъанавӣ ва рақамӣ (4)→ натиҷаҳои рушди устувори иқтисодиёти миллӣ ва баланд бардоштани сатҳи некуаҳволии мардум (5)

Дар ин модел ҳадафи ниҳоӣ рушди устувори иқтисодиёти миллӣ ва баланд бардоштани сатҳи некуаҳволии мардум мебошад. Дар он, дар сурати истифодаи воқеӣ, эътимод, ҳифз аз хавфҳо ва мутобиқ ба қобилияти молиявии истифодабарандагон метавонад ба натиҷаҳои устувор дар сатҳи миллӣ ва микро табдил ёбад. Дар ин раванд зиёд шудани шумораи кортҳои пардохтии бонкӣ ва дигар унсурҳо ҳамчун баробарарзиши афзоиши таъмини фарогирии молиявӣ арзёбӣ намегардад. (Ҷадвали 4)

Ҷадвали 4. Марҳилаҳои модели панҷмарҳилагии арзёбии натиҷаи устувор

Марҳилаҳо	Саволи назоратӣ	Нишондиҳандаи афзалиятнок
1. Дастрасӣ	Оё шабака мавҷуд аст?	Афзоиши шумораи суратҳисобҳои бонкӣ, агентҳо, нуқтаҳои хизматрасонӣ
2. Истифода	Оё хизматрасонӣ фаъолона истифода мешавад?	Афзоиши суратҳисобҳои фаъол, басомади амалиётҳо
3. Рақамикунонӣ	Оё шабака хароҷот ва масофаро коҳиш медиҳад?	Ҳиссаи пардохтҳои рақамӣ, шумораи рамзҳои зудхони пардохтӣ, телефони мобилӣ
4. Сифат ва эътимод	Оё истифода бехатар ва фаҳмо аст?	Коҳиши шикоят, қаллобӣ, Афзоиши саводнокии молиявӣ, рақамӣ, эътимоднокӣ
5. Натиҷа	Оё вазъи молиявӣ беҳтар мешавад?	Афзоиши пасандозҳо ва дастрасӣ ба қарз; таҳкими устувории молиявии хонаводаҳо; баланд шудани тобоварӣ ба таконҳои иқтисодӣ; дастгирии маблағгузорӣ ва қарздиҳии устувор.

Сарчашма: таҳияи муаллифон.

Маълумоти ҷадвали 4 нишон медиҳад, ки модели панҷмарҳилагӣ фарогирии молиявиро ҳамчун раванди пайдарпай аз дастрасӣ ба натиҷаи устувор арзёбӣ менамояд. Дар ин раванд афзоиши шумораи кортҳои пардохтии бонкӣ, суратҳисобҳо ва дигар воситаҳои молиявӣ худ аз худ нишондиҳандаи фарогирии самаранок нестанд. Натиҷаи воқеӣ дар ҳолате ба даст меояд, ки дастрасӣ бо истифодаи фаъол, рақамикунонӣ, сифати хизматрасонӣ, саводнокии молиявӣ ва эътимод ҳамроҳ гардида, ба таҳкими устувории молиявии аҳолӣ ва иқтисодиёти миллӣ мусоидат намояд. Аз ин рӯ, модели пешниҳодшуда имкон медиҳад, ки фарогирии молиявӣ на танҳо аз рӯйи шумораи воситаҳои мавҷуда, балки аз рӯйи самаранокии истифода ва натиҷаҳои ниҳоии он баҳогузорӣ карда шавад.

Барои арзёбии ин модели нав бояд нишондиҳандаҳои захиравӣ (шумораи корт/ҳамён/терминал), нишондиҳандаҳои ҷараёнӣ ва натиҷавӣ (истифодаи фаъол, арзиши амалиёт, пасандоз, дастрасӣ ба қарзҳо) ва нишондиҳандаҳои коҳиши шикоятҳо ва талафот аз қаллобии киберӣ истифода гарданд.

Санҷиши фарзияи таҳқиқот дар асоси муқоисаи се гурӯҳи далелҳо анҷом дода шуд.

Якум, нишондиҳандаҳои инфрасохторӣ суръати баланди тавсеаро нишон медиҳанд: то 31 марти соли 2026 теъдоди кортҳои пардохтии бонкӣ, банкоматҳо, терминалҳо, рамзҳои зудхони пардохтӣ ва ҳамёнҳои электронӣ назаррас афзудааст [14].

Дуюм, нишондиҳандаҳои истифода нисбат ба тавсеаи инфрасохтор маҳдудтаранд: дар маълумоти соли 2024 ҳиссаи ҳолатҳои пардохти рақамӣ дар нуқтаҳои савдо 20,6 фоизро ташкил медиҳад, дар ҳоле ки 38,8 фоизи онҳое, ки пардохти коммуналӣ анҷом додаанд, барои ин мақсад аз суратҳисоби бонкӣ истифода кардаанд.

Сеюм, монеаҳои норасоии маблағ, масофа ва нобоварӣ дар байни посухдиҳандагони бе суратҳисоб боқӣ мондаанд.

Далелҳои таҳлилӣ фарзияи асосиро дастгирӣ мекунанд: афзоиши инфрасохтори рақамӣ ва воситаҳои пардохтӣ имконияти дастрасиро васеъ намудааст, вале барои истифодаи устувор мавҷудияти шароити иловагӣ, инчунин эътимод, ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунандаи хизматрасониҳои молиявӣ, саводнокии молиявӣ ва истифодаи фаъол низ зарур мебошад. Вале робитаи мустақими сабабӣ бо натиҷаҳои рушди устувор дар доираи маълумоти мавҷуда исбот нашудааст.

Яъне, маҷмӯи далелҳои болозикр қисми асосии фарзияро дастгирӣ мекунад: тавсеаи инфрасохтор ва рақамикунонӣ барои фарогирии молиявӣ заруранд, вале худ аз худ барои истифодаи фаъол ва табдил ёфтани дастрасӣ ба натиҷаҳои рушди устувор кофӣ нестанд.

Дар ин раванд, қисми фарзия дар бораи таъсири мустақим ба рушди устувор бо маълумоти мавҷуда ба таври сабабӣ санҷида нашудааст. Аз ин рӯ, натиҷаи санҷиш ҳамчун «дастгирии таҳлилӣ» арзёбӣ мешавад, на ҳамчун исботи қатъии робитаи сабабӣ. Барои санҷиши пурра маълумоти иловагӣ оид ба истифодаи пасандозҳо, қарзҳо, устувории хонаводаҳо ва эътимоднокии онҳо зарур мебошанд.

Аз ин рӯ, натиҷаҳои бадастомада ба панҷ вазифаи дар муқаддима муайяншуда мутобиқат мекунанд (Ҷадвали 5).

Ҷадвали 5. Мутобиқати вазифаҳо ва натиҷаҳои бадастомадаи таҳқиқот

Вазифаҳои таҳқиқот	Натиҷаи иҷроиши онҳо
1. Низомсозии равишҳои назариявӣ	Фарогирии молиявӣ ҳамчун низоми бисёрченакаи дастрасӣ, истифода, рақамикунонӣ, сифат ва эътимод асоснок гардид.
2. Арзёбии динамикаи нишондиҳандаҳо	Тамоюлҳои дастрасӣ, пардохтҳои рақамӣ, кортҳои пардохтии бонкӣ, ҳамёнҳои электронӣ, терминалҳо ва агентҳои бонкии пардохтӣ муқоиса шуданд.
3. Муайян намудани монеаҳои фарогирӣ	Монеаҳо ба се гурӯҳ — инфрасохторӣ, иқтисодӣ ва рафторию институтсионалӣ — ҷудо карда шуданд; нақши саводнокӣ ва эътимод мушаххас гардид.
4. Таҳияи чаҳорчӯбаи муаллифӣ	Занҷираи «дастрасӣ → истифода → рақамикунонӣ → сифат ва эътимод → натиҷаҳои рушди устувор» пешниҳод гардид.
5. Асоснок намудани тавсияҳои амалӣ	Гузариш ба мониторинг ва арзёбии истифодаи фаъол, тақвияти модели агентӣ, саводнокии молиявӣ, ҳифзи истеъмолкунанда ва мониторинг ва арзёбии гурӯҳӣ пешниҳод гардид.

Сарчашма: таҳияи муаллифон.

Маълумоти ҷадвали 5 нишон медиҳад, ки вазифаҳои таҳқиқот аз асосноккунии назариявии фарогирии молиявӣ то арзёбии тамоюлҳо, муайянсозии монеаҳо, таҳияи чаҳорчӯбаи муаллифӣ ва пешниҳоди тавсияҳои амалӣ пай дар пай амалӣ гардидаанд. Чунин робита имкон медиҳад, ки натиҷаҳои таҳқиқот ҳамчун низоми ягонаи назариявию амалӣ арзёбӣ шуда, заминаи санҷиши фарзияи пешниҳодшуда ва ташаккули хулосаҳои ниҳоиро фароҳам оварад.

Дар асоси натиҷаҳои таҳқиқот ва санҷиши фарзияи пешниҳодшуда метавон хулоса кард, ки марҳилаи минбаъдаи рушди фарогирии молиявӣ бояд аз тавсеаи миқдории инфрасохтор ба баланд бардоштани самаранокӣ ва сифати истифодаи хизматрасониҳои молиявӣ равона карда шавад. Дар ин замина, такмили сиёсати фарогирии молиявӣ тақвияти истифодаи фаъол, дастрасии аҳолии деҳот, саводнокии молиявию рақамӣ, ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунандагони хизматрасониҳои молиявӣ ва пайвастани натиҷаҳои молиявиро бо нишондиҳандаҳои рушди устувор тақозо менамояд. Бо назардошти ин, самтҳои зерини афзалиятнок пешниҳод карда мешаванд:

1. Гузариш аз консепсияи «шумораи воситаҳо» ба «истифодаи фаъол». Дар мониторинг ва арзёбӣи миллӣ шумораи кортҳои пардохтии бонкӣ ва ҳамёнҳои электрониро бо ҳиссаи фаъоли онҳо, басомади амалиётҳо ва истифодаи бисёрмаҳсулотӣ пурра карда шавад.

2. Тақвияти фарогирии деҳот тавассути модели агентӣ. Агентҳои бонкии пардохтиро бо стандартҳои хизматрасонӣ, амният, ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунандаи хизматрасониҳои молиявӣ ва назорати сифат густариш додан лозим.

3. Саводнокии молиявӣ ва рақамиро ба рафтори воқеӣ пайвастан лозим. Самаранокии барномаҳои омӯзиширо на бо шумораи иштирокчиён, балки пас аз омӯзиш бо тағйири рафтори молиявӣ ва қобилияти истифодаи маҳсулот дар амалия арзёбӣ кардан лозим аст.

4. Таъмини ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунандаи хизматрасониҳои молиявӣ ва эътимодро ба низоми нишондиҳандаҳои калидии натиҷавӣ ворид кардан лозим аст. Дар ин раванд коҳиши шикоятҳо, ҳалли баҳсҳо, камшавии талафоти молиявӣ аз қаллобӣ, шаффофияти тарофаҳо ва эътимоди муштариёнро мунтазам арзёбӣ гардад.

5. Мониторинг ва арзёбии фарогирии молиявиро аз рӯйи гурӯҳҳои алоҳидаи санҷишӣ анҷом додан лозим аст. Инчунин, вобаста ба нишондиҳандаҳои ҷинс, синну сол, минтақа, деҳот/шаҳр ва гурӯҳҳои даромад ва ғайра таҳлил ва гурӯҳбандӣ кардан лозим.

6. Пайвастани натиҷаҳои фарогирии молиявӣ бо натиҷаҳои рушди устувори иқтисодӣ миллӣ ва беҳтар гардидани сатҳи некуаҳволии мардуми кишвар. Дар ин раванд динамикаи нишондиҳандаҳои молиявиро бо устувории хонавода, соҳибкории хурд, шуғл ва қобилияти муқовимат ба шокҳо пайваст кардан лозим аст.

Хулоса. Таҳқиқот нишон медиҳад, ки Тоҷикистон дар марҳилаи босуръати тавсеаи инфрасохтори молиявии рақамӣ қарор дорад. Афзоиши кортҳои пардохтии бонкӣ, ҳамёнҳои электронӣ, рамзҳои зудхони пардохтӣ ва агентҳои бонкии пардохтӣ имконияти дастрасиро васеъ мекунад, аммо нишондиҳандаҳои инфрасохторӣ худ ба худ истифодаи фаъол ва натиҷаи рушди устуворро исбот намекунанд. Барои марҳилаи минбаъда зарур аст, ки мониторинг ва арзёбии суратҳисобҳои фаъол, фарқи минтақавӣ ва гендерӣ, ҳимояи ҳуқуқҳои истеъмолкунандагони хизматрасониҳои молиявӣ, амнияти рақамӣ ва эътимод тақвият дода шавад. Таҳқиқоти оянда бояд бо истифода аз маълумоти муфассали Бонки Ҷаҳонӣ ва Бонки миллии Тоҷикистон ба санҷиши иқтисодии омилҳои фарогирии молиявӣ ва робитаи онҳо бо устувории молиявии хонаводаҳо ва иқтисоди миллӣ равона карда шаванд. Чаҳорчӯбаи «дастрасӣ → истифода → рақамикунонӣ → сифат ва эътимод → натиҷаҳои рушди устувор» имкон медиҳад, ки арзёбӣ аз ҳисобкунии миқдории воситаҳои пардохтӣ ба таҳлили истифодаи воқеӣ, сифати хизматрасонӣ ва натиҷаҳои иҷтимоию иқтисодӣ гузарад.

Адабиёти истифодашуда:

1. World Bank. The Global Findex Database 2025: Connectivity and Financial Inclusion in the Digital Economy. Washington, DC: World Bank, 2025.
2. Стратегияи миллии фарогирии молиявии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2022–2026. Сомонаи Бонки миллии Тоҷикистон, https://nbt.tj/files/program/ national_srategy_tj (санаи мурочиат 15.08.2026)
3. Leyshon A., Burton D., Knights D. Towards an Ecology of Retail Financial Services: Understanding the Persistence of Door-to-Door Credit and Insurance Providers. Environment and Planning A. 2004. DOI: 10.1068/a3677.
4. Cámara N., Tuesta D. Measuring Financial Inclusion: A Multidimensional Index. BBVA Research Working Paper 14/26. 2014.
5. IMF. Measuring Financial Access: 10 Years of the IMF Financial Access Survey. IMF Departmental Paper 2020/008. Washington, DC, 2020.
6. Gortsos C. Financial Inclusion: An Overview of its Various Dimensions and the Initiatives to Enhance its Current Level. ECEFIL Working Paper 15. 2016.
7. Абрамова М.А., Дубова С.Е. Границы финансовой инклюзивности в контексте теории финансового развития. Известия СПбГЭУ. 2023. №3. С. **13–17**.
8. Oanh T.T.K., Dinh L.Q. Digital financial inclusion, financial stability, and sustainable development: Evidence from a quantile-on-quantile regression and wavelet coherence. Sustainable Development. 2024;32(6):6324–6338. DOI: 10.1002/sd.3021.

9. Zhu Yan, Jing Jian Xiao, Qiong Sun.Moving up toward sustainable development: Digital finance and income mobility [Electronic resource] // Sustainable Development. — 2024. — Vol. 32, no. 5. — P. 5742–5763. — DOI: 10.1002/sd.2996.

10. Choudhary P. Impact of fintech and financial inclusion on sustainable development goals: Evidence from cross country analysis / P. Choudhary, C. Ghosh, M. Thenmozhi // Finance Research Letters. — 2025. — Vol. 72. — Art. 106573. — DOI: 10.1016/j.frl.2024.106573

11. Amaliah I., Ali Q., Sudrajad O. Y., Rusgianto S., Nu'man H., Aspiranti T. Does digital financial inclusion forecast sustainable economic growth? Evidence from an emerging economy // Journal of Open Innovation: Technology, Market, and Complexity. — 2024. — Vol. 10, no. 2. — Art. 100262. — DOI: 10.1016/j.joitmc.2024.100262.

12. Tran T. K. O. Digital financial inclusion in the context of financial development: Environmental destruction or the driving force for technological advancement / T. K. O. Tran // Borsa Istanbul Review. — 2024. — Vol. 24, no. 2. — P. 292–303. — DOI: 10.1016/j.bir.2024.01.003.

13. International Monetary Fund. A Confidence–Financial Inclusion Nexus in the Caucasus and Central Asia. IMF Working Paper 2024/257. 2024.

14. Бонки миллии Тоҷикистон. Сомонаи Бонки миллии Тоҷикистон, https://nbt.tj, (санаи мурочиат 15.08.2026)

15. World Bank. Global Findex 2025 Tajikistan microdata: reason for no account — financial institutions are too far away (fin11a). Tajikistan, 2024.

16. Abdulkareem H.K.K., Jimoh S.O., Nofiu T.T., Akande R.S. Leaving No One Behind: Examining the effect of financial, gender, and digital inclusion on sustainable development. Sustainable Development. 2025;33(2):2519–2534. DOI: 10.1002/sd.3245.

17. Quoc H.N., Van H.N., Le Quoc D. Financial inclusion in the digital era and its impact on sustainable development across ASEAN countries through combined nonparametric methods. Discover Sustainability. 2025;6:1378. DOI: 10.1007/s43621-025-02439-4.

18. Фармони Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи тадбирҳои вусъат додани ҳисоббаробаркуниҳои ғайринақдӣ» аз 22 июни 2023, №586.

19. Бонки миллии Тоҷикистон. Шарҳи мухтасар оид ба натиҷаҳои фаъолияти низоми бонкӣ дар нимсолаи якуми соли 2026. Душанбе, 2026.

20. Алимов А.А. Институциональная модернизация финансового рынка Республики Таджикистан и развитие цифровых финансовых технологий: проблемы, реформы и перспективы // Иқтисодиёти Тоҷикистон. 2026. № 2. С. 34–41.

21. Рахимов Ш.М., Азизов С.А. Механизмы реализации финансовой политики в Республике Таджикистан: корреляционный анализ // Иқтисодиёти Тоҷикистон. 2026. №1. С. 26–34.

22. Холбобоев Ф.С., Назаров Д.Т., Алимов А.Л., Довгялло Я.П. Финансовая грамотность населения в Таджикистане как фактор инвестиций в человеческий капитал: актуальность, программы и роль государства // Иқтисодиёти Тоҷикистон. 2026. № 2. С. 523–533.

УДК 338.462 (575.3) | DOI 10.66691/LZTP5360

ВЛИЯНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НА РАЗВИТИЕ ТУРИЗМА В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

Одилова Рухшона Комиловна
кандидат экономических наук, учёный секретарь Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан

734025, Таджикистан, город Душанбе, улица Шотемура 27 e-mail: r_odilova@mail.ru

В статье рассматриваются вопросы влияния транспортной инфраструктуры на развития и совершенствование туристического сектора. Развитие туризма зависит от многих факторов и одним из них являются предоставление услуг во время путешествия. Потребность туристов в транспортной инфраструктуре в стране пребывания определяет их маршрутизацию, расходы на транспорт и места остановок на ночлег. Основным транспортом в Таджикистане выступает автодорожный, поэтому важным вопросом повышения туристического потока в республику является реконструкция действующих автомобильных дорог и строительство нового автодорожного полотна. Ремонт магистральных автодорожных путей повысит уровень предоставления туристических услуг, в которые входит не только транспортные услуги, но и весь комплекс туристической инфраструктуры.

Ключевые слова: *туризм, виды транспорта, транспортная инфраструктура, автомобильный транспорт, магистральные пути, туристический поток, транспортные затраты, туристические маршруты.*

ТАЪСИРИ СИСТЕМАИ НАҚЛИЁТ БА РУШДИ САЙЁҲӢ ДАР ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН

Одилова Рухшона Комиловна
номзади илмҳои иқтисодӣ, котиби академӣ, Маркази тадқиқоти стратегии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон 734025, Тоҷикистон, Душанбе, кӯчаи Шотемур 27; почтаи электронӣ: r_odilova@mail.ru

Дар ин мақола таъсири инфрасохтори нақлиёт ба рушд ва такмили бахши сайёҳӣ баррасӣ мешавад. Рушди сайёҳӣ аз омилҳои зиёд вобаста аст, ки яке аз онҳо пешниҳоди хизматрасонӣ ҳангоми сафар мебошад. Ниёзҳои сайёҳон ба инфрасохтори нақлиёт дар кишвари мизбон масирҳо, хароҷоти нақлиёт ва таваққуфҳои шабонаи онҳоро муайян мекунанд. Роҳҳо воситаи асосии нақлиёт дар Тоҷикистон мебошанд, аз ин рӯ, таҷдиди роҳҳои мавҷуда ва сохтмони роҳҳои нав барои афзоиши ҷараёни сайёҳон ба кишвар муҳиманд. Таъмири роҳҳои асосӣ сифати хизматрасонии сайёҳиро, ки на танҳо нақлиёт, балки тамоми инфрасохтори сайёҳиро низ дар бар мегирад, беҳтар хоҳад кард. Калимаҳои калидӣ: сайёҳӣ, намудҳои нақлиёт, инфрасохтори нақлиёт, нақлиёти автомобилӣ, роҳҳои асосӣ, ҷараёни сайёҳон, хароҷоти нақлиёт, масирҳои сайёҳӣ

Калимаҳои калидӣ: *сайёҳӣ, намудҳои нақлиёт, инфрасохтори нақлиёт, нақлиёти автомобилӣ, роҳҳои асосӣ, ҷараёни сайёҳон, хароҷоти нақлиёт, масирҳои сайёҳӣ..*

THE IMPACT OF THE TRANSPORT SYSTEM ON TOURISM DEVELOPMENT IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN

Odilova Rukhshona Komilovna - candidate of Economic Sciences, Academic Secretary, Center for Strategic Studies under the President of the Republic of Tajikistan 734025, Tajikistan, Dushanbe, Shotemur Street 27 Email: r_odilova@mail.ru

This article examines the impact of transport infrastructure on the development and improvement of the tourism sector. Tourism development depends on many factors, one of which is the provision of services during travel. Tourists' needs for transport infrastructure in the host country determine their routes, transportation costs, and overnight stops. Roads are the primary means of transport in Tajikistan, so the reconstruction of existing roads and the construction of new ones are important for increasing tourist flow to the country. Repairs to main roads will improve the quality of tourism services, which include not only transportation but also the entire tourism infrastructure.

Keywords*: tourism, modes of transport, transport infrastructure, automobile transport, main roads, tourist flow, transport costs, tourist routes.*

Введение. Согласно данным Управления ООН по туризму в первом полугодии 2025 г. численность международных туристов составила примерно 690 млн прибытий, что на 33 млн прибытий больше, чем за аналогичный период 2024г. Как показывают расчёты, туристический поток увеличился почти на 5%, т.е. происходит восстановление уровня до пандемии, несмотря на то, что наблюдается неоднородность в темпах туристического потока по различным макрорегионам. Генеральный секретарь UNWTO (**UNWTO (United Nations World Tourism Organization)** - это специализированное межправительственное учреждение системы ООН, занимающееся развитием туризма) Зураб Пололикашвили отметил: «В каждом глобальном регионе туризм выделяется как важный сектор услуг, поддерживающий миллионы рабочих мест и предприятия любого масштаба. Продолжающиеся хорошие показатели в плане международных прибытий в сочетании с увеличением расходов посетителей во многих направлениях подчёркивают устойчивость сектора перед лицом бесчисленных проблем и являются хорошей новостью для экономики и работников повсюду» [6]. Увеличение туристического потока привело к росту доходов от предоставления международных туристических услуг (доходы и пассажироперевозки) и достигла уровня 2,0 трлн долл. США, что примерно на 15% выше, чем было до пандемии. Предоставление туристических услуг на высшем уровне зависит от сформировавшейся инфраструктуры и основным из её элементов является транспортная система. Поэтому важным вопросом развития туристической индустрии выступают вопросы предоставления транспортных услуг.

Методы исследования. В данном исследовании были использованы методы функционального и логического анализа, группировки показателей и их динамика по годам, обобщение основных статистических данных, характеризующих уровень развития транспортных услуг в туристическом секторе, применены приёмы статистического анализа, сравнительные характеристики для оценки современного состояния транспортных услуг и предложены меры по их улучшению в перспективе.

Результаты исследования. В Республике Таджикистан восстановление туристического потока способствовало развитию туристической индустрии и созданию различных частных туристических агентств по предоставлению услуг как для иностранных, так и для отечественных туристов. Дальнейшее развитие индустрии туризма приводит к созданию новых видов туристических услуг, таких как сельский, социальный, оздоровительный, детский, экологический и др., а также формирует условия для новых туристических маршрутов. Всё это, безусловно оказывает положительное влияние на развитие туристической индустрии, а в целом на рост всей экономики республики.

Как показывают статистические данные, туристический поток в Республику Таджикистан увеличивается и эффективность обслуживания туристов компаниями повышается (таб. 1).

Таблица 1. Показатели Эффективности деятельности туристической индустрии в Республике Таджикистан

Показатели	**Годы**				
	2020	**2021**	**2022**	**2023**	**2024**
Численность иностранных туристов, тыс. чел.	350,6	296,3	999,3	1201,0	1400,0
Количество туристических компаний, единиц	224	235	242	225	200
Эффективность обслуживания, чел.	1565	1261	4129	5338	7000

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе, 2025. – стр. 186.

Как видно из данных, наблюдается увеличение численности иностранных туристов. При этом снижение количества туристических компаний обеспечивается эффективностью их обслуживания, так если каждая туристическая компания в среднем обслуживала в 2020 г. 1565 туристов, то в 2024 г. каждая компания могла обслужить уже 7000 туристов.

Вклад от туристической деятельности в ВВП и в экспортные операции в Таджикистане представлен на рис. 1.

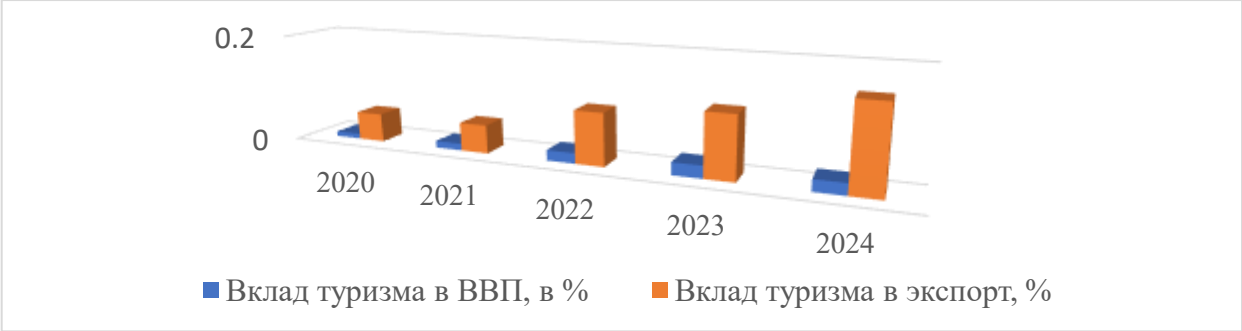


Рис. 1. Динамика вклада туристической отрасли в ВВП и экспортные операции в Республике Таджикистан, в %.

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе, 2025. – стр. 215, 317; Система национальных счетов. – Душанбе, 2025. – стр. 22.

Вместе с тем, на дальнейшее развитие туристических услуг в Таджикистане значительное влияние оказывает транспортная инфраструктура. Её формирование происходит под влиянием различных исторических, географических, политических, социальных и других факторов. Транспортная инфраструктура страны представлена такими видами как автомобильным, железнодорожным и авиационным, которые в свою очередь подразделяются на пассажироперевозки и грузоперевозки. Структура прибытия туристов по видам транспорта представлена на рис. 2.

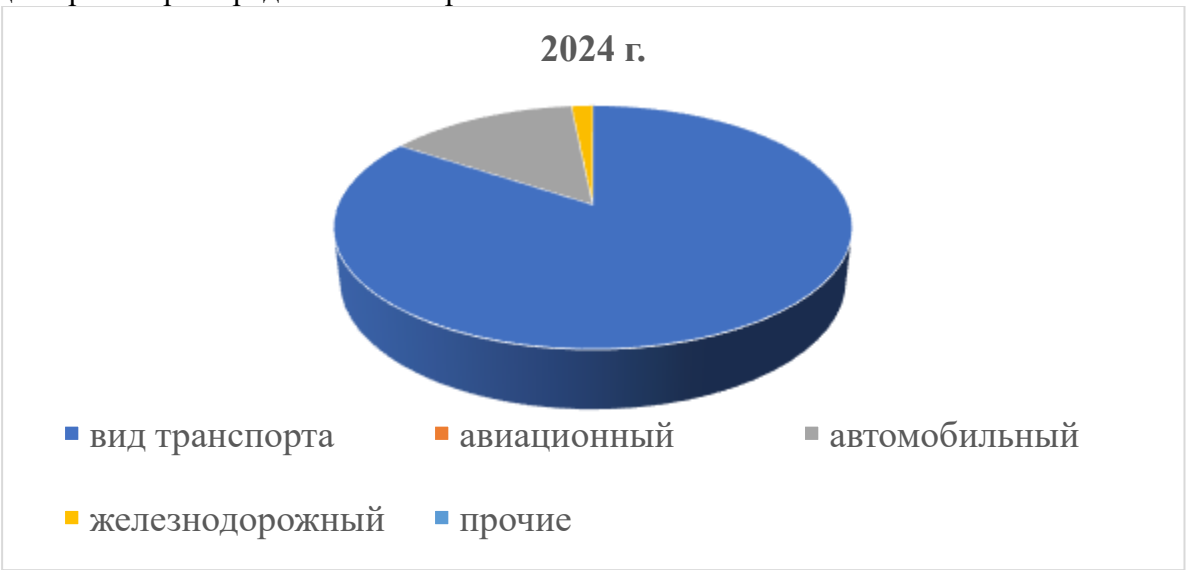


Рис. 2. Распределение въездного турпотока РТ по видам транспорта, в %.

Источник: Данные Минтранса Республики Таджикистан.

Как видно из данных на рис. 2, наибольшую долю составляет автомобильный транспорт, поэтому более подробно остановимся на вопросах совершенствования автомобильной транспортной инфраструктуре, так как он является самым доступным и популярным на территории республики.

Потребность туристов в транспорте обусловлена мерами безопасности, комфорта и быстротой обслуживания. Поэтому выбор вида транспортировки и его использование определяется особенностями и мотивами самих туристов, так как в расходы туристической

поездки включаются и затраты на транспорт и составляют 30-40% от общего объёма всех расходов туриста [1, с. 258].

В последние годы в автодорожном хозяйстве республики наблюдаются существенные положительные изменения, такие как кардинальная реконструкция автодорожного полотна по новым технологиям, строительство новых автомобильных дорог, соответствующие мировым стандартам, существенное обновление парка машин общественного транспорта, реконструкция и строительство новых объектов транспортной инфраструктуры и т.д. Так в последние годы с целью совершенствования транспортной системы, Правительство Республики Таджикистан привлекло инвестиций на сумму более 2 млрд долл. США. Это обеспечило строительство транспортно-транзитных коридоров, новых и реконструкцию действующих сетей автомобильных дорог протяжённостью более 2100 км, строительство туннелей длиной в 31 км, галерей длиной 3,4 км для безопасности автотранспорта в периоды схождения лавин и 240 мостов [7].

Одним из известных туристических путей является Памирский тракт, через который проходил знаменитый караванный путь – Великий шёлковый путь. Реконструкция данной магистрали будет способствовать развитию и совершенствованию автотранспортной инфраструктуры, как одного из условий развития туристической индустрии и международных перевозок. Лидером нации, Основателем мира и национального единства, Президентом Республики Таджикистан Эмомали Рахмоном выход из коммуникационного тупика определён как одна из приоритетных национальный целей развития страны. В связи с этим в республике осуществлён ремонт автодорожного полотна на магистралях, имеющих республиканское значение, ведётся строительство новых автодорожных трасс, восстановление некоторых автодорожных покрытий в сельской местности. Но самым значимым фактором является строительство дороги между Таджикистаном и Китаем через перевал Кульма, которая выходит на Каракорумское шоссе и открывает путь на Пакистан.

Реконструкция и строительство дорог по Памирскому тракту будет способствовать увеличению туристического потока и росту товаропотока между Таджикистаном и Китаем. Автомобильная дорога, построенная в 1940-х годах, на сегодняшний день не соответствует техническим условиям эксплуатации, которые предъявляются к данным транспортным магистралям согласно мировым стандартам. Это связано не только с её долгим использованием, но и с природными явлениями. Тем более, что увеличившийся грузовой поток товаров и пассажиров требует её реконструкции на основании новейших дорожно-транспортных технологий. «В 2009 году Китайская дорожно-мостовая корпорация /CRBC/ начала проект реконструкции и расширения магистрали. Первый этап был завершен в 2014г., охватив 150-километровый участок от Душанбе до Дангары. В сентябре 2022г. начался второй этап проекта в Горно-Бадахшанской автономной области, который включает в себя реконструкцию 92 километров дороги. На данный момент выполнено около 60% работ по укладке дорожного покрытия. После окончания строительства время в пути сократится с 5 до 1,5 часов. Проект имеет важное экономическое значение для региона. После завершения строительства в 2026 г. эффективность грузоперевозок между Душанбе и Горно-Бадахшанской автономной областью увеличится на 30%, а транспортные расходы снизятся на 20%» [8].

Кроме этого, реконструкция Памирского тракта имеет большое и социальное значение, так как помимо основной магистрали, предусматривается строительство и реконструкция многих сельских дорог, которые ведут в близлежащие населённые пункты. Данный проект будет способствовать развитию торговли, местных национальных ремёсел и повышению уровня жизни населения.

Однако в Республике Таджикистан существует и много проблем, связанных с развитием транспортной инфраструктуры, которые являются барьерами развития туризма.

Одним из таких барьеров можно назвать качество автодорожного полотна. Несмотря на широкомасштабное обновление основных магистральных путей по всей республике, некоторые дороги, которые ведут к туристическим зонам и не являются основными путями,

нуждаются в капитальном ремонте. Доступ к некоторым туристическим маршрутам в Таджикистане обеспечивается только за счёт авиатранспорта, поэтому развитие малой авиации выступает важным фактором развития туризма и обеспечивает конкурентоспособность с другими странами Центральноазиатского региона. Так в Кыргызстане в решении транспортного вопроса сделали ставку на развитие малой авиации и джип-логистики, в Узбекистане – на развитие скоростной железной дороги Ташкент-Самарканд-Бухара. Так же высокая стоимость автоперевозок в Таджикистане по сравнению с Кыргызстаном и Узбекистаном выступает негативным фактором. В Таджикистане аренда внедорожника с услугами водителя составляет 150-200 долл. США в сутки, соответственно для каждого пассажира в группе из 4 человек 50 долл. США в сутки. И это расходы только автомобильного транспорта. Туры по Памирскому тракту составляют примерно 10-15 дней, что в общем объёме бюджета туриста повышает долю транспортных расходов. По сравнению с транспортными расходами в Кыргызстане и Узбекистане данные затраты выше на 60%, что, соответственно снижает привлекательность для туристов [5].

Следующим барьером, тормозящим развитие туризма, является недостаточно высокий организационно-технический уровень автотранспортной инфраструктуры, который не способен полностью обеспечить всё возрастающие потребности экономики и населения в автоперевозках. Особое значение это имеет в сфере организации туризма.

На территории Республики Таджикистан автомобильный транспорт является основным средством передвижения. Поэтому туристы при планировании своих туристических маршрутов учитывают время до цели поездки, скорость передвижения во время туристического маршрута, стоимость, возможность и стоимость перевозки багажа, с учётом его веса, условия питания, проживания, шума, вибрации, возможности остановки в пути следования до пункта назначения, возможность широкого обзора во время поездки, экологические факторы и факторы безопасности. Чем больше положительных факторов, тем, соответственно, выше стоимость туристического маршрута. Однако в республике недостаточно отрегулированы эти вопросы, поэтому необходимо комплексное решение передвижение туристов по всему маршруту и решение вопросов транспортной инфраструктуры [4, с. 129].

Другим барьером развития туризма можно определить вопросы правового характера, регламентирующие деятельность автомобильных компаний и частных перевозчиков. В основном данная проблема связана с международными перевозками и охватывает такие вопросы, как инфраструктуру, дорожное движение, требования к транспортным средствам, налоговое обложение, перевозка пассажиров и грузов, таможенные процедуры, перевозка специфических категорий грузов, к которым относится туристическое снаряжение [3, с. 67]. Как было отмечено выше, в трудно удалённые туристические маршруты возможно добраться с помощью малой авиации. Однако существуют барьеры юридического характера. Регламентация туристического потока осуществляется на основе таких законодательных документов, как Закон РТ «О туризме» (2019 г.), «Воздушный кодекс РТ» (с поправками от 04.12.2025 г.). Необходимо отметить, что для развития транспортных услуг, особенно в отрасли малой авиации, поправки в 2025 г. являются весьма значимыми, так как они стали регламентировать полёты, систему сертификации, положение «открытое небо» и усиливают контроль безопасности. Так же для привлечения туристов, Правительство Республики Таджикистан ввело положение о регулировании беспилотных воздушных систем (БВС)/дронов и формализует статус авиаинспектора, что позволяет осуществлять аэросъёмки и открыть такое новое направление туристического бизнеса, как дрон-туры. С целью облегчения иностранным туристам оформления виз и приобретения билетов, при Министерстве транспорта Республики Таджикистан организован Центр цифровизации транспорта, который вводит единую платформу продажи билетов, оформления виз и пропусков в ГБАО. Это особенно важня для роста авиаперевозок в ГБАО. Таким образом туристы не тратят время на оформление документов при прибытии в Таджикистан, а оформляют все эти разрешения с помощью цифровой платформы.

В «Таможенном кодексе Республики Таджикистан» поправки от 2021 г. о временном ввозе транспортных средств туристами значительно увеличивают поток туристов, заинтересованные в джип-турах. Необходимо отметить, что вопросы визового режима в Таджикистане либеральнее, чем в соседних государствах. Безвизовый режим обеспечивается со странами СНГ, с 52 странами дальнего зарубежья безвизовый режим устанавливается в течение 30 дней, с 2016 года со 126 государствами обеспечивается e-Visa до 60 дней, для стран, с которыми отношения устанавливаются без диппредставительств, виза выдаётся в аэропорту г. Душанбе на 45 дней. Это положительный фактор для дальнейшего развития туристической индустрии. Об этом свидетельствует увеличившийся туристический поток на 31% за шесть месяцев в 2025 г. по сравнению с таким же периодом в 2024 г. [12].

Вместе с тем, решение юридических вопросов недостаточно проработано в плане разработки подзаконодательных актов. Так юридические вопросы политики «Открытое небо» хотя и позволяют развиваться малой авиации, однако экономически недостаточно чётко проработаны вопросы субсидирования данного вида транспорта. В Законе РТ «О туристической деятельности» прописаны положения об обязательном страховании туристов, включая медицинскую авиация, но в ГБАО отсутствуют сертифицированные вертолёты санавиации. Следовательно, наличие институциональных коллизий в законодательных документах является тормозящим фактором развития туристической деятельности и снижает поток туристов [11]. Так же отсутствие двусторонних договоров и нормативно-регулирующих документов по вопросам международных пассажирских перевозок, заключёнными между правительствами двух и более стран, снижают уровень развитие туризма в стране.

Следующим барьером, тормозящим развитие туризма в республике, являются не регулярные транспортные перевозки для перемещения по территории республики. Транспортные услуги по территории республики на постоянной, регулярной основе практически отсутствуют, доступ в некоторые районы обеспечивается лишь за счёт частного транспорта, при полном отсутствии общественного транспорта. Регулярный общественный транспорт – автобусы и маршрутные такси – обеспечивают перевозку пассажиров только в районные центры и крупные населённые пункты.

Перечисленные барьеры, связанные с автодорожным транспортом, а также ограниченное авиасообщение, снижают на 60-70% доступность туристов к уникальным природным, историческим и культурным местам, расположенным в труднодоступных регионах республики.

Наличие отлаженной системы пассажирского транспорта и услуг автодорожного сервиса по временным и территориальным характеристикам будет способствовать развитию не только внешнего, но и что не менее значимо, внутреннего труизма. Например, организация придорожного сервиса, автозаправочных станций, медпунктов на всём протяжении туристических маршрутов снизят пребывание в пути в 2-3 раза и обеспечат безопасное передвижение туристов. Основной поток туристов до 85%, как известно, пребывает в г. Душанбе через аэропорт. Однако высокие цены на авиабилеты и малое число прямых рейсов в столицу Таджикистана, как основного пункта прибытия туристического потока, выступает сдерживающим фактором развития туристической индустрии. Негативное влияние так же оказывают малочисленные рейсы внутреннего сообщения между регионами страны. Увеличение внутренних авиаперевозок будет способствовать сокращению пребывания туристов в пути, что приведёт к росту посещения туристических маршрутов. Кроме авиаперевозок, недостаточно развиваются услуги железнодорожного транспорта, сертифицированного внедорожного транспорта. Использование последних с GPS-навигацией на постоянной основе позволит сократить время в пути по маршруту Душанбе-Хорог с 16 до 12 часов. Как показывают расчёты, экономический эффект от повышения качества предоставляемых транспортных услуг на 10% будет способствовать повышению туристического потока на 15-18%, что приведёт к росту дохода от туристической деятельности на 20% [9].

Транспортная инфраструктура представляют собой довольно широкий спектр предоставления услуг. Сюда входят и автозаправочные станции, и станций технического обслуживания, кафе, медпункты, санитарные зоны, Wi-Fi, продажа национальных сувениров. Развитие данного комплекса услуг не только увеличит топок туристов, но и предоставит рабочие места местному населению и повысит их социально-экономические благосостояние.

Развитие инновационных технологий позволит создать различные цифровые платформы по бронированию и продаже билетов на различные виды транспорта, бронированию мест в гостиницах, заказу туров и т.д. обеспечит систематизацию, скорость и высокое качество предоставляемых туристических услуг. Обеспечение безопасности выступает главным условием предоставления туристических услуг, в связи с этим необходимо ввести «туристические паспорта маршрутов», в которых будут прописаны направления туристических экскурсий, указаны зоны чрезвычайных ситуаций и описаны меры по предоставлению спасательных операций в труднодоступных регионах. По расчётам Министерства транспорта Республики Таджикистан, реализация перечисленных мер только в ГБАО обеспечит увеличение туристического потока в 2-2,5 раза за 5 лет, а 1 км обустроенного туристического маршрута обеспечит 3-5 постоянных рабочих мест в кишлаках [10].

Обсуждение. Вопросам роли и значения транспортной инфраструктуры для развития все экономики Республики Таджикистан в целом и для развития туристической индустрии в частности посвящено много научных исследований. Так д.э.н. Б.О.Бобоев в своей статье отмечает, что: «Богатая страна имеет элитарную структуру, создает большой объем торговли, поскольку огромная масса людей нуждается в широком наборе товаров и услуг. Местная и международная торговля будет расти и вызывать увеличение потребностей в перевозках всех типов, особенно в сфере автомобильного транспорта. Хорошим показателем благосостояния населения является уровень обеспеченности страны легковыми личными автомобилями, развитие туризма и роста пассажирских перевозок» [2, 198].

Особое внимание было уделено вопросам развития транспортной инфраструктуры в статье Амонуллоева И.А., связанное с эффективностью деятельности транспортных компаний и их взаимодействием с туристическими компаниями, высококачественного обслуживания туристов, вопросам безопасности движения, так как Таджикистан является страной с высокогорным рельефом, поэтому безопасность движения имеют весьма актуальное значение. Также автор поднял вопросы использования различных видов транспортных средств, обслуживающих туристов: «На автотранспортные услуги, которое считается одним из основных видов услуг в туризме в Республике Таджикистан, приходится основная доля в структуре цены тура. Автотранспортные услуги, используемые в туристском обслуживании, включают три основных направления: 1) организация автобусных путешествий; 2) организация путешествий на личном транспорте туристов; 3) прокат автомобилей. Сравнительно молодым видом туризма является международный автобусный туризм» [1, 258]. Это является весьма важной проблемой, так как основную долю туристических расходов составляют транспортные расходы.

Одним из определяющих вопросов развития туризма выступает транспортно-логистическая структура, формирование которой по международным стандартам оказывает важное влияние на дальнейшее развитие туризма, заключающееся в повышении качества предоставления туристических услуг. Эти вопросы были рассмотрены Мирзобековым Х.Д. в статье «Нақши инфрасохтори нақлиётӣ-логистикӣ дар рушди соҳаи сайёҳии Ҷумҳурии Тоҷикистон», где он делает заключение, что совершенствование транспортно-логистической структуры, с которой связано большое количество логистических посредников, приведёт к стремительному развитию туризма [3, 67].

Заключение. Таким образом, транспортные услуги выступает одним из важных факторов развития туристической индустрии. Развитие современной транспортной инфраструктуры в каждом регионе республики будет гарантировать необходимые условия для развития туристической индустрии на основании эффективного использования

имеющегося уникального природного потенциала и увеличения рабочих мест. В связи с этим исследование некоторых проблем развития транспортной инфраструктуры в Республике Таджикистан позволило сделать вывод о том, что их решение окажет значительный положительный эффект на развитие туристической индустрии, а в целом и на всю экономику страны, и будет способствовать повышению качества жизни населения.

Литература

1. Амонуллоев, И. А. Роль и значение автомобильного транспорта в развитии туризма Республики Таджикистан / И. А. Амонуллоев // Экономика и управление в современных условиях: проблемы и перспективы : сборник научных трудов по материалам VI Всероссийской научно-практической конференции (заочной) с международным участием, Майкоп, 22 мая 2019 года / под науч. редакцией А.А. Тамова. – Майкоп: ООО "Электронные издательские технологии", 2019. – С. 256-261. – EDN IFBYAK.

2. Бобоев, К. О. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах Республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть II / К. О. Бобоев // Региональные проблемы преобразования экономики. – 2015. – № 11(61). – С. 196-210. – EDN VRCVXP.

3. Мирзобеков, Х. Д. Нақши инфрасохтори нақлиётӣ-логистикӣ дар рушди соҳаи сайёҳии Ҷумҳурии Тоҷикистон / Х. Д. Мирзобеков // Паёми Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон. – 2022. – No. 2(41). – P. 64-68. – EDN PJCNEK.

4. Низомадинов, А. М. Факторы развития туризма в Таджикистане: текущее состояние и перспективы развития / А. М. Низомадинов, Г. С. Решетарь // Проблемы развития полиэтничного региона : Сборник материалов XII (69) научно-практической конференции Северо-Кавказского федерального университета, Ставрополь, 14–27 апреля 2025 года. – Ставрополь: Северо-Кавказский федеральный университет, 2025. – С. 127-131. – EDN WMJPEJ.

5. Asian Development Bank. Central Asia Regional Economic Cooperation Corridor Performance Measurement and Monitoring. Manila: ADB, 2023. 54 p.

6.https://gmtourism.com/ru/international-tourist-numbers-increased-by-5-in-the-first-quarter-of-2025. (дата обращения: 08.04.2026 г.)

7.https://www.unescap.org/sites/default/files/Session%204.6%20Country%20 Intervention%20-%20Tajikistan_1.pdf. (дата обращения: 29.04.2026 г.)

8.https://russian.people.com.cn/n3/2025/0117/c31518-20267490.html. Источник:<<Жэньминь жибао>> он-лайн. (дата обращения: 30.08.2026 г.)

9. www.advantour.com.

10. turistas.me.

11. www.adlia.tj

12. http://Advantour.com.