

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

П.Х. Азимов

Южно-Уральский государственный университет, г. Челябинск

В статье рассматривается транспортно-логистическая инфраструктура Республики Таджикистан. Описана структура транспортного комплекса, включающего автомобильный, железнодорожный, авиационный транспорт, автомобильные дороги. Стратегическое положение в транспортном комплексе отводится автомобильному транспорту.

Автомобильный транспорт играет ключевую роль в производственной инфраструктуре республики, что объясняет необходимость развития сети автомобильных дорог и объектов, обеспечивающих круглогодичную связь центра республики с другими регионами. Особенности географического месторасположения республики позволяют осуществлять транзит товаров и услуг между Китаем, Центральной Азией, странами Южной Азии и Ближнего Востока. Международный транзитный грузопоток будет способствовать развитию экономики республики.

В статье приводятся основные показатели развития транспортной инфраструктуры, в соответствии с которыми основной объем грузовых работ приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт. Для дальнейшего развития транспортной инфраструктуры утверждена государственная программа развития транспортного комплекса. Программа предусматривает: формирование логистической сети и создание международных логистических центров; строительство приграничных терминалов; выдачу льготных кредитов для закупки автотранспортных средств, соответствующих международным стандартам; привлечение дополнительных инвестиций; строительство железнодорожных сетей; выполнение работ по реконструкции, восстановлению и строительству международных и республиканских дорог и мостов.

Ключевые слова: транспорт, авиационный транспорт, транспортно-логистическая инфраструктура, транспортная система, транспортный комплекс, автомобильный транспорт, транзитный коридор, железнодорожный транспорт, грузопоток, логистическая сеть, транспортные услуги.

Транспорт представляет собой жизненно важную отрасль экономики каждого государства. Развитие транспортной инфраструктуры во многом определяет пространственную доступность территорий, качество, уровень жизни и мобильность населения, свободу перемещения товаров и оказания услуг, внешнеэкономическую деятельность.

В современных экономических условиях деятельность транспорта становится глобальной. Это приводит к усилению взаимодействия всех видов транспорта на всем протяжении цепи поставок продукции. Происходит процесс интеграции транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную систему, которая обслуживает потоки грузов между странами и континентами [7]. Осуществляется разработка единых международных требований и стандартов к техническим параметрам транспортных средств и оборудования.

Республика Таджикистан, расположенная в центре Азии, может выступать в качестве связующего звена, соединяющего страны Юго-Восточной Азии со странами Ближнего Востока и Европы. Это подтверждается и историческими фактами, свидетельствующими о том, что сотни лет осуществлялось движение караванных маршрутов Великого шелкового пути через Центральную Азию,

как наиболее кратчайшего торгового пути из Азии в Европу.

Конкуренентоспособность транспортной системы, возможность реализации транзитного потенциала, инвестиционный климат, формирование рыночных отношений в сфере транспорта полностью зависят от уровня развития транспортно-логистической инфраструктуры в Республике Таджикистан [4].

Развал Советского Союза, последующий переход к рыночным отношениям, ликвидация централизованной системы деятельности транспортного комплекса – все это не лучшим образом отразилось на основных показателях деятельности транспортного комплекса республики.

Объем перевозок грузов всеми видами транспорта в период с 1991 по 1996 годы сократился в 2,7 раза, объем грузооборота – более чем в 3,7 раз, существенно снизился объем перевозок пассажиров – в 4,3 раза.

В результате либерализации экономики и структурных преобразований в транспортном комплексе сложился свободный рынок транспортных услуг, интегрированный в развивающуюся рыночную экономику Республики Таджикистан. Произошли изменения и в нормативно-правовой базе и системе управления транспортом [1]. Начи-

ная с 1999 года наметились тенденции экономического роста и улучшения благосостояния населения, что способствовало формированию закономерного увеличения платежеспособного спроса на транспортные услуги. Стал увеличиваться объем строительного и промышленного производства, что является одним из основных факторов, оказывающих влияние на рост объема грузоперевозок.

В последние десятилетия благодаря созданию среды, обеспечивающей свободную конкуренцию, усилению государственного контроля отмечается устойчивое и последовательное развитие рынка транспортных услуг [3].

Структура транспортного комплекса республики включает автомобильный, железнодорожный и авиационный транспорт, а также автомобильные дороги [9]. Из-за специфических природно-климатических условий, связанных с тем, что около 93 % территории – горы, важнейшее стратегическое положение среди других видов транспортных средств занимает автомобильный транспорт, позволяющий обеспечить постоянные внутренние перевозки и охватывающий все регионы страны [2]. Поэтому основная роль в экономике республики отводится автомобильному транспорту, как главному элементу производственной инфраструктуры. Особое значение в Республике Таджикистан придается развитию сети автомобильных дорог и ее объектов, обеспечивающих круглогодичную связь центра с другими регионами.

Как показывают данные статистики, сеть автодорог республики (по состоянию на 01.01.2015 г.) составляет 26366 километров [12]. Протяженность сети автодорог общего пользования – 14141 км, ведомственных дорог – 12563 км. Сеть дорог Министерства транспорта включает 5423,1 км республиканских дорог и 8717,9 км местных дорог. Республиканские дороги представляют собой основные артерии, формирующие опорную сеть автодорог республики. Эти дороги проиндексированы (пронумерованы) и включают 17 международных и 86 республиканских и местных дорог.

Благодаря особенностям своего географического месторасположения Республика Таджикистан является мостом для осуществления транзита товаров и услуг между Китаем, Центральной Азией и странами Южной Азии и Ближнего Востока [2]. Формирование международных транспортных коридоров на территории Республики Таджикистан обусловлено необходимостью повышения эффективности внешнеторговых и транзитных перевозок и обеспечения гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей [6]. Привлечение международного транзитного грузопотока будет способствовать развитию экономики регионов, по которым будут проходить транспортные коридоры [8]. Транзитные коридоры в регионе будут вести к сближению и интеграции экономики в рамках государств ре-

гиона (Китай, Россия, Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Туркменистан, Афганистан, Пакистан и т. д.).

К настоящему времени в республике сданы в эксплуатацию шесть мостовых переходов через реку Пяндж. Это способствовало переходу на новый уровень торгово-экономических отношений между странами Центрально-Азиатских государств. Так, отмечается существенный рост товарооборота в транзитном коридоре Нижний Пяндж–Душанбе–Худжанд, протяженность которого составляет 565 км. На данном переходе завершается строительство автодорожного тоннеля «Истиклол», которое осуществлялось при финансовой поддержке правительства Исламской Республики Иран.

При финансовой и технической поддержке Правительства Китайской Народной Республики были сданы в эксплуатацию следующие объекты: автомобильная дорога Душанбе–Худжанд–Чанок с тоннелем на перевальном участке «Шахристан»; автомобильная дорога Нижний Пяндж–Кургантубе; автомобильная дорога Душанбе–Джиргиталь (граница Кыргызстана).

В настоящий момент также завершена работа по реабилитации автомобильной дороги на участке Душанбе–Турсунзаде (граница Узбекистана), что позволило решить проблему обеспечения круглогодичного функционирования транзитного коридора «Север-Юг», «Запад-Восток».

Бекабад–Канибадам является первым транзитным коридором, проходящим по северу республики и имеющим выход на Коканд (Республика Узбекистан) и Баткент (Республика Кыргызстан). Особенность данного коридора заключается в том, что параллельно с железной дорогой проходит современная автомобильная дорога. Бесперебойное функционирование этого маршрута имеет огромное значение, так как он является кратчайшим путем движения товаров из Ферганской долины в центральные районы Республики Узбекистан и далее на Запад.

Ведутся работы по строительству и реабилитации отдельных участков автодороги по направлению Куляб–Калайхум (протяженность 168 км), являющейся составной частью основного маршрута Душанбе–Куляб–Калайхум–Харог–Мургаб–перевал Кульма с выходом на Карокарумское шоссе (протяженность – 1024 км), обеспечивающего выход к Индийскому океану и к портам Китая.

В Республике Таджикистан функционирует 11 пунктов пограничного перехода для международного автомобильного транспорта. Важнейшими из них являются: Дусти, Фотехобод (граница с Узбекистаном), Нижний Пяндж (граница с Афганистаном), Кульма (граница с Китаем), Баткент, Джиргиталь (граница с Кыргызстаном); пункты для железнодорожного транспорта (граница с Узбекистаном) Спитамен–Бекабад, Пахтабад–Сарыасия, Хашады–Амузанг, Канибадам–Суванабод.

Важнейшим направлением в развитии межгосударственных торговых и транспортных связей является создание сети терминалов по обслуживанию иностранных автотранспортных средств, железнодорожных и авиационных грузов для обеспечения мультимодальных (интермодальных) перевозок. Созданы терминалы в следующих городах: Душанбе, Худжанд, Истаравшан, Курган-Тюбе, Хорог, Вахдат, Турсунзад. Ведется строительство терминалов в Нижнем Пяндже (граница с Афганистаном) и Мургабе (граница с Китаем), начато строительство логистического центра в Ходженте. Функционируют железнодорожные терминалы на станциях: Душанбе-2, Курган-Тюбе, Куляб, Ходжент и Канибадам. Аэропорты г. Душанбе, г. Куляб и г. Ходжент могут принимать грузовые самолеты и имеют грузовые терминалы с наличием складских помещений.

Стратегическим направлением развития транспортной структуры является расширение сети железных дорог [5]. Общая протяженность железнодорожных дорог в республике составляет 954,4 км. Около 90 % внешних грузоперевозок осуществляется железнодорожным транспортом.

Особое значение отводится строительству новых линий железных дорог, связывающих центр со стратегически важными регионами республики, для дальнейшего формирования из них основной магистрали транзитных международных перевозок.

Таджикская железная дорога на базе Душанбинского отделения Среднеазиатской железной дороги была создана в 1994 году. Она имеет протяженность 679,9 км основных путей, из которых 61,5 км – двухпутные. Железная дорога включает 33 станции (10 – на центральном участке, 10 – на северном, 13 – на южном). Таджикская железная дорога состоит из трех изолированных участков, сообщение между которыми осуществляется через территорию других стран (Узбекистана и Туркмении): Северного – в Сугдской области; Центрального – Душанбинский участок; Южного – в Хатлонской области.

С целью развития железнодорожного коридора Республики Таджикистан 20 марта 2013 года в Ашхабаде состоялось подписание трехстороннего договора о строительстве железной дороги «Таджикистан – Афганистан – Туркменистан».

Для повышения уровня обслуживания и конкурентоспособности предприятий воздушного транспорта республики осуществляются структурные реформы, обновляется и укрепляется технической база, создаются аэропортовские сооружения и современные терминалы. В связи с тем, что условия эксплуатации воздушного транспорта характеризуются большой себестоимостью, зависимостью от погодных условий, ограниченностью габаритов к массе перевозимых грузов, данный сектор транспортного комплекса направлен на обеспечение дальних пассажирских перевозок, а

также срочную доставку мелкопартионных дорогостоящих грузов. В республике осуществляют деятельность четыре международных аэропорта.

Анализ показателей транспортной деятельности показывает, что основной объем грузовых работ приходится на автомобильный и железнодорожный транспорт. Так, с января по декабрь 2015 года всеми видами транспорта осуществлена перевозка 75987,8 тыс. тонн грузов (рис. 1), что на 2,1 % больше аналогичного периода 2014 года [11].

Автомобильным транспортом с января по декабрь 2015 года перевезено 69864,7 тыс. тонн грузов – 91,9 % от общего объема перевезенных грузов всеми видами транспорта. В сравнении с аналогичным периодом 2014 года объем вырос на 3,3 %. Статистика грузоперевозок автомобильным транспортом (рис. 2) показывает, что в Согдийской области перевезено 26329,8 тыс. тонн грузов, что составляет 37,7 % от общего объема.

С января по декабрь 2015 года железнодорожным транспортом осуществлена перевозка 6121,0 тыс. тонн грузов (рис. 3).

Общий объем грузооборота всех видов транспорта с января по декабрь 2015 года составил 6366,9 млн т-км (рис. 4). Но при этом объем грузооборота по регионам республики существенно различается.

Учитывая необходимость развития транспортно-логистической инфраструктуры, Правительством Республики Таджикистан предпринимаются необходимые меры.

Так, в соответствии с «Государственной целевой программой развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года» предусмотрено проведение следующих мероприятий [10]:

- формирование логистической сети в городах, областных и районных центрах, создание международных логистических центров;
- строительство приграничных терминалов;
- привлечение частных предпринимателей для осуществления междугородных и международных перевозок;
- льготные кредиты для закупки автотранспортных средств, соответствующих международным стандартам;
- привлечение инвестиций для инфраструктуры железной дороги (замена шпал, изношенных рельсов, обновление локомотивов и вагонов);
- строительство новых железнодорожных сетей;
- проведение реформ в секторе гражданской авиации;
- обновление аэронавигационной аппаратуры;
- выполнение работ по реконструкции, восстановлению и строительству международных и республиканских дорог;
- реконструкция и строительство мостов;
- информатизация транспортно-логистической инфраструктуры.

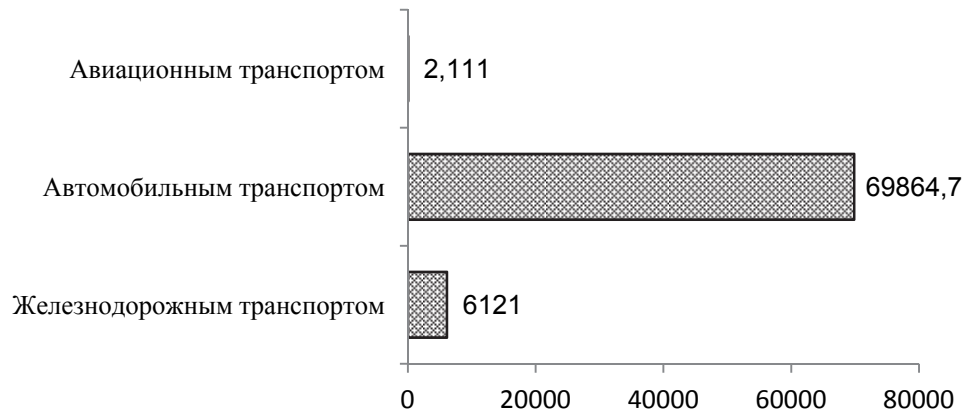


Рис. 1. Объем грузов, перевезенных всеми видами транспорта в 2015 г., тыс. т

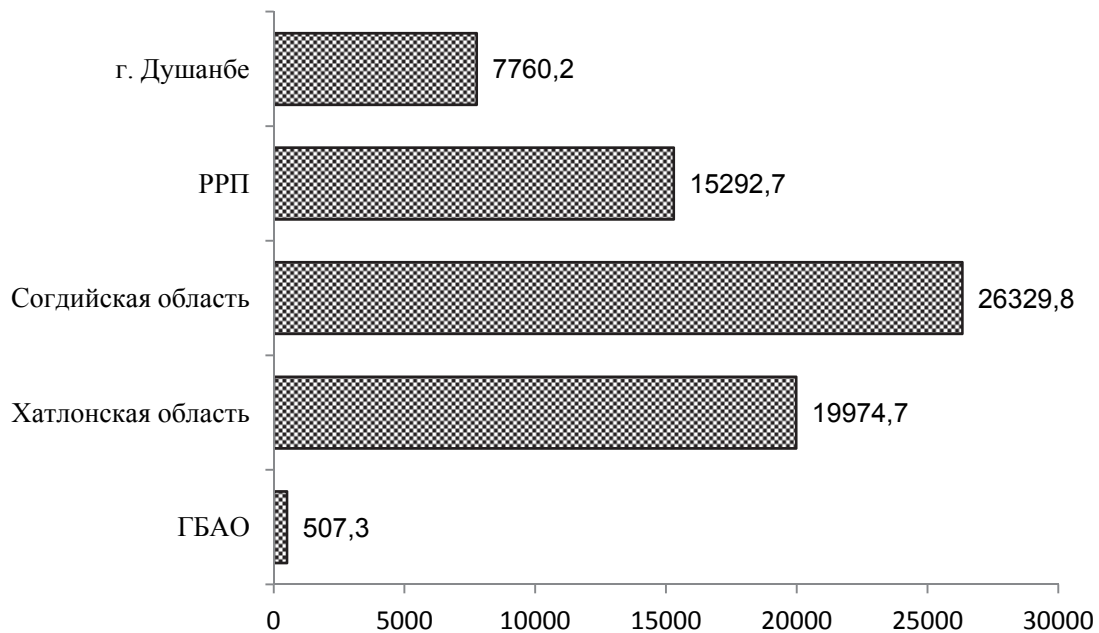


Рис. 2. Объем грузов, перевезенных автомобильным транспортом по регионам в 2015 г., тыс. т

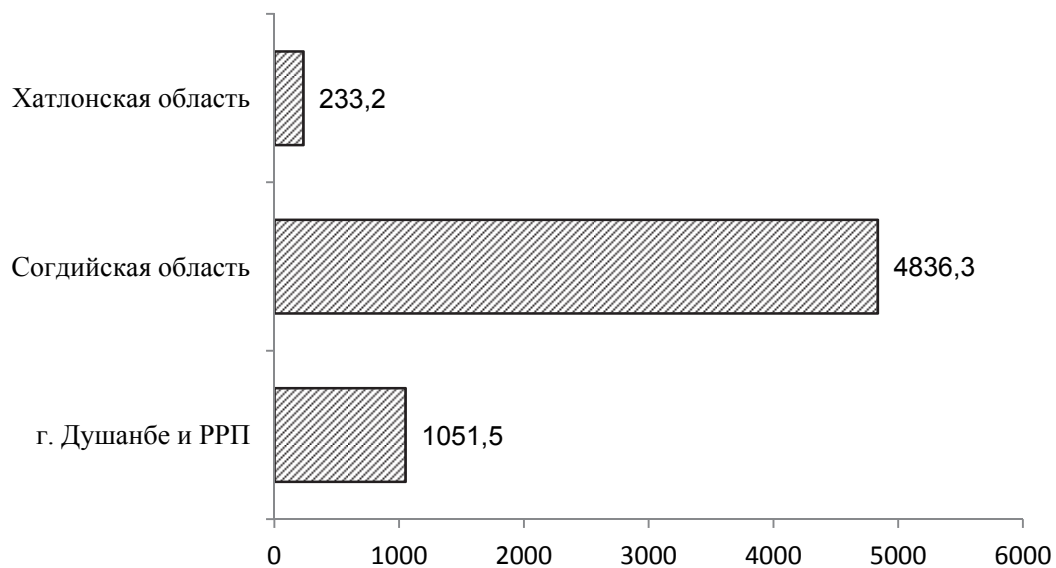


Рис. 3. Объем перевозки грузов железнодорожным транспортом в 2015 г., тыс. т

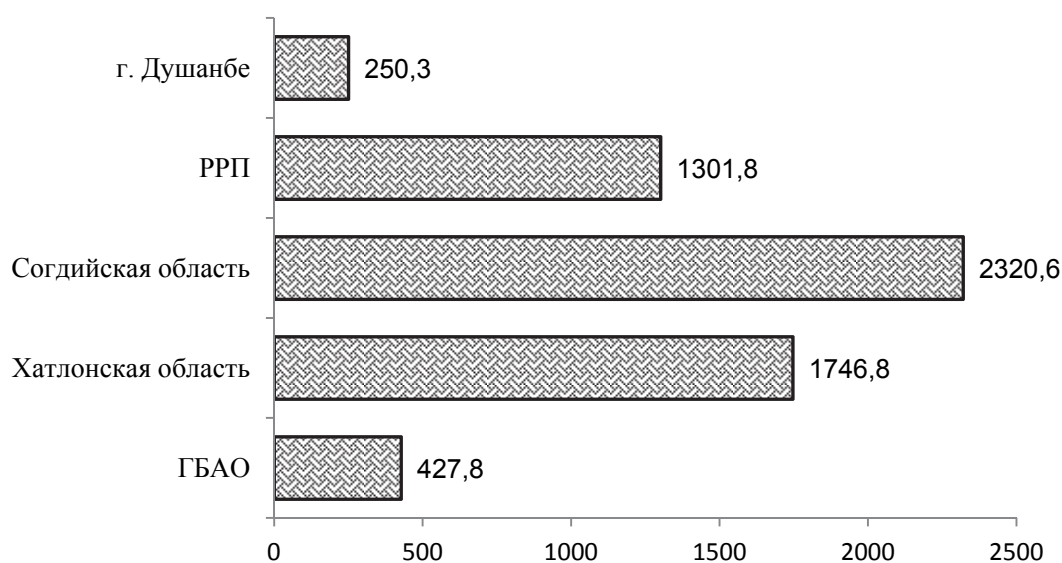


Рис. 4. Объем грузооборота автомобильного транспорта по регионам в 2015 г., млн т-км

Литература

1. Бобоев, К.О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан / К.О. Бобоев. – Душанбе: Изд-во «Надир», 2012. – 317 с.

2. Бобоев, К.О. Эффективность функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры: на материалах Республики Таджикистан: дис. ... канд. экон. наук / К.О. Бобоев. – Душанбе, 2016. – 217 с.

3. Задворный, Ю.В. Транспортная инфраструктура регионов и модернизация экономики / Ю.В. Задворный // Российское предпринимательство. – 2010. – № 12, Вып. 2 (174). – С. 158–163

4. Каюмов, Н.К. Переходная экономика Таджикистана: концепции, цели и механизмы развития / Н.К. Каюмов. – Душанбе. ИЭ и ДАН РТ, 2013. – 661 с.

5. Рауфи, А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук / А. Рауфи. – Душанбе, 2008.

6. Рахимов, Р.К. Проблемы развития переходной экономики Республики Таджикистан / Р.К. Рахимов. – Душанбе. ООО «Тонус», 2012. – 812 с.

7. Руднева, Л.Н. Транспортная инфраструктура региона: понятие и факторы формирования / Л.Н. Руднева, А.М. Кудрявцев // Российское предпринимательство. – 2013. – № 24. – С. 139–144.

8. Тохиров, Т.И. Концепция транзитного потенциала автотранспортной системы региона / Т.И. Тохиров // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2014. – № 2.

9. Тохиров, Т.И. Развитие автотранспортной системы региона: опыт республики Таджикистан / Т.И. Тохиров // Вестник ПАГС. – 2013. – С. 38–42.

10. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010–2025 годы»: приложение к постановлению Правительства Республики Таджикистан. – Душанбе, 2009.

11. Доклад «О социально-экономическом положении Республики Таджикистан» / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016. – 280 с.

12. Таджикистан в цифрах, 2015 / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2015.

Азимов Пулод Хакимович. Кандидат экономических наук, доцент, докторант кафедры логистики, экономики и управления на предприятиях транспорта, снабжения и сбыта, Южно-Уральский государственный университет (г. Челябинск), pulaz@mail.ru

Поступила в редакцию 27 февраля 2017 г.

DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE IN THE REPUBLIC OF TAJIKISTAN

P.Kh. Azimov

South Ural State University, Chelyabinsk, Russian Federation

The article deals with transport and logistics infrastructure of the Republic of Tajikistan. The structure of a transport system, including road, railway, air transport, and highways is described. The strategic position in the transport system is given to road transport.

Motor vehicles play a key role in the production infrastructure of the Republic, which explains a development of highway networks and facilities, providing year-round communication of the Republic's center with other regions. Geographical features of the Republic allow for transit of goods and services between China, Central Asia, South Asian and Middle Eastern countries. The international transit goods traffic will facilitate the development of the Republic's economy.

The article presents basic indicators of the transport infrastructure development, in accordance with which the bulk of cargo operations accounts for road and railway transport. The state program for development of the transport system has been approved for further development of transport infrastructure. The program involves: building of a logistics network and establishment of international logistics centers; construction of border terminals; granting of preferential loans for purchasing vehicles that meet international standards; attraction of additional investment; construction of railway networks; performance of works on reconstruction, renovation and construction of international and national roads and bridges.

Keywords: transport, air transport, transport and logistics infrastructure, transportation system, transport sector, motor vehicles, transit corridor, railway transport, cargo traffic, logistics network, transport services.

References

1. Boboev K.O. *Modernizatsiya transportno-kommunikatsionnoy modeli Respubliki Tadjikistan* [Modernization of transport - communication model of the Republic of Tajikistan]. Dushanbe, 2012. 317 p.
2. Boboev K.O. *Effektivnost' funktsionirovaniya i razvitiya regional'noy transportnoy infrastruktury: na materialakh Respubliki Tadjikistan* [The effectiveness of 'functioning and development of regional transport infrastructure]. Dushanbe, 2016. 217 p.
3. Zadvornyy Yu.V. [Transport infrastructure of regions and modernization of the economy]. *Rossiyskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 2010, no. 12, iss. 2 (174), pp. 158–163. (in Russ.)
4. Kayumov N.K. *Perekhodnaya ekonomika Tadjikistana: kontseptsii, tseli i mekhanizmy razvitiya* [Transition Economy of Tajikistan: the concept, objectives and mechanisms]. Dushanbe, 2013. 661 p.
5. Raufi A. *Regional'nye problemy razvitiya transporta v sisteme rynochnoy ekonomiki Tadjikistana* [Regional problems of transport development in the market economy system in Tajikistan]. Dushanbe, 2008.
6. Rakhimov R.K. *Problemy razvitiya perekhodnoy ekonomiki Respubliki Tadjikistan* [Problems of economic transition of the Republic of Tajikistan]. Dushanbe, 2012. 812 p.
7. Rudneva L.N., Kudryavtsev A.M. [Transport infrastructure in the region: the concept and factors of formation] *Rossiyskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 2013, no. 24, pp. 139–144. (in Russ.)
8. Tokhirov T.I. [The concept of the transit potential of the road transport system in the region]. *Nauchnyy zhurnal NIU ITMO. Seriya «Ekonomika i ekologicheskiy menedzhment»* [Scientific Journal ITMO. A series of Economics and Environmental Management], 2014, no. 2. (in Russ.)
9. Tokhirov T.I. [The development of the road transport system in the region: the experience of the Republic of Tajikistan]. *Vestnik PAGES* [Bulletin PUGS], 2013, pp. 38–42. (in Russ.)
10. *Gosudarstvennaya tselevaya programma «Razvitie transportnogo kompleksa Respubliki Tadjikistan na 2010–2025 gody»: prilozhenie k postanovleniyu Pravitel'stva Respubliki Tadjikistan* [Development transportnogo kompleksa Respubliki Tadjikistan in the years 2010–2025: application to the decision of the Government of Tajikistan]. Dushanbe, 2009.
11. *Doklad «O sotsial'no-ekonomicheskom polozhenii Respubliki Tadjikistan»* [On the socio-economic situation of the Republic of Tajikistan]. Agentstvo po statistike pri Prezidente Respubliki Tadjikistan, 2016. 280 p.
12. *Tadjikistan v tsifrakh, 2015*. [Tajikistan in figures 2015]. Agentstvo po statistike pri Prezidente Respubliki Tadjikistan, Dushanbe, 2015.

Pulod Kh. Azimov. Candidate of Sciences (Economics), associate professor, candidate for a doctor's degree at the Department of Logistics, Economics and Management of Transport, Logistics and Distribution Companies, South Ural State University (Chelyabinsk), pulaz@mail.ru

Received 27 February 2017

ОБРАЗЕЦ ЦИТИРОВАНИЯ

Азимов, П.Х. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Республике Таджикистан / П.Х. Азимов // Вестник ЮУрГУ. Серия «Экономика и менеджмент». – 2017. – Т. 11, № 2. – С. 159–165. DOI: 10.14529/em170223

FOR CITATION

Azimov P.Kh. Development of Transport and Logistics Infrastructure in the Republic of Tajikistan. *Bulletin of the South Ural State University. Ser. Economics and Management*, 2017, vol. 11, no. 2, pp. 159–165. (in Russ.). DOI: 10.14529/em170223
