

УДК 656.658.7.8 (575.3)

На правах рукописи

ШЕРАЛИЕВ АБДУВОХИД АБДУХАМИДОВИЧ

**ОРГАНИЗАЦИОННО - УПРАВЛЕНЧЕСКИЕ ОСНОВЫ
РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ
(на территории Республики Таджикистан)**

**Специальность 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями,
отраслями, комплексами - сфера услуг)**

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Душанбе - 2018

Работа выполнена в отделе региональных исследований и пространственного размещения производительных сил Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан

Научный руководитель: **Абдугаффор Рауфи,**
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Логинов Евгений Леонидович,**
доктор экономических наук, профессор РАН,
заместитель директора по научной работе,
заведующий лабораторией цифровой экономики и
отраслевых рынков Института проблем рынка
Российской академии наук,

Хамроев Фузайли Махмадалиевич,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономики и транспортной логистики Таджикского
технического университета имени М.С. Осими.

Ведущая организация: Центр стратегических исследований при Президенте
Республики Таджикистан.

Защита состоится «__» октября 2018 года в 12⁰⁰ часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.031.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе Таджикского национального университета, межгосударственного образовательного высшего профессионального образовательного учреждения «Российский Таджикский (славянский) университет, Таджикского государственного университета коммерции по адресу: 734055, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, 1/2.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Таджикского государственного университета коммерции и на сайте www.tguk.tj. Объявление о защите диссертации и автореферат диссертации размещены на официальном сайте Таджикского государственного университета коммерции www.tguk.tj и направлены для размещения в сети Интернет Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: www.vak.ed.gov.ru.

Автореферат диссертации разослан «_____» сентября 2018 года

Ученый секретарь
диссертационного совета, кандидат
экономических наук, доцент

З.Х. Кадырова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Регионализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внутреннего и внешнего торгового обмена, требуют новых подходов к развитию рынка перевозочных услуг на базе транспортной интеграции, посредством региональных транспортных коридоров.

В условиях расширения регионального сотрудничества и углубления интеграционных процессов, формированию транспортных коридоров принадлежит ведущая роль в развитии рынка перевозочных услуг как внутри страны, так и между странами. Для более полного использования преимуществ географического положения Республики Таджикистан в Центральной и Южной Азии и укрепления его роли на региональном рынке перевозочных услуг, назрела необходимость формирования и планомерного развития национальных участков автотранспортных коридоров (АТК). Для Республики Таджикистан, имеющей несколько автотранспортных коридоров (Таджикистан - Китай; Таджикистан - Кыргызстан; Таджикистан - Афганистан и Таджикистан - Узбекистан) и не имеющей прямого выхода к морю, стратегическое значение приобретает развитие, расширение и эффективное управление автотранспортными коридорами.

Выявление основных путей и механизмов повышения эффективности организации и управления перевозочными услугами автотранспортных коридоров и всей автотранспортной системой Республики Таджикистан, соединяющей страны Центральной и Южной Азии, а также слабая методологическая и практическая разработанность данного вопроса, предопределили актуальность темы диссертационного исследования.

Актуальность исследования также объясняется и тем, что развитие транспортной системы Республики Таджикистан, рассматривается как залог укрепления ее экономической безопасности и гарант защиты ее национальных интересов. С этой точки зрения, анализ соглашений и основных направлений сотрудничества Республики Таджикистан с другими странами, предусматривающих совместное использование рынка услуг автотранспортных коридоров, представляется крайне важным. Кроме этого, раскрытие основных и наиболее часто встречающихся проблем разработки транспортной политики и соглашений между Республикой Таджикистан и странами Центральной и Южной Азии, требует научного анализа с учетом реформирования автомобильного транспорта и дорожного хозяйства в среднесрочной и долгосрочной перспективах.

Степень изученности темы. В настоящее время проблемы совершенствования организации и управления рынком услуг автотранспортных коридоров нашли отражение в работах таких таджикских ученых как: Азимов П.Х., Бобоев О.Б., Джумаев Д.Д., Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Рауфи А., Сангинов О.К., Хабибуллоев Х.Х., Хамроев Ф.М., Ходжаев П.Д., Холматов М.М. и др., а также в трудах таких российских авторов как: Васильев Н.М., Домнин С.В., Кулипанов Е., Куршин А.Б., Лившиц В.Н., Миротин Л.Б., Смирнов С.А., Сухин Ю.С., Федоров И.В. и др.

Однако, в работах указанных авторов, вопросам организации и управления перевозками через участки автотранспортных коридоров на территории Республики Таджикистан, а также создания непрерывного процесса развития внешнеэкономической деятельности страны, не уделено должного внимания. В связи с новыми реализуемыми эффективными международными проектами в сфере транспортных перевозок, эти вопросы недостаточно решены и требуют проведения дальнейших исследований.

Цель и задачи исследования. Основной целью диссертационного исследования является разработка научно-обоснованного системного подхода по повышению эффективности организации и управления рынком перевозочных услуг автотранспортных коридоров на

участках Республики Таджикистан, способствующих повышению потенциала эффективного функционирования автомобильного транспорта.

Для реализации сформулированной цели в диссертации поставлены и решены следующие основные задачи:

1. Выявить предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров, а также определить роль автотранспортных коридоров в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики.

2. Изучит зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях применительно к условиям Таджикистана.

3. Провести анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров, обосновать роль Таджикистана, как «точки транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг и указать особенности организации маршрутов на участках автотранспортных коридоров страны.

4. Разработать механизм управления процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан, предложит конкретные пути повышения конкурентных преимуществ участков автотранспортных коридоров Республики Таджикистан по оказанию транзитных перевозочных услуг.

5. Определить основные направления сотрудничества по совместному использованию оказываемых перевозочных услуг автотранспортными коридорами Республики Таджикистан.

Объектом исследования является автотранспортная система по предоставлению перевозочных услуг участками автотранспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Таджикистан.

Предметом исследования являются возникающие организационно-экономические отношения в процессе формирования и повышения эффективности организации и управления системой предоставления перевозочных услуг участками автотранспортных коридоров Республики Таджикистан.

Соответствие диссертации Паспорту научной специальности. Работа выполнена в соответствии со следующими разделами Паспорта номенклатуры специальностей научных работников ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями и комплексами: сфера услуг) по таким пунктам: 1.6.109 - Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116 - Механизм повышения эффективности и качества услуг; 1.6.117 - Современные тенденции развития организационно - экономических форм хозяйствования в сфере услуг; 1.6.118 - Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.123 - Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг.

Теоретические, методологические и информационные основы исследования. Для решения поставленных задач, теоретической основой исследования послужили классические и современные теоретические положения, модели и методы в области экономики и управления логистикой; исследования зарубежных авторов и институтов в области формирования и управления транспортными коридорами; научно - исследовательские материалы и методологические разработки организаций по системе управления автотранспортными коридорами международных организаций; законы и правовые акты Республики Таджикистан; среднесрочные и стратегические программы Правительства Республики Таджикистан.

Методической основой исследования явились методы системно-логического, финансового и экономико-математического анализа, приемы статистики и программирования. При проведении исследования и систематизации данных осуществлялась их статистическая обработка. Анализ и синтез функционирования и развития рынка услуг автотранспортных

коридоров в Республике Таджикистан выполнен с применением экономико - математических методов и моделей.

Информационной базой исследования послужили официальные данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, информационные и статистические базы Всемирного банка, Азиатского банка, Европейского банка реконструкции и развития, статистические данные Министерства транспорта Республики Таджикистан, АВВАТ.

Достоверность научных положений, выводов и рекомендаций обеспечивается тем, что исследования основываются на результатах значительного объема объективных данных автомобильного транспорта Республики Таджикистан и результатах их хозяйственной деятельности, а также результатах анализа развития рынка автотранспортных услуг, обобщенных автором за период с 2002 по 2016 годы. Достоверность полученных результатов подтверждается результатами проведенных экспериментов и расчетов, корректностью поставленных задач и вычислительных алгоритмов, достоверностью исходных данных.

Научная новизна диссертационной работы заключается в теоретико - методологическом обосновании направлений эффективного развития рынка услуг на национальных участках автотранспортных коридоров и управления ими в условиях переходной экономики Республики Таджикистан.

Наиболее существенные результаты диссертационного исследования, содержащие элементы научной новизны, представлены в следующих положениях:

- выявлены «точки транспортной интеграции» на рынке услуг национальных участков автотранспортных коридоров на основе анализа состояния формирования и развития рынка автотранспортных перевозочных услуг;

- предложена концепция эффективного развития и управления национального участка рынка услуг автомобильных перевозок в условиях функционирования национальных участков автотранспортных коридоров;

- обоснованы приоритетные направления организации маршрутов оказания перевозочных услуг национальным участкам автотранспортных коридоров, связывающие страны Центральной и Южной Азии, через логистический центр Нижний Пяндж;

- определены эффективные механизмы организации и управления рынком перевозочных услуг, пути повышения конкурентоспособности предоставления услуг по транзиту товаров через национальные участки автотранспортных коридоров Республики Таджикистан;

- обоснованы и предложены основные направления сотрудничества стран Центральной и Южной Азии в организации и использовании национальных участков рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров Республики Таджикистана.

Практическая значимость результатов исследования. Проведенное исследование позволило выявить существующие проблемы и определить пути их решения в области организации и управления рынка предоставления перевозочных услуг национальными участками автотранспортных коридоров.

Прогнозные результаты изменения рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров, через систему логистических центров Республики Таджикистан, позволят обеспечить высокую эффективность функционирования регионального рынка предоставления перевозочных услуг на пространстве Центральной и Южной Азии. Эти материалы могут быть использованы при разработке и реализации стратегических и среднесрочных планов по оптимизации рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров Министерством транспорта Республики Таджикистан.

Полученные диссертантом результаты, обобщены и систематизированны, а разработанные методики, могут быть использованы в учебном процессе в ВУЗах страны при

чтении курсов: «Экономика сферы услуг», «Международные перевозки». «Экономический механизм управления транспортом», составлении учебных пособий и программ по оказанию услуг населению и экономики автомобильным транспортом.

Апробация результатов исследования. Основные теоретические и практические положения диссертационной работы, были апробированы на международных и республиканских научно - практических конференциях, семинарах и форумах проводимых в Таджикском государственном университете коммерции (2006 - 2018гг.), Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан (2006 - 2018гг.), а также Таджикского национального университета (2001 - 2017гг.), молодых ученых и специалистов Республики Таджикистан (2003 - 2017гг.) и других.

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликовано 16 научных работ общим объемом 7,87 авторских печатных листов, в том числе 7 опубликованы в рецензируемых журналах ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

Структура и объем диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка использованной литературы, включающего 170 наименований, 20 таблицы, 8 рисунков и 4-х приложений, общий объем работы изложен на 164 страницах компьютерного текста.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обоснована актуальность и значимость изучаемой проблемы, определены цель, задачи, объект и предмет исследования, сформулированы научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

В первой главе «Теоретико-методические основы развития рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров в условиях рыночной экономики» выявлены предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров; изучены существующие автотранспортные коридоры Таджикистана; определена их роль и значение в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики; проведен анализ зарубежного опыта по развитию рынка перевозочных услуг в современных условиях.

Рынок автотранспортных услуг можно рассматривать, как саморегулируемую систему, в которой определяются потребности потребителей в автотранспортных услугах, необходимых для обеспечения развития экономических отношений между ними через созданные автотранспортные коридоры.

В литературе различают транспортные, логистические и экономические коридоры. Транспортные коридоры - это эффективные и стабильные грузопотоки и пассажиропотоки, логистические коридоры - это к эффективным и стабильным грузопотокам и пассажиропотокам добавляются такие же финансовые и информационные потоки, экономические коридоры - это к четырем потокам логистических коридоров добавляется развитие вдоль этих коридоров региональных цепочек добавленной стоимости (промышленных узлов, городов и городских центров) и соединения их с межгосударственными и глобальными цепочками поставок.

Формирование автотранспортных коридоров является объективной необходимостью современного этапа развития. Существует ряд причин, доказывающих данный факт. В первую очередь, это согласованность в развитии всей транспортной инфраструктуры страны, во - вторых, за счет автотранспортных коридоров оптимизируется процедура перевозок, сопровождаемая снижением издержек в результативной стоимости доставляемых товаров и

улучшением качества, повышением скорости и снижением стоимости передвижения грузов, и в - третьих, это улучшение автотранспортной доступности отдаленных участков государства.

Для определения роли и места автотранспортных коридоров в транспортных системах, в особенности тех системах, охватывающих несколько стран, важно учесть следующие теоретические аспекты:

- функционирование автотранспортного коридора должно обеспечиваться на основании разработанных и утвержденных международных правовых актов и соглашений, сформированных определенными правовыми условиями (например, использование грузовых сопроводительных документов, которые обеспечивают равноправное использование терминальных мощностей и других инфраструктурных объектов);

- страны - участницы тех или иных соглашений по международным автотранспортным коридорам должны внедрять современные таможенные технологии, приводящие к ускорению процедуры перевозки грузов и пассажиров;

- страны - участницы должны активно развивать транспортную инфраструктуру международных автотранспортных коридоров на своей территории, создавая при этом условия для удовлетворения потребностей пользователей, которые предоставят сервис соответствующего международного уровня.

Автотранспортные коридоры будут приносить стране положительные результаты, если и в будущем транспортная политика будет основываться на этих составляющих принципах.

Многие развитые страны целеустремленно укрепляют свои позиции в мировой экономике во всех экономических составляющих развития государства, в том числе и в транспортной отрасли. Поэтому возникает необходимость в определении основ формирования государственной политики в автодорожной отрасли, поддержание и модернизация сети автомобильных дорог, установление приоритетов ее развития, создание устойчивой финансовой основы и необходимой нормативной правовой базы, адекватных текущим и перспективным направлениям государственной политики в автодорожной отрасли.

Исследование показывает, что главная цель формирования системы автотранспортных коридоров является создание условий для получения максимального объема транзитной ренты - дохода получаемого национальной транспортной системой за осуществление транзитных перевозок пассажиров и грузов на основе формирования благоприятных условий для привлечения на вышеуказанные участки автотранспортных коридоров транзитных грузов и пассажиров.

Одновременно, с достижением указанной цели, совершенствование транспортной и дорожной инфраструктуры в границах автотранспортных коридоров, будет способствовать улучшению автотранспортного сообщения внутри страны, более полному удовлетворению потребностей экономики в услугах автотранспорта, содействовать расширению внешнеторговых связей, повышению конкурентоспособности национальных товаропроизводителей и автотранспортных предприятий на мировых и фрахтовых рынках, повышению мобильности населения и улучшению автотранспортной доступности стран.

Основные евроазиатские маршруты в Центральной Азии четко обозначены четыре основных коридоров, девять железнодорожных маршрутов и семь автодорожных маршрутов с ответвлениями внутри этих коридоров.

Большинство этих маршрутов пересекают одну или несколько стран Центральной Азии, в основном Казахстан (восемь железнодорожных и пять автодорожных маршрутов) и Узбекистан (пять железнодорожных маршрутов и три автодорожных маршрута).

Основываясь только на доступности транспортных сетей, в настоящее время Казахстан и Узбекистан обладают наилучшими предпосылками с целью привлечения грузоперевозок через

свои территории, тогда как несколько железнодорожных маршрутов, пролегающих через Кыргызстан и Республику Таджикистан, состоят из изолированных веток, которые по большей части используются с целью внутренней и международной торговли. С целью сравнения: пять автодорожных маршрутов в Кыргызстане и четыре автодорожных маршрута в Республике Таджикистан также используются с целью транзита.

По территории Республики Таджикистан проходят следующие автотранспортные коридоры, имеющие региональное и международное значение в рамках Евразийского Экономического Сотрудничества (ЕАЭС):

1. Хаваст (граница Узбекистана) - Ходжент - Душанбе - Нижний Пяндж - граница Исламского государства Афганистан.

2. Ош - Сары Таш - Карамык (граница Кыргызстана) - Джиргиталь - Гарм - Вахдат - Душанбе - Турсунзаде - Сариасия (граница Узбекистана).

3. Карасу (граница Китайской Народной Республики) - перевал Кульма - Мургаб - Хорог - Куляб - Вахдат - Душанбе - Сариасия (граница Узбекистана).

4. Ош - Сары Таш - Кызыл Арт (граница Кыргызстана) - Мургаб - Хорог - Куляб - Нижний Пяндж - граница Исламского государства Афганистан.

В рамках Азиатских автомобильных дорог:

1. Хаваст (граница Узбекистана) - Ходжент - Душанбе - Бохтар - Нижний Пяндж - граница Исламского государства Афганистан.

2. Иркештам - Сары Таш - Карамык (граница Кыргызстана) - Душанбе - Турсунзаде - Узун (граница Узбекистана).

3. Граница Китайской Народной Республики - перевал Кульма - Хорог - Куляб - Вахдат - Душанбе - Турсунзаде - Узун (граница Узбекистана) - Термез.

В рамках Европейского соглашения международных автомагистралей:

1. Термез (граница Узбекистана) - Душанбе - Вахдат - Джиргиталь - Карамык (граница Кыргызстана) - Сары Таш - Иркештам - Китайская Народная Республика.

В рамках Транспортного коридора Кавказ - Европа - Центральная Азия (ТРАСЕКА):

1. Термез (граница Узбекистана) - Турсунзаде - Душанбе - Вахдат - Джиргиталь - Карамык (граница Кыргызстана) - Сары Таш - Ош.

2. Термез (граница Узбекистана) - Турсунзаде - Душанбе - Вахдат - Куляб - Калаихум - Хорог - Мургаб - перевал Кульма - граница Китайской Народной Республики.

В рамках Центрально - азиатского Регионального Экономического Сотрудничества (ЦАРЭС):

1. Хаваст (граница Узбекистана) - Ходжент - Душанбе - Бохтар - Нижний Пяндж - граница Китайской Народной Республики.

2. Шерхан Бандар (граница Китайской Народной Республики) - Нижний Пяндж - Душанбе - Вахдат - Джиргиталь - Карамык (граница Кыргызстана).

3. Ош - Сары Таш - Карамык (граница Кыргызстана) - Вахдат - Душанбе - Турсунзаде - (граница Узбекистана).

4. Хаваст (граница Республики Узбекистан) - Ходжент - Канибадам - Андижан - Ош - Иркештам - Каши (граница Китайской Народной Республики).

Международные перевозки грузов, в основном проходят через 11 пропускных пунктов, где они проверяются и регистрируются. При перевозке товаров преобладает транспорт из соседних стран, а длинномерные автопоезда в основном въезжают на территорию республики из Ирана и Турции.

Анализ показывает, что из всего количества международных пассажирских перевозок, 25,9% осуществляются по автодорогам, 32,0% - по железным дорогам и 40,9% - по воздушным

авиалиниям. Международные грузоперевозки в основном осуществляются железнодорожным (95,9%) и автомобильным транспортом (3,5%).¹

Особая роль в развитии интермодальных и мультимодальных перевозок грузов, будет принадлежать планируемому на территории Таджикистана сети логистических центров в городах Турсунзаде и Вахдате. В этих центрах будет создана современная производственно - техническая база.

С целью ускорения создания логистической сети по размещению складского хозяйства и персонала, предполагается использование современных сборных модулей. Передача, получение и обработка оперативной информации будет осуществляться при помощи единой информационной системы мониторинга и планирования экспортных, импортных и транзитных перевозок по территории республики, в том числе в рамках автотранспортных коридоров.

Анализ общей тенденции внешней торговли в странах региона, позволяет дать общую оценку тенденциям развития рынка перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан.

Во-первых, в экспорте всех стран региона преобладают сырьевые товары (углеводород, металлы, хлопок и другие сельскохозяйственные продукты). Доля продукции перерабатывающей промышленности, в общем объеме экспорта, невысокие в Кыргызстане и Узбекистане. И совсем незначительны в остальных трех странах.

Во-вторых, динамика экспорта оказывается тесно связанной с изменением цен на ключевые экспортные товары на международных рынках. Три страны, показавшие наиболее высокие темпы роста экспорта в период рассматриваемого десятилетия (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), - это страны богатые углеводородами; условия торговли этих стран резко улучшились. Условия с целью торговли в Кыргызстане существенно не изменились и темпы роста его экспорта были небольшими.

В-третьих, торговля во всех этих странах не сбалансирована - она имеет или большое положительное сальдо, или большой дефицит торгового баланса. В странах, имеющих положительное сальдо (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), экспортные доходы аккумулируются в национальных фондах благосостояния или сберегаются и используются с целью финансирования государственных инвестиционных программ.

Страны, с большим торговым дефицитом, финансируются с помощью денежных переводов трудовых мигрантов (Кыргызстан и в особенности Таджикистан), доходов от неформального реэкспорта (Таджикистан и в особенности Кыргызстан) и внешней помощи (Кыргызстану и Таджикистану).

Экспорт всех стран региона сконцентрирован на небольшом количестве товаров и внешних рынков. Степень концентрации торговли можно измерять долей трех крупнейших товаров стран - партнеров в общем объеме экспорта или импорта, или с помощью индекса Херфиндаля - Хиршмана (НИ), позволяющего более точно измерить изменения в концентрации торговли. Чем больше значение индекса, тем больше концентрация торговли (табл.1).

В табл. 1 приведены значения уровня концентрации внешней торговли в странах Центральной Азии за 2000 - 2016гг. Во всех странах региона, концентрация экспорта возросла. Изменения концентрации менее однонаправленные - в трех странах она возросла и в двух (Казахстане и Туркменистане) - уменьшилась. В этих двух странах появились новые объекты инфраструктуры - газопроводы и нефтепроводы в Китай и Иран, что позволило им диверсифицировать географию экспорта. Данные показывают, что внутренний спрос в этих странах, в том числе спрос на импортную продукцию, значительно вырос. Однако,

¹ Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». С. 29-30.

существенным барьером с целью развития торговли в регионе является недостаточно развитая и не всегда хорошо обслуживаемая инфраструктура. Что касается географической концентрации импорта, то она увеличилась во всех странах, кроме Казахстана.

Таблица 1

Сравнительные оценки степени концентрации внешней торговли
в странах Центральной Азии за 2000-2016 годы

Страна	Товарная концентрация				Географическая концентрация			
	Доля трех основных товаров, % от общей суммы		ННН		Доля трех основных товаров, % от общей суммы		ННН	
	2000	2016	2000	2016	2000	2016	2000	2016
Экспорт								
Казахстан	62,0	68,6	0,488	0,610	45,4	41,9	0,2453	0,2162
Кыргызстан	60,9	60,0	0,408	0,446	59,3	63,7	0,2984	0,3242
Таджикистан	77,7	79,3	0,536	0,620	77,2	77,5	0,3861	0,4208
Туркменистан	80,0	84,2	0,525	-	66,8	68,4	0,3834	0,3407
Узбекистан	-	60,4	-	0,302	29,8	47,5	0,2065	0,3407
Импорт								
Казахстан	11,9	13,3	0,076	0,084	59,9	57,9	0,4470	0,3811
Кыргызстан	24,8	29,4	0,142	0,217	47,7	66,3	0,2479	0,3629
Таджикистан	62,2	32,6	0,355	0,202	43,5	52,3	0,2834	0,3016
Туркменистан	7,2	-	0,083	-	40,4	50,9	0,1924	0,2557
Узбекистан	-	-	-	-	43,6	52,0	0,2018	0,2268

Источник: Расчет автора по данным Внешне экономической деятельности Республики Таджикистан 2000-2016гг.

Следует отметить, что анализ экспортно - импортных отношений между странами Центральной и Южной Азии свидетельствует о формирующимся устойчивом субрегиональном интеграционном автотранспортном образовании, которое имеет довольно ясное отражение в торговой политике государств Центральной и Южной Азии.

В первом десятилетии XXI века в странах Центральной Азии среднегодовой темп роста Валового внутреннего продукта превысил 10% в Туркменистане, и был высоким (8%) в Афганистане, Казахстане и Таджикистане (табл. 2).

Во второй главе «Современное состояние и развитие рынка перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан» проведен анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров; выявлены оптимальные точки транспортной интеграции рынков предоставления транзитных перевозочных услуг странам региона Центральной и Южной Азии, особенности организации маршрутов по оказанию перевозочных услуг на участках АТК Республики Таджикистан.

Анализ показал, что формирование каждым государством собственной тарифной политики, создание дополнительного числа пограничных переходов и таможенных структур, привело к увеличению транспортных расходов на единицу продукции, усложнило процесс реализации товаров и услуг, значительно замедлило транспортировку и нарушило систему, сложившихся ранее, торгово - экономических связей.

Некоторые макроэкономические показатели стран Центральной Азии

Страны	2001 г.			Среднегодовые темпы прироста, 2001-2016 гг.,%		
	ВВП млрд. доллар США	ВВП на душу населения по ППС	Население, млн. человек	ВВП	Цены	Реальный обмен.курс (нац. вал./ долл.США)
Афганистан	15,5	909	30,2	8,9	8,6	-5,5
Казахстан	148,0	12015	16,4	8,3	14,3	-10,2
Кыргызстан	4,6	2200	5,5	3,9	8,2	-5,9
Таджикистан	5,6	1923	7,7	8,0	20,3	-7,2
Туркменистан	20,0	6805	5,4	13,2	12,2	0,9
Узбекистан	39,0	3048	28,2	6,9	25,5	-1,5

Источник: Расчет автора.

В результате анализа состояния и развития рынка установлено, что главными барьерами на пути развития взаимной торговли и рынка перевозочных услуг в центрально-азиатских странах, в том числе в Таджикистане, являются низкое качество логистического обслуживания этого рынка, а также неэффективные процессы таможенной обработки перевозимых грузов (табл. 3).

Таблица 3

Индекс качества логистики на рынках услуг автомобильных перевозок
в странах Центральной Азии, 2014 год

Страны	2007 г.	2014 г.						
	Общий	Общий	Таможня	Инфраструктура	Международные перевозки	Логистическая компетентность	Контроль прохождения поставок	Своевременность
Рейтинг страны (из 150 стран в 2007 году и из 158 стран в 2014 году)								
Казахстан	133	88	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
Кыргызстан	103	149	2,03	2,05	2,43	2,13	2,20	2,36
Таджикистан	146	114	2,35	2,36	2,73	2,47	2,47	2,74
Туркменистан	н/д	140	2,31	2,06	2,56	2,07	2,32	2,45
Узбекистан	129	129	1,8	2,01	2,23	2,37	2,87	3,08

Источник: <http://total-rating.ru/1298-reyting-effektivnosti-logistiki-v-stranah-2014-god.html>

По развитию таможенных услуг, Таджикистан занимает последнее место из рассматриваемых стран региона (158), по инфраструктуре коридоров - предпоследнее место (157), по международным поставкам Таджикистан находится на 127 месте, опережая Туркменистан (137) и Кыргызстан (141).

По показателю логистической компетентности - предпоследнее место (125), по показателю прохождения транспортных средств - последнее место.

По показателю современность доставки, страна (98) опережает Кыргызстан (106) и Туркменистан (146). В целом, Таджикистан по общему рейтингу занимает второе место в рейтинге стран Центральной Азии. Несмотря на это, в 2014 году, общий рейтинг логистики снизился на 32 пунктов, по сравнению с 2007 годом.

Другая группа факторов, оказывающих влияние на внешнюю торговлю стран региона, связана с проблемами управления. Известно, что для всех стран региона характерно неэффективное функционирование государственных структур. Это находит свое выражение в значениях Всемирных показателей государственного управления, рассчитываемых Всемирным банком (табл. 4).

Таблица 4

Рейтинг стран региона, согласно Всемирным показателям управления²

Страны	Рейтинг	Процент в рейтинге
Афганистан (ЮА)	209	100
Казахстан	138	66
Кыргызстан	171	81
Таджикистан	187	89
Туркменистан	201	96
Узбекистан	199	95

Источник: Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / А.А. Шералиев, О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева. - Душанбе, 2014 - 11 с.

Согласно показателям табл. 4, по качеству государственного управления все страны региона Центральной и Южной Азии относятся к самому нижнему квантилю. Неэффективное управление приводит к увеличению транзакционных издержек и снижает предсказуемость международных поставок, и тем самым, негативно сказывается на торговле.

Отметим, что работа автомобильного транспорта по международным коридорам Республики Таджикистан оценивается динамикой объема перевозок грузов по части экспорта, импорта и транзита по территории республики, преимущественно из стран Центральной и Южной Азии (табл. 5).

Таблица 5

Работа автомобильного транспорта по развитию рынка перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан за 2010 - 2016 годы (в тоннах)

Страна	Вид перевозок	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.
Иран	Экспорт	24613,4	18306,6	44038,5	41801,4	34753,0	32116,0	75565,0
	Импорт	30500,5	46536,9	60583,8	61058,0	57184,0	29470,0	117967,0
	Транзит	53033	2659,9	3566,2	1606,7	869,0	241,0	2573,0
Турция	Экспорт	34176,3	21034,2	81480,5	103398,0	76613,0	54977,0	40878,0
	Импорт	49064,4	51930,8	72978,2	83174,5	84379,0	52364,0	41537,0
	Транзит	75642	2227,1	14382,1	11361,9	3385,0	2657,0	2057,0

²Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / А.А. Шералиев, О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева. - Душанбе, 2014 - 11 с.

Афганистан	Экспорт	7795,2	575,0	696,0	1296,0	18393,0	4682,0	10069,0
	Импорт	8205,9	4082,0	2207,0	6861,0	9123,0	8367,0	6240,0
	Транзит	0	27075,9	0	0	0	0	208,0
Россия	Экспорт	826,6	688,3	2351,9	9029,0	7219,0	14057,0	6534,0
	Импорт	74334,8	17998,5	22215,1	21795,7	30472,0	38939,0	50895,0
	Транзит	117	55,0	113,0	90,5	86,0	37,0	206,0
Казахстан	Экспорт	3496,7	1354,7	1175,4	921,3	828,0	1496,0	1899,0
	Импорт	29444,3	10770,4	12084,9	11985,4	26134,0	21001,0	28569,0
	Транзит	4382	433,4	1444,8	76,6	251,0	1764,0	169,0
Кыргызстан	Экспорт	22707,5	3084,1	7119,4	15392,8	9676,0	31843,0	23741,0
	Импорт	42616,3	150694,5	20866,0	282632,0	136039,0	234327,0	201141,0
	Транзит	73687	116192,3	222601	175287,3	137031,0	72196,0	43092,0
Узбекистан	Экспорт	833,6	324,6	1562,6	1381,0	396,0	942,0	540,0
	Импорт	14186	8797,0	7265,0	4081,7	6257,0	8083,0	10127,0
	Транзит	2697	65,0	103,0	0	2535,0	22,0	704,0
Туркменстан	Экспорт	949,6	908,0	1805,4	16899,6	3040,0	690,0	341,0
	Импорт	23365,4	7005,7	5673,5	5583,7	7930,0	2453,0	123,0
	Транзит	204	103,8	990,9	0	377,0	14,0	306,0

Источник: Таблица составлена по материалам Министерства транспорта Республики Таджикистан за 2010-2016гг.

Данные табл. 5 показывают, что в целом, динамика экспорта, импорта и транзита грузов по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан имеют тенденцию роста, а самими крупными транзитёрами грузов по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан являются: Кыргызстан - 87,2% объем перевозок, Иран - 5,2%, Турция - 4,2%, Узбекистан - 1,42% и Туркменистан, а также Афганистан, Россия и Казахстан - по 0,5% объем перевозок. Транзит грузов перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан за период анализа, снизился на 36,0%.

Состав и количество автомобилей, проходящих по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан (табл. 6), свидетельствует о том, что из общего количества автомобилей (219928) и общего объема перевозок (2789487 тонн), по коридорам ЕАЭС прошли 41690 автомобилей и 495994 тонн грузов, по Азиатским шоссейным дорогам - 64895 автомобилей и 819307 тонн грузов, по коридорам ТРАССЕКА - 63288 автомобилей и 836020 тонн грузов, и ЦАРЭС - 50055 автомобилей и 638166 тонн грузов.

Геополитическое положение Таджикистана, находящееся между Центральной (Средней) и Южной Азией, объективно содействует его особой роли в обеспечении транспортных связей между странами региона и мира. Отсюда и такое внимание к формирующимся автотранспортным коридорам, проходящим через Республику Таджикистан. В настоящее время, основные грузопотоки внешнеторговых транзитных грузов концентрируются по направлениям: Запад - Восток и Север - Юг. Достаточно оценить объемы торговли между Европой и Азией, чтобы понять какие резервы кроются, например, только для Республики Таджикистан.

Обоснование «точек транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии должно быть увязано с проблемой согласования транспортной политики. Такое согласование предполагает углубление регионального сотрудничества и координацию действий в процессе участия в универсальных и региональных международных соглашениях по проблемам транспорта и совершенствования подвижного состава, развития кооперации между транспортными организациями стран региона.

Сведения об использовании автотранспортных коридоров на территории Республики Таджикистан за 2016 год

Коридоры	Количество грузовых автомобилей	Объем перевозок грузов, тонна
Коридоры Евр Аз ЭС:		
АН - 7 (Худжанд - Душанбе - н.Пяндж)	29600	362776
АН - 65 (Карамык - Вахдат - Турсунзаде)	5645	43312
АН - 66 (Кулма - Харог - Куляб - Вахдат - Душанбе)	6445	89906
Итого	41690	495994
Коридор Азиатских шоссейных дорог:		
Китай	7887	97706
Казахстан	4095	35047
Киргизия	25812	306287
Таджикистан	24408	363106
Узбекистан	2693	17161
Итого	64895	819307
Коридор ТРАССЕКА:		
Азербайджан	38	229
Армения	6	29
Болгария	6	51
Грузия	109	1168
Казахстан	4095	35047
Кыргызстан	25812	306287
Таджикистан	24408	363106
Турция	5896	109888
Узбекистан	2693	17161
Украина	225	3054
Итого	63288	836020
Коридоры ЦАРЭС:		
ЦАРЭС - 3 (Крамик - Вахдат - Турсунзода)	5645	43312
ЦАРЭС - 5 (н.Пяндж - Душанбе - Вахдат - Чиргитал)	14810	232078
ЦАРЭС -6 (Худжанд - Душанбе - Вахдат - Чиргитал)	29600	362776
Итого	50055	638166
Всего по коридорам	219928	2789487

Источник: таблица составлена по материалам Министерства транспорта Республики Таджикистан за 2010-2016гг.

Совместная интеграция транспортных систем государств региона Центральной и Южной Азии возможна только на базе положений, предполагающих содействие развитию единого транспортного пространства. Через адекватную к современным требованиям перестройку транспортной инфраструктуры, реализацию потенциала Республики Таджикистан, как транзитной страны, повышение конкурентоспособности перевозчиков стран Центральной и Южной Азии и развития экспорта транспортных услуг, решается проблема транспортной интеграции стран Центральной и Южной Азии в региональную экономику и диверсификация внешней торговли по следующим «точкам транспортной интеграции»: - согласование антимонопольного регулирования; создание условий, обеспечивающих не дискриминационный доступ потребителей транспортных услуг к транспортной инфраструктуре; устранение неоправданных административных и экономических барьеров с целью конкуренции

транспортных операторов; поэтапная коммерциализация транспортной инфраструктуры с привлечением частных операторов; совершенствование системы доступа к транспортной деятельности на основе механизмов лицензирования и подтверждения соответствия транспортных средств и услуг установленным требованиям; государственная поддержка малого и среднего бизнеса на транспорте.

Механизм реализации возможностей транспортного потенциала Таджикистана включает следующие методы воздействия: активизацию государственной поддержки транзитных проектов Таджикистана на региональной арене, формирование выгодных, для нашей страны, региональных альянсов; модернизацию транспортной инфраструктуры с учетом приоритетного развития транзитных автотранспортных коридоров; поддержку инвестиционных проектов, в том числе международных, нацеленных на развитие транзитных перевозок; техническую модернизацию и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство Республики Таджикистан; участие в разработке общей стратегии развития сети транспортных коридоров, проходящих по центрально и южно - азиатским направлениям в рамках формирования новых транзитных магистралей регионального значения; разработку экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения Республики Таджикистан; привлечение Республики Таджикистан к разработке проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих транспортные коридоры.

Государственное регулирование дорожных перевозок требует совершенствования. На данном этапе, автомобильный транспорт находится исключительно в руках частных операторов, где действуют рыночные тарифы. По причине отсутствия налаженной системы услуг, стоимость на дальние и короткие перевозки стоят очень дорого, по причине многих незапланированных барьеров по пути продвижения транспортных средств.

Кроме того, отсутствие налаженной системы логистики служит барьером в целях консолидированной и упрощенной транспортировки, тем самым оказывая давление на стоимость перевозок. Именно логистика содействует развитию торговли и повышает конкурентоспособность автотранспортных коридоров. Регионы Центральной и Южной Азии все более и более становятся связанными и взаимосвязанными товарными потоками и потоками услуг по перевозке грузов и пассажиров. Глобализация региональных систем поставок становится более интегрированной, а международная торговля превращается в круглосуточную деятельность. Страны Центральной и Южной Азии должны принять экстренные меры по формированию системы логистики рынка, которые перемещают товар из мест их производства к соответствующим рынкам, эффективным, надежным, безопасным и рентабельным способом.

В третьей главе «Совершенствование управления процессами оказания перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан» исследованы современные организационные формы управления процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан; показаны пути повышения конкурентных преимуществ участков АТК в оказании транзитных перевозочных услуг и выявлены основные направления сотрудничества по совместному использованию этих участков.

Учитывая важность развития экономического сотрудничества и международной торговли между странами региона, руководство и Правительство Республики Таджикистан определило вопрос выхода из коммуникационного тупика, одним из приоритетных направлений развития страны, в рамках концепции восстановления Шелкового пути, где важная роль отводится транспортно - коммуникационным связям между Республикой Таджикистан и Афганистаном, и в целом, со странами Южной Азии.

Данная стратегия определила два основных направления деятельности транспортно - коммуникационной отрасли: первое: - соединение внутренних дорог страны с

международными автомагистралями и создание инфраструктуры транзитных перевозок через Афганистан; второе: - присоединение Республики Таджикистан к конвенциями и Международным Соглашениям по транспорту.

Одним из важных аспектов первой задачи, является реконструкция и реабилитация автомобильных дорог, имеющая республиканское и международное значение, открытие новых автомобильных дорог, соединяющих Республику Таджикистан с другими соседними странами. В рамках реализации государственных стратегий и целей, Правительством Республики Таджикистан предусмотрено проведение реконструкции дорожной сети, в том числе: автомобильных дорог Душанбе - Куляб - Хорог - Кульма - Каракорум (Шагон - Зигар, Шкев - Зигар), Душанбе - Бохтар - Куляб, Дусти - Нижний Пяндж, а также открытие тоннелей Истиклол, Озоди и Шахристан, Чормагзак. Уже завершилась реабилитация автодорог: Душанбе - Чанак, Вахдат - Джиргатол - Саритош (граница Кыргызстана), Бохтар - Дусти, Душанбе - Вахдат - Дангара. Все эти дороги обеспечивают транспортную связь Республики Таджикистан с Афганистаном, Китайской Народной Республикой и Кыргызстаном. Завершилась реабилитация автодорог: Душанбе - Турсунзаде. (граница Узбекистана), Куляб - Калаихум, Айни - Пенджикент, которые считаются проектом регионального значения.

Важно отметить, что по этим внутренним сетям проходят маршруты транзитов перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров: Кавказ - Европа - Центральная Азия № 24 и № 34, Азиатских шоссейных дорог АН 7, АН 65 и АН 66, а также дорог многостороннего соглашения Север - Юг, проходящих через Афганистан в Южную Азию. Между тем, с целью преобразования Республики Таджикистан в транзитную страну, соединяющую страны Центральной и Южной Азии, запланирована модернизация транспортной инфраструктуры, создание логистических центров, присоединения к Конвенциям и Соглашениям, которые обеспечат приведение в соответствие с международными стандартами деятельность транспорта и условия перевозок, путем создания «единого окна» в пунктах пропуска между Республикой Таджикистан и Афганистан.

Следует отметить, что развитие транспортной инфраструктуры содействует преобразованию Республики Таджикистан в транзитную страну и обеспечению постоянного движения во все регионы и по четырем направлениям со всеми соседними государствами. С целью расширения географии сотрудничества со странами Южной Азии изучается вопрос строительства автотранспортного коридора по маршруту: Читрал (Пакистан) - Ишкошим (Афганистан) - Ишкошим (Таджикистан).

По территории Республики Таджикистан проходят 8 автотранспортных коридоров, т.е. маршруты, которые в настоящий момент соединяют Республику Таджикистан со странами Южной Азии, где потенциально привлекательным является доступ к портам Ирана и Пакистана и который зависит от Афганистана. Республика Таджикистан является автотранспортным коридором, соединяющим Китайскую Народную Республику, Российскую Федерацию, Кыргызстан и Казахстан с морскими портами стран Южной Азии, доступ к которым осуществляется через Афганистан.

Автомобильная дорога Душанбе - Курган-тюбе является частью Евро - Азиатской сети автомобильных дорог, соединяющие страны Центральной Азии с Китаем и имеет важное значение для экономики Республики Таджикистан и Афганистана. Данный автотранспортный коридор является связующим звеном Транспортного коридора Кавказ - Европа - Центральная Азия (ТРАСЕКА) (Т 23), маршрутов Европейского соглашения о международных магистралях (Е 123) и Азиатских шоссейных дорог (АН 7), что способствует повышению уровня жизни и сокращению бедности населения в регионе, развитию сотрудничества в торговых взаимовыгодных отношениях.

Развитие логистического центра Нижний Пяндж позволит значительно увеличить объемы грузопотоков (табл. 7).

Предполагается, что Логистический Центр (ЛЦ) Нижний Пяндж будет иметь приемлемые экономические показатели: экономическая внутренняя норма доходности (ЭВНД) составит - 18,31%, что является очень приемлемой; чистая приведенная стоимость (ЧПС) - 4,727 млн. долларов США, т.е. на приемлемом уровне; соотношение прибыли к затратам - 1,29, что является хорошим показателем; тесты на чувствительность при сокращении экономии на транспортных затратах на 20%, снижение экономической внутренней нормы доходности до 13,14% и увеличение расходов на строительство до 20%, экономическая внутренняя норма доходности все еще остается приемлемой на уровне 13,75%.

Таблица 7

Прогнозный объем грузопотоков Логистического
Центра Нижний Пяндж (тонн/год)

Показатели	2012 (базовый год)	2013г.	2015г.	Средний ежегодный грузопоток		
				8-10 лет	11-15 лет	16-20 лет
Фактический и прогнозный грузопоток	315,42	321,7	344,6	410,5	541,5	569,1
Грузопоток свободной экономической зоны (СЭЗ)	43,5	87,0	522,0	1823,5	2196,4	2308,4
Контейнеры (в тоннах)	76,3	93,4	130,7	276,9	361,0	379,4
Общий прогнозный грузопоток	435,1	502,1	997,3	2510,8	3098,9	3257,0
Тонн ЛЦ	235,2	265,1	342,7	582,3	763,0	801,9
Грузопоток СЭЗ	15,2	30,5	182,7	638,2	878,6	923,4
Общий грузопоток по ЛЦ	267,6	324,9	550,4	1262,9	1697,0	1783,6
Доля общего грузопотока	61,4%	62,73%	55,19%	50,24%	54,76%	54,76%

Источник: расчеты автора.

Страны Южной и Центральной Азии могут быть соединены между собой в рамках коридора ЦАРЭС - 5 (Ближний Восток - Южная Азия - Восточная Азия), который соединяет регион Аравийского моря (в том числе Пакистан и Индию) с Китайской Народной Республикой через Центральную Азию.

Начиная с Карачи (порт Касим), он представляет собой железнодорожный и автомобильный коридор до Афганистана, и продолжается в виде автомобильного коридора в северном направлении. В этом коридоре особое значение имеет порт Гвадар, представляющий собой другой конечный пункт маршрута, который имеется только в автомобильном сообщении (табл.8).

Таблица 8

Коридор ЦАРЭС - 5

Страна	Месторасположение
Пакистан	Карачи - Гвардар; Пешавар; Ланды - Котар.
Афганистан	Торхам; Кабул; Кундуз; Шерхан - Бандар
Таджикистан	Нижний Пяндж; Бохтар; Душанбе; Карамык.
Кыргызстан	Карамык; Сариташ; Иркештам.
КНР, СУАР	Иркештам; Каши; Турпан; Хекш (АН КСИ).

Источник: предложено автором.

Кроме маршрута ЦАРЭС - 5, страны Центральной и Южной Азии соединяются между собой по коридору ЦАРЭС - 6: Европа - Ближний Восток - Южная Азия. Этот коридор

включает три маршрута, соединяющее Европу и Россию со странами Южной Азии. Маршрут - 6 С на этом коридоре проходит через аджикистан (табл. 9).

Таблица 9

Коридор ЦАРЭС - 6 С

Страна	Месторасположение
Российская Федерация	Оренбург, Кос Арал - ж/д; Новомосковские - автодороги.
Казахстан	Жайсан; Актюбе; Кандагаш; Кызыхорда; Рыс; Шимкент; Сарыагаш.
Узбекистан	Келес - ж/д; Гипет; Куприк-автодорога; Ташкент; Хаваст; Бекабад.
Таджикистан	Нов; Истравшан; Айни; Душанбе; Бохтар; Нижний Пяндж.
Афганистан	Шерхан Бандар; Кундуз; Кабул; Торхам.
Пакистан	Ланди Котра; Пешавар; Карачи - Гвардар.

Источник: предложено автором.

Существенным компонентом в развитие торговой логистики будет содействие эффективно функционирующей региональной логистики. Совместно с представителями каждой из стран Центральной Азии были определены месторасположение региональных логистических центров в каждой из страны Центральной Азии:

- в Казахстане, город Актау - расположение на Каспийском море;
- в Кыргызстане, город Ош - расположение вблизи аэропорта и пересечения Узбекской границы;
- в Таджикистане поселок Нижний Пяндж - расположение на стратегическом пересечении границ Центральной и Южной Азии, в том числе СЭЗ;
- в Туркменистане, город Туркменбаши - расположение в пределах порта Туркменбаши;
- в Узбекистане, город. Навои - расположение в аэропорту Навои, вблизи СЭЗ.

Логистический центр будет представлять собой пункт доступа с целью международного экспорта, импорта и транзита перевозки контейнерных грузов, а также хранения и обработки потребительских товаров, необходимых для обеспечения местного населения Хатлонской области Республики Таджикистан.

Важно отметить, что месторасположение Логистического Центра на территории СЭЗ непосредственно связано с автодорожным мостом через реку Пяндж и шоссе Бохтар - Дусти - Нижний Пяндж. Кроме того, автодорожная магистраль связана железной дорогой Колхозабад с аэропортом Курган-тюбе. Существуют пять официальных пунктов пересечения границы вдоль таджикско-афганской границы протяженностью 1206 км, расположенных в Ишкашине, Рузвие (Дарвоз), Теме (Хорог), Кокуле (Пархар) и Нижнем Пяндже.

Нижний Пяндж является первой международной магистралью, поскольку все остальные пункты пересечения границы больше похожи на пешеходный мост с ограниченными возможностями, не пригодный для обработки больших коммерческих или транспортных объемов. О значимости Нижнего Пянджа свидетельствует и тот факт, что от общего количества экспортируемых и импортируемых грузов, проходящих через 12 пограничных пунктов, 67% импортируемых и 45% экспортируемых грузов пересекают пограничный пост в Нижнем Пяндже. Следует отметить, что потенциал поста из года в год растет, поскольку Логистический Центр Нижний Пяндж расположен на международных и стратегически важных транзитных маршрутах. Параметры основных транзитных маршрутов представлены в табл. 10.

Параметры основных транзитных маршрутов стран Центральной и Южной Азии через
Логистический Центр «Нижний Пяндж»

Откуда	Куда	Протяженность, км	Время маршрута, час (день)
Нижний Пяндж	Кундуз	85	1,5 часов
Нижний Пяндж	Кабул	433	6 часов
Нижний Пяндж	Биндар Аббас	2433	3 дня
Нижний Пяндж	Карачи	2211	3 дня
Нижний Пяндж	Стамбул	4416	5 дня
Нижний Пяндж	Бендар Имом	2990	3 дня

Источник: рассчитано автором.

Международные автомобильные маршруты и автотранспортные коридоры, проходящие через Нижний Пяндж (маршруты 1, 4, 7, 8, 9, 10, 13 и 16), утверждены Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 2 мая 2007 за №212.

Интермодальность является очень существенным аспектом для успеха любого Логистического центра. Первоначально, Нижний Пяндж обслуживался только автомобильным транспортом, его объекты имели доступ к ближайшим аэропортам, а в будущем, с созданием связи с национальной железнодорожной сетью, будет формироваться, действительно интермодальный Логистический центр, обеспечивающий получение максимальных выгод от этого объекта.

Транспортная политика государств должна быть направлена на развитие сотрудничества со странами Центральной и Южной Азии в области экспорта товаров и услуг. Координация усилий в рамках согласованной транспортной политики в среднесрочной и долгосрочной перспективе, связана с изменением отношений к качеству и структуре транспортной сети. В части касающейся транспортной политики Республики Таджикистан, предстоит создать условия с целью реализации целевой программы «Модернизация транспортной модели Республики Таджикистан»,³ направленной на сбалансированное развитие транспортного комплекса, обеспечение единства экономического пространства и ускорение процессов интеграции Республики Таджикистан в региональную экономику.

Основные задачи развития транспортной инфраструктуры в среднесрочной перспективе нацеливают страны Центральной и Южной Азии на:

- анализ хода реализации национальных целевых программ развития транспорта и выработку предложений по согласованию усилий стран Центральной и Южной Азии, нацеленных на повышение их эффективности;
- формирование конкурентоспособных автотранспортных коридоров;
- совершенствование системы транспортного регулирования и согласование этапов ее изменения в рамках сотрудничества стран Центральной и Южной Азии;
- обмен опытом, связанный с повышением безопасности транспорта, снижением аварийности и повышением экологической безопасности всей системы.

Единая транспортная политика стран Центральной и Южной Азии - должны способствовать удовлетворению потребностей государств региона в перевозках, создание условий перевозчикам в целях беспрепятственного передвижения через государственные и международные границы пассажиров и грузов, снятие излишних барьеров, согласованное

³Бобоев О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан / О. Бобоев. - Душанбе, 2012. - С. 124-137.

развитие транспортной инфраструктуры и интеграция национальных транспортных систем в субрегиональную транспортную систему.

В диссертации, в качестве основных задач, решение которых будет способствовать достижению поставленной цели автором рекомендованы:

- совершенствование транспортной нормативно - правовой базы и ее поэтапное приведение в соответствие международным правовым нормам;
- сотрудничество транспортных органов управления стран Центральной и Южной Азии в рамках международных организаций;
- развитие автотранспортных коридоров, проходящих по территориям стран региона, развитие международных комбинированных перевозок, мультимодальных и логистических систем;
- упрощенные процедур пересечения государственных границ;
- создание (в перспективе) единой системы информационного обеспечения участников рынка транспортных и транспортно - экспедиционных услуг;
- поддержка, научными разработками реализации основных направлений согласованной транспортной политики стран Центральной и Южной Азии;
- обеспечение безопасности международных перевозок пассажиров и грузов, а также снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду.

Главные функции транспортной системы Республики Таджикистан и других стран Центральной и Южной Азии, связаны с обеспечением единства национальных товарных рынков, взаимовыгодной торговлей между государствами и регионами, с подвижностью граждан, а также с «встраиванием» в международную транспортную систему.

Анализ сформировавшихся положительных тенденций в сотрудничестве стран Центрально- и Южно Азиатского субрегиона, позволяет с определенными условиями констатировать, что проявляется достаточно динамичный процесс субрегиональной интеграции, которая преимущественно связана с интеграцией снизу, то есть с растущими торговыми и инвестиционными потоками по всей территории субрегиона Центральной и Южной Азии. Эти потоки серьезно тормозятся инфраструктурными проблемами и в определенной степени сдерживаются слабостью государственных структур и институтов в соседних странах. По этому, межправительственное сотрудничество, в основном, должно быть нацелено именно на решение этих вопросов.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Исследование проведенные в рамках диссертации позволили получить следующие выводы и предложения.

1. Формирование автотранспортных коридоров является объективной необходимостью современного этапа развития. Существует ряд причин, доказывающих данный факт. В первую очередь, это согласованность в развитии всей транспортной инфраструктуры страны, во - вторых, за счет автотранспортных коридоров оптимизируется процедура перевозок, сопровождаясь снижением издержек в результативной стоимости доставляемых товаров и улучшением качества, повышением скорости и снижением стоимости передвижения грузов, и в - третьих, это улучшение автотранспортной доступности отдаленных участков государства.

2. Главная цель формирования системы автотранспортных коридоров является создание условий для получения максимального объема транзитной ренты - дохода получаемого национальной транспортной системой за осуществление транзитных перевозок пассажиров и грузов на основе формирования благоприятных условий для привлечения на вышеуказанные участки автотранспортных коридоров транзитных грузов и пассажиров.

3. По территории Республики Таджикистан проходят автотранспортные коридоры, имеющие региональное и международное значение. Международные перевозки грузов, в основном проходят через 11 пропускных пунктов, где они проверяются и регистрируются. Анализ показывает, что из всего количества международных пассажирских перевозок, 27,1% осуществляются по автодорогам, 32,0% - по железным дорогам и 40,9% - по воздушным авиалиниям.

4. Анализ тенденций развития внешней торговли в странах региона, показал что: Во-первых, в структуре экспорте всех стран региона преобладают сырьевые товары. Во-вторых, динамика экспорта оказывается тесно связанной с изменением цен на ключевые экспортные товары на международных рынках. В-третьих, торговля во всех этих странах не сбалансирована - она имеет или большое положительное сальдо, или большой дефицит торгового баланса. Анализ экспортно - импортных отношений между странами Центральной и Южной Азии, что свидетельствует о формирующимся устойчивом субрегиональном интеграционном автотранспортном образовании, которое имеет довольно ясное отражение в торговой политике государств Центральной и Южной Азии.

5. Установлено, что главными барьерами на пути развития взаимной торговли и рынка перевозочных услуг в центрально-азиатских странах, в том числе в Таджикистане, являются низкое качество логистического обслуживания этого рынка, а также неэффективные процессы таможенной обработки перевозимых грузов, где Таджикистан по общему рейтингу занимает предпоследнее место среди стран Центральной Азии. Несмотря на это, в 2016 году, общий рейтинг логистики поднялся на 11 пунктов, по сравнению с 2007 годом. Другим важным фактором, оказывающим влияние на внешнюю торговлю стран региона, связана с проблемами управления. Установлено, что по качеству государственного управления все страны региона Центральной и Южной Азии относятся к самому нижнему квантилю. Неэффективное управление приводит к увеличению транзакционных издержек и снижает предсказуемость международных поставок, и тем самым, негативно сказывается на торговле.

6. Работа автомобильного транспорта по международным коридорам Республики Таджикистан оценивается динамикой объема перевозок грузов по части экспорта, импорта и транзита по территории республики, преимущественно из стран Центральной и Южной Азии. Даказано, что в целом, динамика экспорта, импорта и транзита грузов по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан имеют тенденцию роста, а самими крупными транзитёрами грузов по автотраспортным коридорам Республики Таджикистан являются: Кыргызстан - 87,2% объем перевозок, Иран - 5,2% и Турция - 4,2%.

Установлено, что совместная интеграция транспортных систем государств региона Центральной и Южной Азии возможна только на базе положений, предполагающих содействие развитию единого транспортного пространства. Через адекватную к современным требованиям перестройку транспортной инфраструктуры, реализацию потенциала Республики Таджикистан, как транзитной страны, повышение конкурентоспособности перевозчиков стран Центральной и Южной Азии и развития экспорта транспортных услуг, решается проблема транспортной интеграции стран Центральной и Южной Азии.

7. Механизм реализации возможностей рынка перевозочных услуг автомобильных коридоров и транспортного потенциала Таджикистана включает следующие методы воздействия: активизацию государственной поддержки транзитных проектов Таджикистана на региональной арене, формирование выгодных, для нашей страны, региональных альянсов; модернизацию транспортной инфраструктуры с учетом приоритетного развития транзитных автотранспортных коридоров; поддержку инвестиционных проектов, в том числе международных, нацеленных на развитие транзитных перевозок; техническую модернизацию и совершенствование экономических режимов в воздушных транзитных коридорах, проходящих через воздушное пространство Республики Таджикистан; участие в разработке общей стратегии

развития сети транспортных коридоров, проходящих по центрально и южно - азиатским направлениям в рамках формирования новых транзитных магистралей регионального значения; разработку экономических механизмов, позволяющих использовать выгоды транзитного положения Республики Таджикистан; привлечение Республики Таджикистан к разработке проектов создания и развития транзитных коридоров, дополняющих транспортные коридоры.

8. Доказано, что страны Южной и Центральной Азии могут быть соединены между собой в рамках коридора ЦАРЭС - 5 (Ближний Восток - Южная Азия - Восточная Азия), который соединяет регион Аравийского моря (в том числе Пакистан и Индию) с Китайской Народной Республикой через Центральную Азию. Начиная с Карачи (порт Касим), он представляет собой железнодорожный и автомобильный коридор до Афганистана, и продолжается в виде автомобильного коридора в северном направлении. Кроме маршрута ЦАРЭС - 5, страны Центральной и Южной Азии соединяются между собой по коридору ЦАРЭС - 6: Европа - Ближний Восток - Южная Азия. Этот коридор включает три маршрута, соединяющее Европу и Россию со странами Южной Азии. Маршрут - 6 С на этом коридоре проходит через Республику Таджикистан. Установлено, что вдоль границы Республики Таджикистан имеется 24 международных пропускных пунктов, которые определяются главными транспортными маршрутами. Из них: 17 - на границе с Узбекистаном, 5 - на границе с Кыргызстаном, по одной с Афганистаном и Китайской Народной Республикой.

Нижний Пяндж является главной точкой транспортной интеграции, поскольку через него проходят 67% импортируемых и 45% экспортируемых грузов между странами Центральной и Южной Азии.

IV. СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ РАБОТ:

А) публикации в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендуемых ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Особенности развития рынка перевозочных услуг по автотранспортным коридорам, проходящим через Республику Таджикистан // Известия Академия наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. - Душанбе: «Дониш», 2017, №4 (248). - С. 98-101 (0,4 п.л.).

2. Оценка тенденций развития перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан // Известия Академия наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. - Душанбе: «Дониш», 2017, №3 (247). - С. 137-142 (0,4 п.л.).

3. Международные транспортные коридоры Республики Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал), Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2012, №2/6 (95). - С. 71-73 (0,19 п.л.).

4. Пути развития транспортных средств Республики Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал), Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2012, №2/5 (92). - С. 167-169 (0,19 п.л.).

5. Функции международных транспортных коридоров // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал), Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2012, №2/4 (89). - С. 120-122 (0,19 п.л.).

6. Геоэкономические предпосылки формирования международных транспортных коридоров с участками дорог Республики Таджикистан // Известия Академия наук Республики Таджикистан. Серия экономики и демографии. - Душанбе: ООО «Сомон Граф», 2011, №2 (42). - С. 132-144 (0,8 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,4 п.л.).

7. Формирование международных транспортных коридоров с участками таджикской сети автомобильных дорог // Известия Академия наук Республики Таджикистан. Серия экономики и демографии. - Душанбе: ООО «Сомон Граф», 2011, №2 (42). - С. 121-132 (0,75 п.л.).

Б) Статьи, опубликованные в других изданиях:

8. Основные направления сотрудничества стран Центральной и Южной Азии по совместному использованию услуг участка автотранспортных коридоров Республики Таджикистан // Земледелец Таджикский Аграрный университет имени Шириншоха Шотемура. Теоретический и научно-практический журнал - Душанбе: «Мехргон», 2017, №3 (75). - С. 43-47 (0,3 п.л.).

9. Таджикистан - «точка транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг // Земледелец Таджикский Аграрный университет имени Шириншоха Шотемура. Теоретический и научно-практический журнал - Душанбе: «Мехргон», 2017, №3 (75). - С. 47-50 (0,3 п.л.).

10. Инновационное развитие автотранспортной сферы Таджикистана // Вклад молодежи в инновационное развитие страны. Сборник статей магистрантов, аспирантов и молодых ученых. - Душанбе: ОАО «Издательство Дониш», 2017. - С. 80-87 (0,5 п.л.).

11. Роль развития рынка автосервисных услуг Республики Таджикистан при ресурсосберегающей ориентации отраслей инфраструктуры экономики в условиях ее модернизации // Вклад молодежи в инновационное развитие страны. Сборник статей магистрантов, аспирантов и молодых ученых. - Душанбе: ОАО «Издательство Дониш», 2017. - С. 394-408 (0,94 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,47 п.л.).

12. Основы устойчивого инновационного развития конкурентоспособности автотранспортных коридоров Таджикистана // Устойчивое развитие инновационной экономики в Таджикистане и Польше. Материалы межд. науч. практ. дист. еонф. (г. Душанбе, 23-24 декабря 2016г.). - Душанбе: ООО «Сумани Кудрат», 2016. - С. 280-284 (0,3 п.л.).

13. Развитие рынка услуг международных автоперевозок в приграничных зонах Таджикистана // Экономика Таджикистана. Институт экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан (Ежеквартальный журнал). - Душанбе: ГУП «Матбаа», 2015, №2/3 - С. 59-61 (0,19 п.л.).

14. Организация и управление маршрутами перевозок грузов в Центрально-Азиатском регионе // Роль молодёжи в развитии отечественной науки. Материалы респю науч. практ. конф. (г. Душанбе, 22 мая 2015г.). - Душанбе: ОАО «Издательство Дониш», 2015. - С. 230-241 (0,75 п.л.).

15. Пути повышения конкурентоспособности торговых и транспортных коридоров // Экономический рост в Таджикистане: достижения, проблемы и перспективы. Материалы респю науч. практ. конф. (г. Душанбе, 10 октября 2014г.). - Душанбе: ГУП «Матбаа», 2015. - С. 174-180 (0,44 п.л.).

В) Монографии:

16. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии. Монография - Душанбе. ГУЖ «Менеджмент и маркетинг», 2014. - 103с. (6,4 п.л.) (в соавторстве, автором - 2,1 п.л.).

Подписано к печати 07.07.2018г.

Формат 60x84 /16. Бумага офсетная.

Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ №129

Отпечатано в типографии «Точир»,
г. Душанбе, ул. Дехоти, ½