

**АКАДЕМИЯ НАУК РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН  
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ДЕМОГРАФИИ**

*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)**

**ДИССЕРТАЦИЯ**

на соискание ученой степени кандидата экономических наук

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

Душанбе-2018

## О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
<b>ВВЕДЕНИЕ.....</b>	<b>3</b>
<b>ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ.....</b>	<b>10</b>
1.1.Предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров.....	10
1.2.Автотранспортные коридоры и их роль в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики.....	27
1.3.Зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях.....	39
<b>ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ НА УЧАСТКАХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН.....</b>	<b>51</b>
2.1.Анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров.....	51
2.2.Таджикистан - «точка транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг.....	64
2.3.Особенности организации маршрутов по оказанию перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан.....	71
<b>ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССАМИ ОКАЗАНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ НА УЧАСТКАХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН.....</b>	<b>84</b>
3.1.Управление процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан.....	84
3.2.Пути повышения конкурентных преимуществ участков автотранспортных коридоров Республики Таджикистан по оказанию транзитных перевозочных услуг.....	112
3.3.Основные направления сотрудничества по совместному использованию оказываемых перевозочных услуг автотранспортными коридорами Республики Таджикистан.....	131
<b>ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>143</b>
<b>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ.....</b>	<b>147</b>
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ.....</b>	<b>159</b>

## ВВЕДЕНИЕ

**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. Выявлены предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров.

2. Определена роль автотранспортных коридоров в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики.

3. Изучен зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях применительно к условиям Таджикистана.

4. Проведен анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров.

5. Обоснована роль Таджикистана, как «точки транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг и указаны особенности организации маршрутов на участках автотранспортных коридоров страны.

6. Разработаны механизмы управления процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан.

7. Предложены конкретные пути повышения конкурентных преимуществ участков автотранспортных коридоров Республики Таджикистан по оказанию транзитных перевозочных услуг.

8. Определены 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 процессы 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): 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 национальными 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;

– обозначены 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: «Международные перевозки». «Экономический механизм управления транспортом», составлении учебных пособий и программ по организации перевозок автомобильным транспортом.

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



**Публикации.** По теме диссертационного исследования опубликовано 21 научные работы общим объемом 12,13 авторских печатных листов, в том числе 14 научных статей, из них 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 таблиц, 8 рисунков и приложения, общий объем работы изложен на 164 страницах компьютерного текста.

# ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

## 1.1. Предпосылки формирования рынка перевозочных услуг на национальных участках автотранспортных коридоров

Экономические преобразования, происходящие в переходном периоде к рыночным отношениям в Республике Таджикистан, требуют объективно оценить преимущества рыночной системы, которая основана на саморегулирующемся механизме. Рынок является важным механизмом регулирования деятельности автотранспортного предприятия по оказанию услуг потребителям в перевозке грузов и пассажиров. В связи с этим, «переход к рыночной экономике и внедрение рыночных отношений на виды транспорта, требует интенсивного и всестороннего изучения рынка, его законов, категорий, закономерностей, порядка, правил поведения покупателей и других необходимых элементов».<sup>1</sup>

Рынок устанавливает взаимные связи между поставщиками и потребителями по формированию и развитию перевозочной работы автомобильного транспорта. В этом случае, автотранспортники определяют потребителя, а также, по какой цене будет осуществляться перевозка и на каких условиях. Учитывая все это, они выявляют свои затраты и доходы за выполнение перевозочной работы, исходя из которых устанавливают рыночную стоимость перевозок.<sup>2</sup>

Рынок катализирует развитие перевозочной работы автомобильного транспорта через механизм конкуренции, что позволяет покупателю определить услуги и удовлетворить свои потребности. Главными предпосылками и условиями существования рынка услуг автомобильного транспорта выступают:

- наличие разных видов автомобилей, каждый из которых специализируется на перевозке определенного рода грузов и пассажиров;
- необходимость доставки грузов и пассажиров в нужное время и в

---

<sup>1</sup>Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография / А. Рауфи. Под общ.ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 255 с. - С. 116.

<sup>2</sup>Там же. - С. 117.

нужное место для удовлетворения потребностей потребителей в услугах автомобильного транспорта.

Автомобильный транспорт является важнейшей сферой национальной экономики и занимает особое место в системе рыночной экономики. Он осуществляет многообразную связь между производством и потреблением, между промышленностью и сельским хозяйством, между различными экономическими районами. От эффективности оказываемых услуг, во многом зависит уровень экономической эффективности функционирования всех других отраслей национального хозяйства в системе рыночной экономики. Вместе с тем, изменение геополитической ситуации, требование эффективного позиционирования страны в мировом сообществе, а также современные экономические мегатренды, выдвигают новые требования к транспорту, как к элементу системы национальной безопасности. Устойчивое и эффективное предоставление услуг автомобильного транспорта для многих стран является необходимым условием стабилизации и подъема экономики, обеспечения целостности государства, экономической безопасности и обороноспособности страны. Автотранспортные услуги оказывают влияние и на другие составляющие национальной безопасности: внешнеэкономическую, внутривнутриполитическую, экологическую, антитеррористическую, информационную, научно - техническую и другие.

Развитие рынка услуг автомобильного транспорта и других отраслей экономики тесно взаимосвязаны между собой. Характер подвижности населения, уровень развития производства и торговли, определяют спрос на рынке услуг автомобильного транспорта. Вместе с тем, рынок услуг автомобильного транспорта является системообразующим фактором, влияя на уровень развития других элементов производительных сил. Исторически, развитие рынка услуг автомобильного транспорта во многом определяло уровень и динамику развития страны в целом, и отдельных ее регионов.

Главными в рыночных отношениях являются экономические интересы производителей и потребителей. С учетом этого, важными особенностями такого

рынка являются следующие последовательности: взаимоотношение производителей и потребителей; необходимый объем товаров у производителей в результате заключения контрактов; продажа товара потребителю. Велика роль и значение рынка услуг автомобильного транспорта для рациональной доставки необходимого объема товаров в нужное время и в нужное место.

В современных условиях, вследствие коренных преобразований, некоторые особенности рынка услуг автомобильного транспорта претерпели существенные изменения. П. Самуэльсон рассматривает такой рынок, как упорядоченную структуру, посредством которой производители и потребители товара определяют цену и количество товара.<sup>3</sup>

В то же время, важно отметить, что рынок услуг автомобильного транспорта по некоторым своим особенностям отличается от рынка товаров. Здесь следует выделить два признака:

- 1) невозможно дать оценку услугам автомобильного транспорта до получения объекта сравнения полученных доходов;
- 2) услуга обладает свойством неопределенности, что затрудняет продвижение услуг на рынок.

Основными составными элементами рынка услуг автомобильного транспорта, которые характеризуют формы взаимосвязей и количественные пропорции между производством и потреблением, являются предложение и спрос, связанные между собой через механизм цен. Предложение и спрос неразрывно связаны между собой и являются друг для друга необходимыми условиями и источниками проявления. Их функционирование и развитие определяют характер и объем работы рынка услуг автомобильного транспорта в условиях рыночных отношений.

Экономическим изменениям между субъектами транспортной отрасли, способствовало введение в научный и практический оборот термина «рынок

---

<sup>3</sup>Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1 / П.А. Самуэльсон. - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.

автотранспортных услуг». Однако, в литературных источниках отсутствует единое определение рынка транспортных услуг.

Некоторые авторы<sup>4</sup> рассматривают рынок транспортных услуг, как инструмент достижения цели: оптимальное распределение транспортных ресурсов.

Другие авторы<sup>5</sup> рассматривают рынок транспортных услуг, как «сложную многофакторную экономическую систему обмена».

В.А. Персианов считает, что рынок автотранспортных услуг представляет собой совокупность реальных и потенциальных покупателей и продавцов по поводу обмена автотранспортными услугами.<sup>6</sup>

В экономической литературе под «рынком» понимается: 1) регулирующий экономический механизм;<sup>7</sup> 2) место встречи покупателей и продавцов;<sup>8</sup> 3) сфера обмена товарами или услугами;<sup>9</sup> 4) количество потребителей конкретного вида услуг.<sup>10</sup>

Следовательно, из вышеприведенных понятий видно, что многие исследователи рассматривают рынок автотранспортных услуг, как организационный или экономический механизм. Однако, исследования показывают, что существуют еще очень много других взглядов и подходов к решению и принятию данного вопроса.

---

<sup>4</sup>Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.

<sup>5</sup>Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985. - 64 с.

<sup>6</sup>Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт / В.А. Персианов. // Бюллетень транспортной информации, 2011. - № 2. - С. 31.

<sup>7</sup>Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики / Н.М. Шабунина. Учебное пособие для ВУЗов. - Волгоград: Изд. ВолГУ, 1996. - 184 с.

<sup>8</sup>Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие / А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

<sup>9</sup>Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. - М.: ИНФРА-15L, 1996. - 496 с, Титов К. Региональная промышленная политика: цели, задачи, приоритеты / К. Титов. // Проблемы теории и практики управления, 2002. - № 5. - С. 55-61.

<sup>10</sup>Абалкина Л.И. Курс переходной экономики. Под ред. акад. / Л.И. Абалкина. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.

В работах<sup>11</sup> следующих авторов отмечается, что «рынок услуг транспортной инфраструктуры - это прогнозирование, управление и удовлетворение спроса на товары, транспортные услуги посредством выполнения транспортных услуг, транспортно - экспедиционных работ и оказание технического обслуживания».

А в работах<sup>12</sup> нижеследующих авторов региональный рынок - это такое административно - территориальное подразделение страны, где проявляются особенности экономического, демографического, национально - бытового, природно - климатического и транспортного характера. Рынок транспортных услуг, действительно, играет связующую, формирующую и развивающую роль.

Изучение рынка транспортных услуг важно не только для исследования его свойств, количества, качества и других параметров. Также важными являются общие законы, закономерности, тенденции, факторы, определяющие стабильность экономических отношений в этой сфере.

Особый интерес представляет исследование рынка автотранспортных услуг в масштабе страны и во взаимосвязи с выходом автомобильного транспорта на другие страны и регионы мира. 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.<sup>13</sup>

Рынок автотранспортных услуг является сектором экономики, в котором автотранспортные предприятия продают свои услуги потребителям.

В современных условиях выделяют следующие важные признаки формирования рынка автотранспортных услуг:

---

<sup>11</sup>Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития / Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова. - Душанбе: Дониш, 2007. - 544 с.

<sup>12</sup>Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография / Под общ.ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева / О.К. Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 189с.

<sup>13</sup>Рауфи А. Транспорт независимого Таджикистана / А. Рауфи. // Экономика Таджикистана, 2016. - № 2-3. - С. 91-93.

- связь между поставщиками и потребителями;
- поставщики и потребители имеют оптимальный выбор партнеров по осуществлению автотранспортной деятельности;
- существует внутриотраслевая и межотраслевая конкуренция;
- автотранспортные тарифы являются важным фактором ценообразования на рынке автотранспортных услуг;
- финансовая устойчивость автотранспортных предприятий зависит от результатов финансово - хозяйственной деятельности этих предприятий.

Коренные преобразования, происходящие в автотранспортной отрасли, определяют отличительные черты автотранспортных предприятий, как субъекта рыночных отношений:

1) сложность - структура автотранспортных предприятий состоит из множества составляющих, которые поддерживают различные отношения;

2) автономность - руководители автотранспортных предприятий сами принимают решения и несут полную ответственность за их последствия;

3) производительность - работники автотранспортных предприятий оказывают услуги потребителям;

4) социологизация - автотранспортные предприятия имеют свои интересы и цели, и определяют проведение системы в целом;

5) открытость - автотранспортные предприятия взаимодействуют во внешней среде;

б) активность и гибкость - автотранспортные предприятия быстро и гибко адаптируются к изменяющимся условиям.

С учетом вышеизложенного, наиболее полным определением рынка автотранспортных услуг является «система, с помощью которой перевозчики и грузоотправители определяют цену и количество услуг». Вместе с тем, целью развития рынка автотранспортных услуг, является полное удовлетворение автотранспортных потребностей территориальных образований. Поэтому, эволюция рынка автотранспортных услуг охватывает три этапа:

- определение формы экономических отношений между участниками

рынка;

- функционирование, т.е. воспроизведение автотранспортных процессов;
- развитие, т.е. новое, качественное автотранспортное обслуживание потребителей.

Следует отметить, что в условиях рыночных отношений происходят изменения, взаимосвязанные с определением параметров рынка. Важным фактором развития рынка, можно считать неустойчивость его рыночной ситуации и нестабильность процессов самоорганизации.<sup>14</sup> Развитие рынка способствует появлению экономического результата за период времени.

Применение инновационных методов, является важным условием организации работы на рынке транспортных услуг. Здесь важными являются проблемы анализа тенденций и особенностей функционирования рынка автотранспортных услуг, проблемы построения более точных прогнозов поведения рынка автотранспортных услуг и его потенциала.

Целесообразно отметить, что определение конкретного рынка автотранспортных услуг, требует четкого анализа, позволяющего выявить эффективность полученных результатов при управлении развитием автотранспортной отрасли. В целом, процедуры анализа и проектирования экономических систем на рынке автотранспортных услуг включают следующие этапы:<sup>15</sup>

- идентификация и анализ цепей системы;
- формирование организационной структуры системы;
- разработка эффективного механизма решения задач.

Следует отметить, что рынок автотранспортных услуг также является средством развития международных и межрегиональных торговых связей в

---

<sup>14</sup>Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие / А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002.-146 с.

<sup>15</sup>Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного регионогенеза / П.В. Акинин, А.В. Арискина, Д.С. Кузьмин. - Ставрополь: Ставропольское книжное издательство, 2004 - 292 с.



масштабах территориальных образований.<sup>16</sup>

Динамичное развитие рыночных отношений в Республике Таджикистан, предопределяет приоритет развития рынка автотранспортных услуг в целом по стране и выход за ее пределы. Рынок автотранспортных услуг может стать стимулятором экономического развития между странами через созданные и функционирующие автотранспортные коридоры. Он может стать основой развития других сфер национальной экономики. Важно отметить, что основанием для развития рынка автотранспортных услуг, является необходимость стимулирования процесса оказания услуг в условиях жесткой конкуренции, стабильного развития инновационных процессов.

Следует отметить, что реализация цели рынка автотранспортных услуг в условиях открытия и функционирования транзитных автотранспортных коридоров, способствует решению следующих проблем:

- предоставление необходимых условий для дальнейшего развития рынка автотранспортных услуг;
- формирование структуры рынка автотранспортных услуг с учетом экономической политики стран, пользующихся услугами транзитных автотранспортных коридоров;
- улучшение механизма государственного регулирования рынка автотранспортных услуг;
- совершенствование механизма управления рынком автотранспортных услуг;
- быстрая и гибкая адаптация методов государственного регулирования к условиям рыночных отношений;
- развитие современного маркетинга и менеджмента на рынке автотранспортных услуг;
- уточнение перечня индикаторов анализа состояния и перспективного развития рынка автотранспортных услуг;

---

<sup>16</sup>Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики) / Е.А. Жуков. - М.: Наука, 1990. - 160 с.

- выявление экономических особенностей страны, степень их воздействия на развитие рынка автотранспортных услуг;
- развитие автотранспортных процессов на рынке автотранспортных услуг;
- согласование действий и координация деятельности на рынке автотранспортных услуг;
- совершенствование методов исследования и регулирования рынка автотранспортных услуг;
- создание государственной и межгосударственной информационной системы;
- развитие единого информационного пространства региональных автотранспортных систем;
- предложение рекомендаций, способствующих эффективному развитию потенциала рынка автотранспортных услуг;
- создание условий и предпосылок для добросовестной конкуренции на рынке автотранспортных услуг;
- оказание инвестиционной адресной поддержки субъектам хозяйствования на рынке автотранспортных услуг.

Известно, что целью открытия и функционирования транзитных автотранспортных коридоров, является создание совершенного рынка автотранспортных услуг, с учетом высокого качества предлагаемых автотранспортных услуг, кооперации материальных, трудовых и финансовых ресурсов. Следовательно, совершенный рынок автотранспортных услуг связан с высокотехнологичной материально-технической базой действующих транзитных автотранспортных коридоров.

В системе рынка автотранспортных услуг, основным фактором социально - экономического развития считается территория. Территориальные параметры оказывают воздействие на выбор транспортных средств, вид транспорта, формы организации автотранспортного процесса, неравномерность транспортного потока.

Некоторые авторы<sup>17</sup> рассматривают территорию, как внешний фактор по отношению к автотранспортной системе. В сочетании этих составляющих территории выявляются признаки формирования транспортных потоков.

Профессор Лившиц В.Н. в своей работе в достаточной степени изучает проблемы взаимосвязанного развития, расселения и обслуживания транспортных сетей.<sup>18</sup> Однако, до настоящего времени, малоизученными считаются проблемы нахождения оптимальных путей формирования территориально - хозяйственных комплексов.

Одним из важных аспектов этих разработок, является нахождение оптимальных форм организации автотранспортного обслуживания. Следует заметить, что в исследованиях рассматривается только транспортная сеть, а другой необходимый элемент совершенствования автотранспортного обслуживания - организация услуг по перевозке - рассматривается слабо.

При таком раскладе, система рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров несовершенна и не способна использовать имеющиеся резервы.

На наш взгляд, решение этой проблемы возможно путем проведения исследований рынка автотранспортных услуг в автотранспортных коридорах с одинаковыми экономическими возможностями их, но с различным уровнем развитости автомобильного транспорта.

Таким образом, проведенные исследования свидетельствует о разветвленности этой проблемы и не позволяют в полной мере использовать экономические возможности рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров. При этом, целесообразна систематизация результатов исследований многих экономистов, что необходимо для выработки предложений по совершенствованию рынка услуг автотранспортных коридоров.

---

<sup>17</sup>Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография / Под общ.ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. - Душанбе.: Ирфон, 2002. - 189 с, Сивоградов О.В. Региональные пассажирские транспортные системы / О.В. Сивоградов. - М.: Наука и техника, 1988. - 135 с.

<sup>18</sup>Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.

Автомобильный транспорт занимает ключевое место в международном товарообмене. С одной стороны, автомобильный транспорт является необходимым условием осуществления международного разделения труда, а с другой стороны - он в качестве экспортера своей продукции выступает на международных рынках. На международных рынках автомобильный транспорт представляет специфический товар - автотранспортные услуги. Следовательно, формируются два различных подхода к роли автомобильного транспорта в системе внешнеэкономических связей.

В научной литературе различают транспортные, логистические и экономические коридоры.<sup>19</sup> 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.

Главными намерениями формирования автотранспортных коридоров, так же, как и Единого транспортного пространства, является унифицирование национального законодательства, гармонизация транспортной системы стран, создание единой международной транспортной инфраструктуры, действующей с использованием одинаковых технических норм и технологий перевозок. Переход к системам транспортных коридоров шел последовательно, но в настоящее время вопросы создания транспортных коридоров из фазы обсуждения перешли в фазу претворения в жизнь на практике. Большинство стран Европы и Азии стремятся добиться размещения международных транспортных коридоров<sup>20</sup> на своих

---

<sup>19</sup>Цзе, Э. Развитие экономических коридоров НАФТА (Североамериканская зона свободной торговли) / 10-я Министерская конференция (г. Баку 22-24 ноября 2011 г.) -<http://www.carecprogram.org/uploads/events/2011/SOM-Nov/NAFTA-Economic-Corridor-Development-ru.pdf>.

<sup>20</sup>Под международными транспортными коридорами (МТК) понимается совокупность наиболее технически оснащенных магистральных транспортных коммуникаций, как правило, различных видов транспорта, связывающих различные страны и обеспечивающих

территориях. Идея о создании транспортных коридоров появилась еще в 1978 году и приобретает все большую актуальность на сегодняшний день.

Международные автотранспортные перевозки стали приобретать достаточно крупные масштабы, что повлекло за собой потребность формирования транспортных путей международного значения, как пассажирского, так и грузового, на территории отдельных стран. 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.

Международные автотранспортные коридоры имеют особую важность для каждой страны. Значимость автотранспортных коридоров колоссальна не только с позиции коммерческой выгоды, но и с позиции национальной безопасности, в экономической, военной, промышленной, демографической, продовольственной и социальной сфер жизни государства. Международные автотранспортные перевозки, осуществляя динамичное развитие инфраструктуры, также способствуют активному росту промышленного, экономического, военного и демографического состояния населения и страны в целом.

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

---

перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении, на направлениях их наибольшей концентрации.

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 моменты, 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.

Формирование и развитие системы автотранспортных коридоров происходят в рамках двухстороннего и многостороннего сотрудничества государств в сфере автотранспортных сообщений. В связи с этим, на национальные органы государственного управления ложится не только обеспечение создания и функционирования национальных участков автотранспортных коридоров, но и координация этой работы с соответствующими органами стран - участниц автотранспортных коридоров. Решение указанных проблем, требует разработку и реализацию скоординированной системы мер по обеспечению необходимых условий функционирования рынка транспортных услуг стран-участниц автотранспортных коридоров, укреплению производственно

- технической базы автомобильного транспорта, разработку и унификацию законодательно - правовой и нормативной базы, обеспечивающей эффективное функционирование автотранспортного коридора на логистических принципах. Указанная система мер должна сочетать усилия государств, субъектов государств, инициативу коммерческих субъектов транспортного рынка и предусматривать полное и эффективное использование их ресурсного, производственного и интеллектуального потенциала, возможностей существующей транспортной инфраструктуры, географического положения.

Формирование и развитие системы автотранспортных коридоров является важной составной частью общей системы мер, принимаемых для улучшения положения на национальном рынке транспортных услуг, что будет способствовать приросту объема перевозок в стране в целом, повышению их качества и безопасности, сокращению вредного воздействия транспорта на экологию. В целях содействия росту экономики, страны заключают с другими странами региона и мира соглашения о международных автомобильных перевозках, что служит основанием для формирования маршрутов сети автотранспортных коридоров.

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.

Создание целостной системы рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров и обеспечение необходимого развития участков коридоров, должно осуществляться за счет решения ряда конкретных задач. Считаем, что в настоящее время, основными из них являются следующие:

- сбалансированное развитие национальной транспортной инфраструктуры с целью интеграции ее в международные транспортные системы;
- создание механизма, обеспечивающего необходимое взаимодействие между различными видами транспорта в интермодальной транспортной цепи, основанной на логистических принципах;
- оптимизация транспортного процесса с целью повышения качества перевозок и снижения транспортных издержек в конечной стоимости товаров;
- привлечение дополнительных грузопотоков для перевозки по автотранспортным коридорам.

Начальным и наиболее важным этапом работы по формированию участков автотранспортных коридоров, проходящих по территории Республики Таджикистан, является оценка существующей или потенциальной грузовой базы и пассажиропотоков, тяготеющих к республиканским транспортным системам и выбор направлений национальных участков автотранспортных коридоров. Особенно важным данный этап представляется в том случае, когда автотранспортные коридоры создаются при отсутствии или слабой интенсивности существующих грузо - и пассажиропотоков в силу недостаточной развитости транспортной и сопутствующей инфраструктуры. Неверные оценки потенциальных грузовых и пассажирских потоков могут явиться причиной принятия ошибочных принципиальных решений о формировании коридора и, в итоге, приведет к ущербу для национальной экономики. Этот этап работы выполняется на основе анализа имеющихся и перспективных грузо- и пассажиропотоков, тяготеющих к конкретным направлениям, проходящим по территории Республики Таджикистан.

Для принятия решений по формированию любого автотранспортного коридора, тяготеющие к нему перевозки должны быть представлены в виде грузо - и пассажиропотоков, подлежащих освоению в рамках данного коридора, с



указанием категорий грузов, плотности грузо - и пассажиропотоков, их распределения и других характеристик, необходимых для прогнозирования распределения перевозок по видам транспорта и звеньям транспортной сети, классам качества, а также для выбора наиболее эффективных, для их осуществления технических средств. Необходимое внимание будет уделено организации перевозок укрупненных грузовых единиц по стандартам международных и региональных организаций, а также грузов, требующих специальной технологии перевозок. Прогноз перевозок разрабатывается как на ближайшие годы, так и на возможно более отдаленную перспективу, определяемую наличием необходимой для него достаточно надежной информации.

После принятия принципиального решения о целесообразности формирования автотранспортных коридоров с участием Республики Таджикистан, будут определены рамки национального участка автотранспортных коридоров с учетом объемов существующих и перспективных грузопотоков, их конфигурации, состояния транспортной инфраструктуры. В условиях независимости и суверенитета Республики Таджикистан, исходя из необходимости полного использования имеющихся мощностей его автотранспортной системы, концентрации автотранспортной работы на наиболее технически оснащенных автотранспортных магистралях, будет «обеспечен его выход из транспортного тупика посредством создания международных транспортных коридоров - на севере через территорию Кыргызстана, на западе через территорию Узбекистана, на юге через территорию Афганистана и на востоке через территорию Китая. Дальнейшее развитие этих коридоров требует совершенствование их инфраструктуры, прежде всего, создания транспортно-логистических центров».<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup>Рауфи А. Формирование и развитие транспортных коридоров Таджикистана. - В кн.: Социально - экономические достижения Республики Таджикистан за годы государственной независимости / А. Рауфи // Материалы республиканской научно-практической конференции, посвященную 25-летию независимости Республики Таджикистан и 20-летию РТСУ, 28 апреля - Душанбе: РТСУ, 2016. - С. 149-156.

Следовательно, следующий этап формирования и развития системы рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров - детальная оценка текущей эффективности функционирования транспортной инфраструктуры в рамках автотранспортных коридоров: состояния ее объектов, уровня организации перевозочного процесса. Результаты такой оценки будут в дальнейшем использованы для планирования и осуществления конкретных мероприятий с целью развития транспортной инфраструктуры, внедрения передовых транспортно - логистических технологий, совершенствования нормативно - правовой базы, повышения безопасности автотранспортной деятельности, улучшения информационного обеспечения участников транспортного процесса, обеспечения международной поддержки формирования рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров.

Создание необходимых условий функционирования автотранспортных коридоров на территории Республики Таджикистан, предусматривает совершенствование национальной нормативно - правовой базы и обеспечение международной поддержки. Требуется совершенствование законодательных и нормативных актов, регулирующих вопросы деятельности автотранспортных предприятий, органов таможенного контроля, пограничных, санитарных и других служб, взаимодействия их между собой и с другими участниками автотранспортного процесса, гармонизация национального законодательства с международными нормативно - правовыми актами, регулирующими международные перевозки и функционирование автотранспортных коридоров, а также обеспечение интересов таджикской стороны при формировании и развитии автотранспортных коридоров.

В связи с этим, некоторые авторы<sup>22</sup> считают, что главной задачей стран участников автотранспортных коридоров является отрегулировать транспортные коридоры, используя международные автотранспортные перевозки, для обеспечения устойчивых отношений с другими странами мира.

---

<sup>22</sup>Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Потенциал грузовых перевозок в условиях мирового кризиса / Е. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. // Международные транспортные коридоры ЕврАзЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. - Евразийский банк развития, 2009 г.

Автотранспортные коридоры способны оказывать качественный сервис для экспортных и импортных перевозок.

Таким образом, использование автотранспортных коридоров способствует снижению себестоимости перевозок, увеличению финансовых возможностей для модернизации и развития элементов совместно используемой транспортно - логистической инфраструктуры коридоров. Организация международных перевозок по автотранспортным коридорам требует решения большого числа административно - технических вопросов, таких как строительство и эксплуатация транспортной инфраструктуры, ее обслуживание, организация режимов работы, организация движения, согласование технических параметров перевозок и др. Отношения транспортно-технического характера регулируются как международными договорами, так и нормами внутреннего административного права. Следовательно, автотранспортные коридоры, как совокупность магистральных транспортных коммуникаций с соответствующим обустройством и инфраструктурой, обеспечивают перевозки пассажиров и грузов в международном сообщении на направлениях их наибольшей концентрации.

## **1.2. Автотранспортные коридоры и их роль в оказании перевозочных услуг в системе рыночной экономики**

Развитие транспортной системы рассматривается как залог укрепления экономической безопасности и защиты национальных интересов страны. С этой точки зрения, анализируются соглашения и основные направления сотрудничества страны с другими странами, которые предусматривают совместное использование автотранспортных коридоров.

В Центральной Азии есть достаточно хорошо распространенная инфраструктурная сеть, унаследованная от советского и постсоветского периодов. Отметим, что регион расположен на перекрестке нескольких международных автодорожных и железнодорожных маршрутов. Основные евроазиатские маршруты в Центральной Азии четко обозначены на карте Совместного проекта Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций/Экономической и социальной комиссии Организации Объединенных

Наций для Азии и Тихого океана (ЕЭК ООН/ЭСКАТО ООН) по развитию евроазиатских транспортных связей, в рамках которого в целях приоритетного сотрудничества предлагаются четыре основных евроазиатских коридоров.<sup>23</sup> Данный проект выбрал 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. Все маршруты, пролегающие через Центральную Азию, приведены на картах в приложении А.

Целью формирования автотранспортных коридоров на территории Республики Таджикистан, является повышение эффективности внешних торговых и транзитных перевозок и обеспечение гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договорённостей, укрепляющих экономическую безопасность государств.

Автомобильный транспортный комплекс представляет собой:

- три Азиатские магистрали 7, 65 и 66 проходят через Республику Таджикистан;
- АН 7 формирует магистраль север - юг;
- участок дороги между Душанбе и Худжандом на АН 7 проходит через горный массив;

---

<sup>23</sup>Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций / Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН, 2008г.

- в зимний период необходим объезд через Узбекистан;
- южная часть проходит через Курган-тюбе и Нижний Пяндж, выход на Афганистан;
- АН 65 является важной артерией с целью экспортных грузов, которые проходят через Турсунзаде, выход на Узбекистан;
- в восточном направлении - больше всего северное направление дорога связывает Душанбе с Гармом, Джиргаталом и затем выходит на Карамык, выход в Кыргызстан;
- АН 66 является самым длинным участком - проходит через Душанбе, Кофарниган, Куляб, Мургаб и перевал Кульма, выход на Китайскую Народную Республику, однако, имеет низкий уровень технического обслуживания маршрута, что требует срочной реабилитации и модернизации. Имеет ограниченное количество логистических предприятий;
- все приезжающие автотранспортные средства, пересекающие границу (независимо от пункта конечного назначения или в транзите) направляются на терминалы АВВАТ;
- все приезжающие грузовики должны иметь разрешения. У всех водителей также должны быть визы.

#### Национальная ассоциация - АВВАТ:

- выполняет функции регистрации транспортных компаний - функция делегирована Министерством транспорта и коммуникации Республики Таджикистан;
- реализует и управляет выполнение конвенции Международных дорожных перевозок в Республике Таджикистан;
- отвечает за контроль технических спецификаций и стандартов транспортных средств;
- выдает международные лицензии на транспортную деятельность (Министерство транспорта и коммуникации Республики Таджикистан выдает лицензии на местную транспортную деятельность);
- проверяет и управляет присутствием иностранных грузовиков на территории Республики Таджикистан.

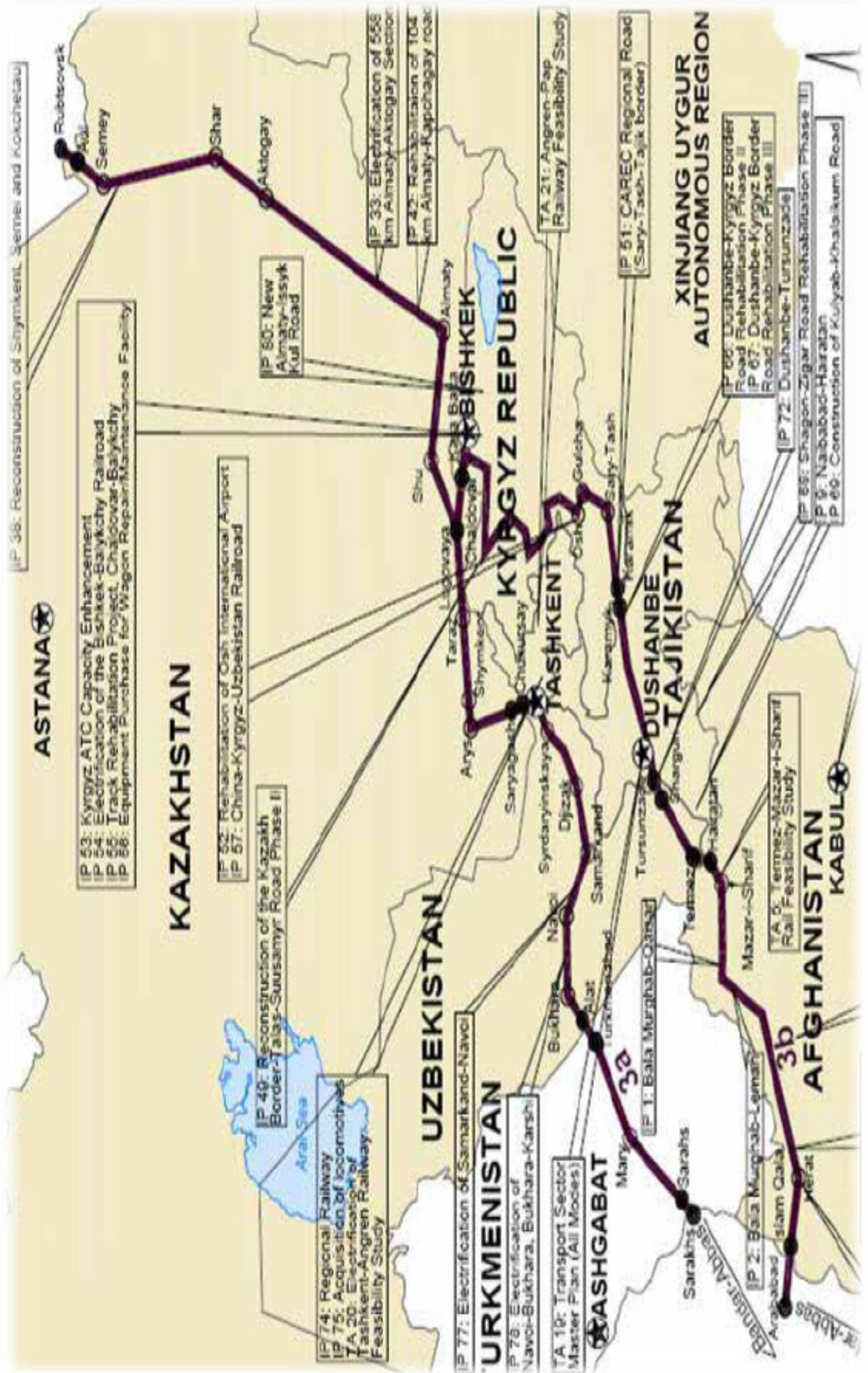


Рисунок 1 - Основные транспортные коридоры в Таджикистане

Как видно на рис. 1., Республика Таджикистан расположена в сети Азиатских автомобильных дорог и граничит с 4 странами: Узбекистаном, Кыргызстаном, Исламским государством Афганистан и Китайской Народной Республикой. Вдоль границы Республики Таджикистан насчитываются 24 пограничных пропускных пунктов. Из них 17 пропускных пунктов находятся на границе с Узбекистаном, 5 - на границе с Кыргызстаном, 4 - на границе с Исламским государством Афганистан и 1 - на границе с Китайской Народной Республикой.<sup>24</sup>

Транзитные коридоры и интермодальные<sup>25</sup> (мультимодальные) маршруты, проходящие через Республику Таджикистан, обеспечивают связь стран Содружества Независимых Государств с северным Афганистаном, Пакистаном, Индией, а также странами персидского залива и Китайской Народной Республикой, а также с другими странами этого региона.

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

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:

---

<sup>24</sup>Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». - С. 28.

<sup>25</sup>Интермодальные (межтранспортные) грузовые перевозки означают «концепцию использования двух или более «подходящих» режимов (видов транспорта), в их сочетании, с целью образования интегрированной транспортной цепочки, направленной на достижение операционно-эффективной и экономически целесообразной доставки товаров из их точки происхождения в их точку назначения». David Lowe, "Intermodal freight transport" (Amsterdam: Elsevier / Butterworth-Heinemann, 2005: 1).

1. Хаваст (граница Узбекистана) - Ходжент - Душанбе - Курган-тюбе - 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 - Курган-тюбе - 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.

На рынок автотранспортных услуг и международные автомобильные сообщения негативное влияние оказывают различные барьеры, результатом действия которых является ограничение доступа на рынок, повышение стоимости доставки грузов, увеличение сроков доставки, снижение эффективности автомобильных перевозок и, в конечном итоге, снижение конкурентоспособности внешнеторговых товаров. Внесенная новая форма таможенно - регистрационного удостоверения товаров и автотранспортных средств, ощутимо сократило время таможенных процедур, особенно для транзитных грузов.

Доминирующим транспортом перевозки грузов и людей за пределы страны, является железнодорожный транспорт. 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%).<sup>26</sup>

Длина расстояния перевозки между пунктами А и Б, в среднем составляющая 1421 км., является идеальной для железнодорожного транспорта и, вероятнее всего, железнодорожный транспорт сохранит свою доминирующую позицию.

Эффективная система транспортировки является неотъемлемой частью экономики, в том числе доходы от транспортировки. Географическое положение Таджикистана благоприятно в целях того, чтобы сделать его мостом между Восточной и Южной Азией (Китайской Народной Республикой, Исламским государством Афганистан, Пакистаном, Индией, Малайзией и Сингапуром), а также странами Средней Азии, Содружества Независимых Государств и Юго-Западной Азии.

---

<sup>26</sup>Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». - С. 29-30.

Образование свободных экономических зон в Согдийской, Хатлонской и Горно-Бадахшанской автономной (ГБАО) областях поможет способствовать экономической активности рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров. Дальнейшая оптимизация материальных и информационных потоков, в зависимости от ситуации на рынках и адекватное обеспечение экономической конкурентоспособности предприятий транспорта, возможно на основе совершенствования коммуникаций и создания региональных логистических систем, охватывающих всю цепь товародвижения с максимально эффективными связями между отправителями и получателями грузов.

В настоящее время объем перевозимых международных грузов в контейнерах является небольшим (в 2008г. меньше чем 15000 по железной и более 2000 по автомобильной дороге). Ожидается его увеличение до 2016г. более чем на 25% в год, однако, к 2025г., ожидается снижение этого показателя до 5% (табл. 1.1).

Таблица 1.1

## Объем международных перевозок грузов, в контейнерах

Показатели	Периоды			
	2010г.	2010-2014гг.	2015-2019гг.	2020-2025гг.
Темп роста, %	25	15	10	5
Ожидаемое количество перевозок	27500	62000	100000	127000

Источник: Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». - С.80.

В Республике Таджикистан, главными причинами, тормозящими развитие контейнерных перевозок, являются невозможность использования контейнеров по причине отсутствия необходимых средств погрузки и разгрузки, отсутствие согласованных, то есть подписанных конвенций с соседними странами с целью разрешения контейнерных перевозок, низкие объемы обратных грузов и недостаточное количественное соотношение ценных и скоропортящихся грузов.

Поэтому, важно оказание содействия в предоставлении краткосрочных инвестиций, приобретения соответствующего оборудования, с целью погрузки и разгрузки контейнеров в двух наиболее важных грузовых терминалах Душанбе и Худжанде, обеспечение других контейнерных площадок, где осуществляются интермодальные перегрузки и комплектование грузов необходимым оборудованием. На эти цели предусматриваются около 10 миллионов долларов инвестиций и льготное кредитование.<sup>27</sup>

Наиболее важным в этой связи, содействовать развитию экспедиторских компаний в нашей стране, являющихся операторами мультимодальных и интермодальных перевозок и всяческое поощрение их деятельности, как одного из видов интеллектуального бизнеса. Они, не требуя больших материальных капиталовложений, вместе с развитием логистических услуг и учреждением логистических центров, будут способствовать дальнейшему укреплению доминантной функции Республики Таджикистан в региональном пространстве.

Особая роль в развитии интермодальных и мультимодальных перевозок грузов, будет принадлежать планируемым на территории Республики Таджикистана сети логистических центров в городах Турсунзаде и Вахдате. Железнодорожная ветка Вахдат - Яван позволит соединить грузообразующие и промышленные районы в целях логистической обработки грузов. Также 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.

Внедрение системы позволяет создать:

– базу данных по инфраструктуре автотранспортных коридоров;

---

<sup>27</sup>Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». - С. 80.

- базу данных участников грузовых перевозок;
- центры управления работой транспортных коридоров и информационного обслуживания участников;
- прогноз оптимизации сети грузоперевозок.

В период реализации программы будут созданы реальные условия с целью дальнейшего изменения структуры перевозок в пользу мультимодальности.

В апреле 2011 года в Ашхабаде было подписано Соглашение по созданию нового транзитно - транспортного коридора Узбекистан - Туркменистан - Иран - Оман - Катар, который свяжет Центральную Азию и государства Ближнего Востока.

Существенным звеном в международных транспортных перевозках между государствами Азиатского региона призвана стать железная дорога Туркменистан - Афганистан - Таджикистан. Соответствующий Меморандум, касающийся реализации данного проекта, был подписан в туркменской столице в ходе трехсторонней встречи Президентов Туркменистана, Афганистана и Таджикистана 20 марта 2013 года.

На первом этапе он предусматривает строительство двух участков железной дороги: 85-километровой линии Атамырат - Имамназар на территории Туркменистана и 38-километровой линии от Имамназара до населенного пункта Андхой на территории Афганистана.<sup>28</sup>

Важно отметить, что любой транспортной системе изначально присущи две проблемы, которые слабо зависят от важнейших субъективных и объективных факторов, но решающим образом сказываются на экономическом развитии стран.

Первая, это территориальная проблема, заключается в недостаточности транспортной сети, при том, что государства Центральной и Южной Азии занимают чрезвычайно важные территории. Экономика этих территорий не может успешно развиваться без взаимосвязанных сообщений: железнодорожных, автомобильных, трубопроводных, морских и воздушных.

---

<sup>28</sup>Международный транспортный коридор "Север-Юг" даст Туркменистану новые перспективы. <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/mezhdunarodnyi-transportnyi-koridor-sever-yug-dast-turkmenistanu-novye-perspektivy.html>

Вторая, геополитическая проблема, заключается в том, что страны Центральной и Южной Азии на протяжении многих веков развивались изолированно друг от друга. Страны Центральной, в частности Средней Азии, унаследовали инфраструктуру перевозок, которая в период долгих лет формировалась как единый транспортный комплекс.

Транспорт Союза Советских Социалистических Республик имел мощную государственную поддержку в виде централизованных капитальных вложений, составляющих 5-8% общих расходов государственного бюджета; регулярное обновление подвижного состава; единую систему сбалансированных тарифов, что позволяло поддерживать транспортную составляющую - цены товаров на сравнительно низком уровне.

По отдельным странам Центральной Азии произошло снижение объемов производства и перевозок более чем на пятьдесят процентов. Разрушение единой инфраструктуры перевозок и экономический спад производства привели к тому, что обновление подвижного состава резко сократилось, износ транспортных средств приблизился к критическому уровню.

Следует сказать, что транспорт представляет собой не одну только «черную дыру» в национальных бюджетах. Транспортные услуги, как отрасль международных услуг, могут существенно увеличить положительный платежный баланс стран Центральной Азии, за счет развития торговых отношений с соседними странами дальнего зарубежья, в частности, за счет соседних государств Южной Азии. Однако, возникающие по причине различных препятствий общие избыточные затраты, приводят к высокой величине фрахтового фактора на территории стран Центральной и Южной Азии.

Важно отметить, что устойчивое функционирование транспортной системы Центральной и Южной Азии возможно лишь в условиях доброжелательного международного сотрудничества, открытости экономики этих стран и либерализации их внешнеэкономических связей. Указанная либерализация неизбежно ведет к:

- расширению круга субъектов внешнеэкономической деятельности;

- повышению активности стран и регионов на основе действия конкурентного механизма, использования рыночных инструментов регулирования их деятельности;

- восприятию передовых технологий, новых стандартов качества, своевременному реагированию на изменение конъюнктуры внешних и внутренних рынков.

В этой связи, в международных соглашениях всегда подчеркивалась важность: совершенствования подвижного состава; увеличения количества транспортных средств, приспособления их к условиям международных перевозок; развития кооперации между отечественными и зарубежными транспортными организациями; создания совместных предприятий; увеличения объемов внешнеторговых перевозок; соблюдения технических и экономических нормативов при использовании зарубежными государствами, портов, аэропортов и автодорог; увеличения доли специализированного подвижного состава, учитывающего структуру, габарит, вес и ценность грузов; обустройства дорог и путей сообщения международного значения; реконструкции аэропортов, развития сети трубопроводного транспорта; модернизации пограничных переходов; реформирования межгосударственных отношений, выработки согласованной, скоординированной транспортной политики всех государств в пространстве Центральной и Южной Азии.

Если не принимать во внимание субъективные факторы, страны Центральной Азии пострадали по причине излишней закрытости своей экономической системы. Возможности транспорта этих стран сдерживались до перехода к рынку высокой степенью хозяйственной автаркии:

- закрытость вследствие монополистического огосударствления экономик, ныне независимых государств;

- консервация, в период длительного времени, отсталой утяжеленной структуры народнохозяйственного комплекса;

- низкая восприимчивость результатов научно - технического прогресса национальными производителями;

- снижение эффективности использования основных ресурсов, в том числе ресурсов стратегического назначения;
- искусственное деление продукции на экспортную и предназначенную в целях внутреннего потребления, что привело к потере «мотивации» и недоразвитию конкурентоспособных видов производства.

### **1.3. Зарубежный опыт развития рынка перевозочных услуг в современных условиях**

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. В Республике Узбекистан экспортируемая продукция перерабатывающей промышленности состоит из одного товара - легковых автомобилей.

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. Условия внешней торговли в Таджикистане ухудшились и объем экспорта страны сократился.

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

благополучия 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). Некоторые страны региона могут получать значительные валютные поступления от незаконной торговли наркотиками, но маловероятно, что эти ресурсы используются с целью финансирования импорта. Доходы от незаконной деятельности, концентрируются в руках узкой группы лиц, которые мало инвестируют внутри своей страны, а в основном выводят эти средства в «тихие места» за пределами региона. Поэтому, приток валюты от незаконного экспорта, в основном, балансируется утечкой капитала из этих стран.

Другой, общей характеристикой внешней торговли всех стран региона, является быстрый рост импорта. Это происходит благодаря значительному увеличению Валового внутреннего продукта и внутреннего спроса в регионе после 2000г., укреплению национальных валют. В результате, все экономики региона в настоящее время стали более открытыми по сравнению с 2000 годами.

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 (НИИ), позволяющего более точно измерить изменения в концентрации торговли:

$$НИИ = \left\{ \sqrt{\sum_{i=1}^{i=N} (\gamma_j / V)^2} - \sqrt{1/N} \right\} / (1 - \sqrt{1/N})$$

где,

$N$  - число рынков/товаров (на основе 4 - значных кодов ТАРВЭД);

$\gamma_i$  - экспорт/импорт из стран/ в страну  $i$  или товара  $i$ ;

$\gamma$  - общий объем экспорта/импорта;

$НИИ$  - принимает значения от 0 до 1;



Чем больше значение индекса, тем больше концентрация торговли (табл.1.2).

Таблица 1.2

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		ННИ		Доля трех основных товаров, % от общей суммы		ННИ	
	2000	2016	2000	2016	2000	2016	2000	2016
<b>Экспорт</b>								
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
<b>Импорт</b>								
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: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С.14.; Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, за 2000-2016 гг.

В табл. 1.2 приведены значения уровня концентрации внешней торговли в странах Центральной Азии за 2000-2016 гг. 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. Что касается географической концентрации импорта, то она увеличилась во всех странах, кроме Казахстана.

Есть также общие моменты стран Центральной Азии, связанные с торговлей со странами Южной Азии.

В период с 2000 по 2016 гг., роль Китая (17,7 раз) и Европейского Союза (8,62 раз) резко возросло в качестве экспортных рынков стран Центральной Азии.

Набирает оборот в качестве экспортных рынков и страны Южной Азии (6,65 раза). И эта тенденция приобретает более устойчивый структурный характер. Доля России от 23,3% в 2000г. снизилась до 16,4% в 2016г. Таким образом, основные потоки экспортных товаров стран Центральной Азии направлены больше всего на страны Южной Азии, что свидетельствует о существенной географической переориентации экспортного потенциала стран Центральной Азии.

Таблица 1.3

## Экспорт стран Центральной Азии на основные рынки Южной Азии

Страны	2000		2016		Изменение	
	Млрд. долл. США	% от общей суммы экспорта	Млрд. долл. США	% от общей суммы экспорта	Млрд. долл. США	% от общей суммы экспорта
Южная Азия:	1,15	7,41	7,65	9,00	6,65	1,21
Афганистан	0,15	0,91	0,49	0,6	3,27	0,67
Пакистан	0,04	0,3	0,20	0,2	5,00	0,67
Иран	0,5	3,3	4,0	4,8	8,00	1,45
Индия	0,06	0,4	0,26	0,3	4,3	0,75
Турция	0,4	2,5	2,7	3,1	6,8	1,24

Источник: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 16.; Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные сборник, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, за 2000-2016 гг.

В 2016г. Южная Азия, Европейский Союз и Китай, вместе, получили более двух третей общего экспорта стран региона, тогда как совокупная доля Европейского Союза, России и Китая в 2000г., была близка к 50%. Поэтому возросшая товарная концентрация экспорта привела к увеличению совокупной доли Европейского Союза, Китая и Южной Азии.

В 2000-2016 гг. на внешнюю торговлю стран Центральной Азии оказывали влияние многие факторы, в том числе макроэкономическую, торговую и структурную политику, проводимую правительствами стран региона, а также

изменения цен на международных товарных рынках. Подробный анализ этих факторов как таковых, не входит в задачи данной работы, так как каждый из них рассматривается постольку, поскольку он, оказывает влияние на внешнюю торговлю стран Центральной Азии.

В первое десятилетие XXI века в странах Центральной Азии было периодом экономического восстановления после глубокого спада в ходе переходных процессов, происходивших в 1990-е гг. В странах Центральной Азии среднегодовой темп экономического роста в приросте Валового внутреннего продукта превысил 10% в Туркменистане, и был высоким (8%) в Афганистане, Казахстане и Таджикистане (табл. 1.4).

Таблица 1.4

## Некоторые макроэкономические показатели стран Центральной Азии

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

Источник: Могилевский Р. Тенденции внешней торговли стран Центральной Азии. Институт государственного управления и политики / Р.Могилевский. // ДОКЛАД. - 2012. - № 1, дополненное автором в монографии Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 8.; Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные сборник, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, за 2000-2016 гг.

Таким образом, данные табл. 1.4 показывают, что внутренний спрос в этих странах, в том числе спрос на импортную продукцию, значительно вырос.

Существенным барьером с целью развития торговли в регионе является недостаточно развитая и не всегда хорошо обслуживаемая инфраструктура.

Другая группа факторов, оказывающих влияние на внешнюю торговлю стран региона, как было указано выше, связана с проблемами коррупции и не эффективным функционированием государственных структур управления. Это находит свое выражение в значениях Всемирных показателях управления, рассчитанных Всемирным банком (табл. 1.5). К тому же, не эффективные государственные институты, ответственные за содействие торговле, недостаточно быстро устраняют имеющиеся торговые барьеры и реализуют государственную торговую политику.

Следует отметить, что помимо внутренней политики и структурных проблем, влияние на внешнюю торговлю стран Центральной Азии в 2000-2016 гг. оказывали и разные внешние факторы. Одним из этих факторов была ситуация в Афганистане и ее кардинальное изменение после 11 сентября 2011г.

Таблица 1.5

Рейтинг центральноазиатских стран согласно всемирным показателям управления

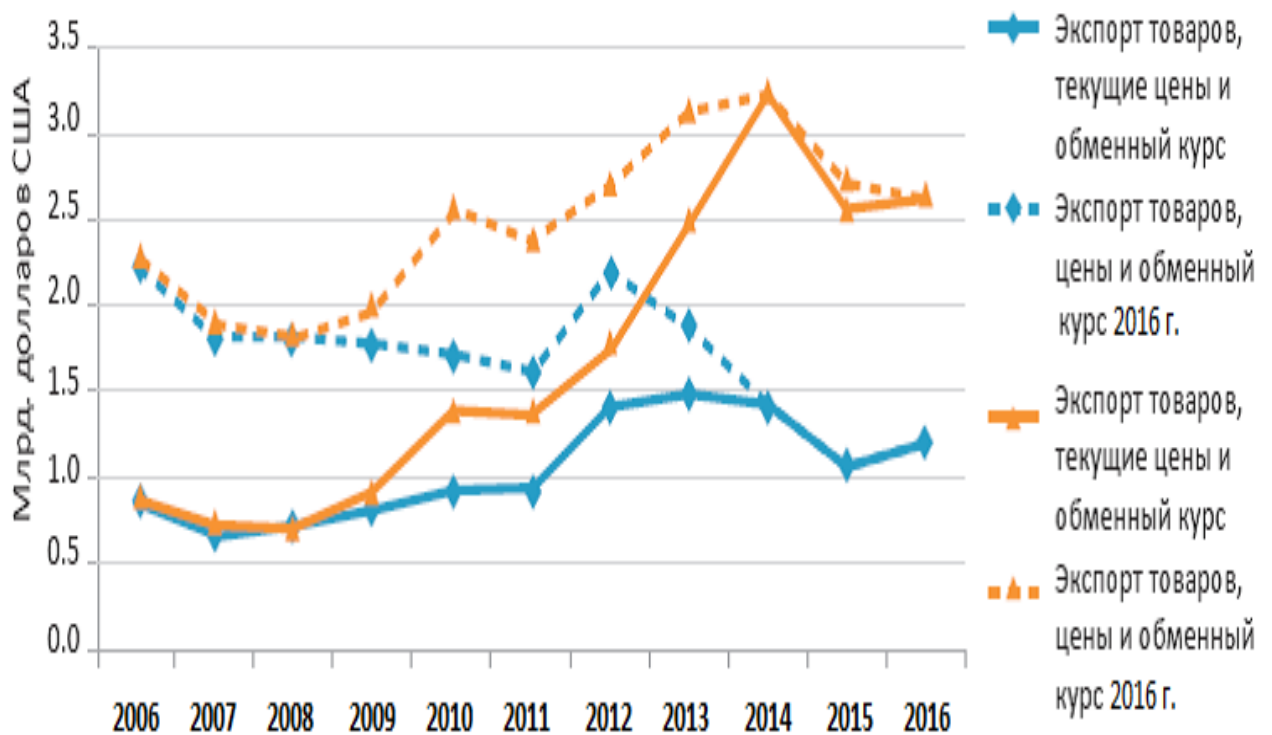
Страны	Рейтинг	Процентиль в рейтинге
Афганистан	209	100
Казахстан	138	66
Кыргызстан	171	81
Таджикистан	187	89
Туркменистан	201	96
Узбекистан	199	95

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

Стандартным источником данных о внешней торговле различных стран является База данных Организации Объединенных Наций по статистике торговли товарами (COMTRADE). Эта база данных включает информацию о стоимости и физических объемах экспорта и импорта с разбивкой по странам - торговым партнерам и видам товаров. Однако, в этой базе данных есть много пробелов в отношении Центральной Азии.

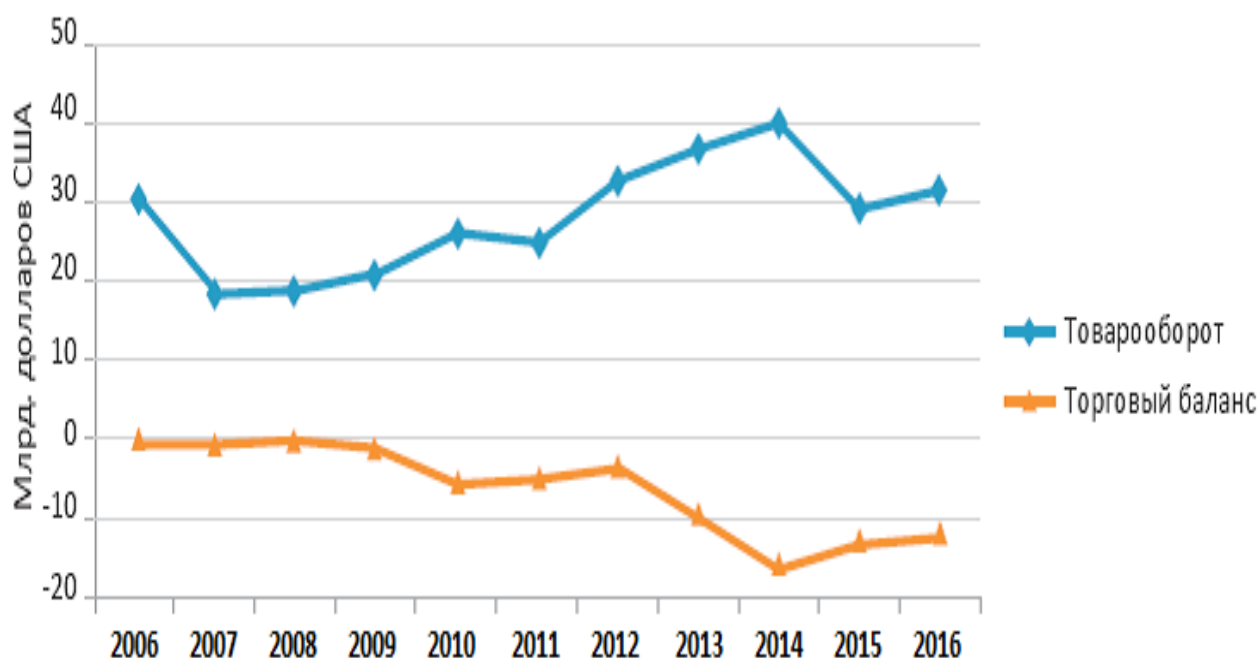
В период рассматриваемого промежутка времени, Таджикистан оказался единственной страной в Центральной Азии, у которой сократился экспорт в ценах и по обменному курсу 2016г. (рис. 2. а); в 2016г. экспорт уменьшился примерно на 45% по сравнению с 2000 годом. Импорт, напротив, возрос на 17%. В результате товарооборот изменился незначительно и остался на уровне 30% Валового внутреннего продукта (рис. 2. б). Торговый дефицит Таджикистана очень большой; начиная с 2008г. он превышает 10% Валового внутреннего продукта. В этих данных не учитывается, что в период нескольких последних лет: 1) часть экспорта алюминия показывается в официальной статистике как экспорт услуг, а не товаров; 2) в Таджикистане так же, как и в Кыргызстане, большое значение приобрела неформальная торговля.<sup>29</sup>

Основным экспортным товаром Республика Таджикистан является необработанный алюминий (рис. 2. а, б).



а) - Экспорт и импорт

<sup>29</sup>Могилевский Р. Тенденции внешней торговли стран Центральной Азии. / Р. Могилевский. // Институт государственного управления и политики. ДОКЛАД № 1, 2012. - 60 с. - С. 8-22.; Дополнено автором. до 2016г.



б) - Товарооборот и сальдо торгового баланса

Рисунок 2 (а,б) - Общие тенденции в торговле Республики Таджикистан<sup>30</sup>

За период с 2000 по 2016 гг. его доля в общем объеме экспорта возросла с 51 до 62%. Направления экспорта алюминия совершенно изменились, если в 2000г. - это были Европейский Союз и Россия, то в 2016г. - это Китай и Турция. Это объясняет значительные изменения долей этих стран в географической структуре экспорта Республики Таджикистан. Вторым по значению экспортным товаром является хлопок-волокно.

Однако, вследствие общего сокращения объемов экспорта, доля данного товара в совокупном объеме экспорта возросла с 11 до 17%. Произошло переключение поставок хлопка со Швейцарии, Латвии и Словакии на Турцию, Иран и Пакистан, при этом Россия, сохранила свое положение одного из крупнейших покупателей этого товара. Совсем недавно Таджикистан увеличил экспорт овощей и фруктов, которые идут в основном в Россию.

Экспорт электричества в Узбекистан сейчас почти прекратился. В результате всех этих изменений состав тройки важнейших экспортных рынков в

<sup>30</sup>Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные сборник, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, COMTRADE, база данных WEO. 2010-2016 гг.

2016г. (Китай, Турция и Россия) сильно отличался от того, каким он был в 2000г. (Европейский Союз, Россия и Узбекистан).

В отличие от остальных стран Центральной Азии, за период 2000-2016 гг. в структуре импорта Республики Таджикистана произошли немалые изменения (рис. 3 (а, б)).

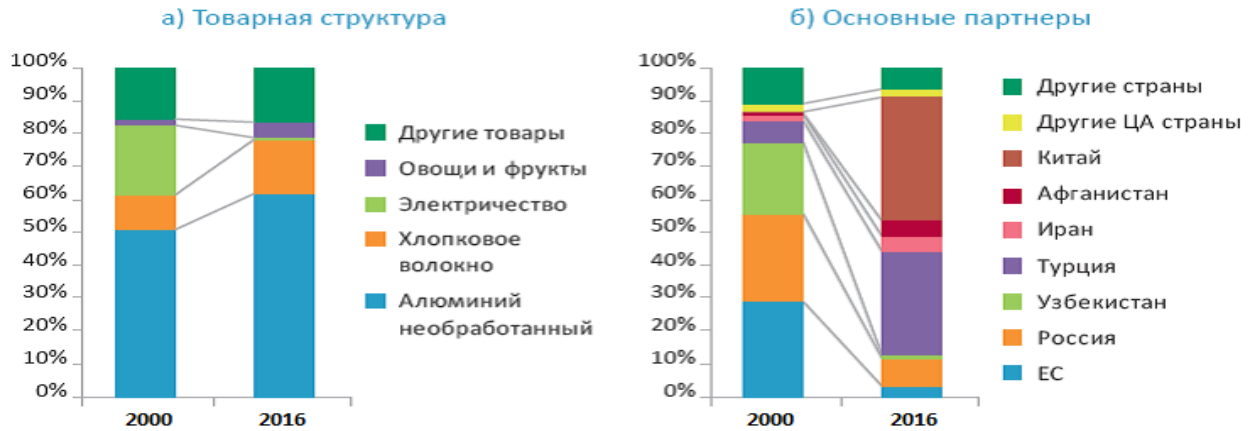


Рисунок 3 (а,б) - Экспорт Республики Таджикистан<sup>31</sup>

Во-первых, доля глинозема (сырья с целью производства алюминия) сильно сократилась, что связано с отсутствием роста в экспорте алюминия. Во-вторых, импорт электричества из Узбекистана резко упал. В-третьих, значительно возрос импорт машин и оборудования, металла, леса и нефтепродуктов, что отражает увеличение государственных и частных капитальных вложений в дорожную и энергетическую инфраструктуру и строительство жилья.



Рисунок 4 (а,б) - Импорт Республики Таджикистан<sup>32</sup>

<sup>31</sup>Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные сборник, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, за 2000-2016 гг.

<sup>32</sup>См.: там же.

Инвестиционные и промежуточные товары с целью реализации этих проектов поступают преимущественно из России, Китая и Ирана, что объясняет увеличение доли этих товаров в общем объеме импорта.

Несмотря на неблагоприятную в плане безопасности среду, торговля Китая и Центральной Азии с Афганистаном растет (рис. 5).

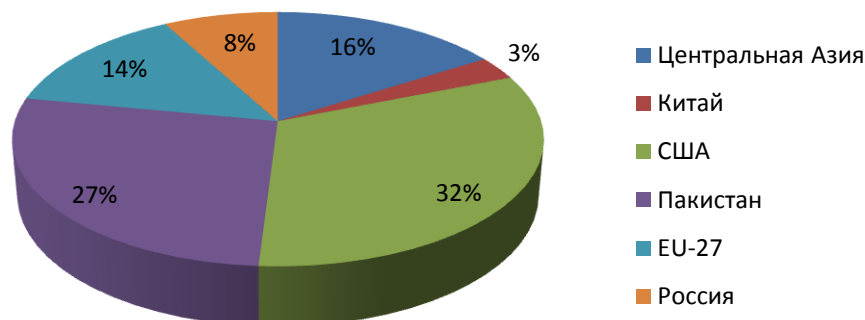


Рисунок 5 - Торговые партнеры Афганистана (2016)<sup>33</sup>

Китайские горнорудные, энергетические, коммуникационные и транспортные компании стремятся реализовать уникальные возможности, доступные на рынке Афганистана. Направленность на север торговли Афганистана в последние несколько лет в какой-то степени обусловлена политической напряженностью между Афганистаном и его восточным соседом - Пакистаном.

Изменения в географической структуре импорта стран Центральной Азии показаны в табл. 1.6.

Такие крупные экспортные рынки Южной Азии, как Афганистан, Иран, Пакистан и Индия покупают в Центральной Азии разные сырьевые, сельскохозяйственные товары, в том числе природный газ, золото, уран и хлопок.

<sup>33</sup>Расчеты автора на основе [http:// trade.ec.europa. eu / doclib/docs / 2006 // September/ tradoc\\_114134.pdf](http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/September/tradoc_114134.pdf)



Импорт стран Центральной Азии из основных стран-партнеров  
за пределами региона

Страны	2000г.		2016г.		Изменение	
	Млрд. дол. США	% от общего импорта	Млрд. дол. США	% от общего импорта	Млрд. дол. США	% от общего импорта
Южная Азия:	2,18	9,2	8,04	12,9	3,69	1,40
Афганистан	0,05	0,4	1,00	17,0	20,0	4,25
Пакистан	0,15	1,3	1,9	3,1	12,67	2,38
Иран	0,23	2,0	1,8	2,8	7,83	1,40
Индия	0,99	0,9	0,84	1,3	0,85	1,44
Турция	0,53	4,6	2,5	4,0	4,72	0,87
Китай	0,28	2,4	6,8	10,7	24,29	4,46

Источник: Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистические данные, Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, за 2000-2016 годы.; Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 16.

Данные табл. 1.6 показывают, что после стран Южной Азии (12,9%), четвертое место занимает Китай, поставляя более чем 10% импорта в 2016г. Официальный импорт из Китая состоит в основном из машин и оборудования, металла и потребительских товаров.

Далее, по величине источником импорта в регионе, является Соединенные Штаты Америки, однако, это только благодаря военным поставкам через Центральную Азию в Афганистан, что имеет временный характер; доля в импорте других стран региона незначительна.

Существенным стабильным партнером стран Центральной Азии выступают страны Южной Азии: Пакистан, Иран, Индия и Турция. Эти страны в структуре импорта стран Центральной Азии занимают третье место, по степени интенсивности развития занимают второе место (1,40), после Китая (4,46).

Следует отметить, что анализ экспортно - импортных отношений между странами Центральной и Южной Азии свидетельствует о формирующемся устойчивом субрегиональном интеграционном автотранспортном образовании,

которое имеет довольно ясное отражение в торговой политике государств Центральной и Южной Азии.

В этих условиях, особое значение уделяется изучению современного состояния и развития рынка перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан. Поэтому переходим к изучению данного вопроса.

## **ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ РЫНКА ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ НА УЧАСТКАХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

### **2.1. Анализ состояния рынка перевозочных услуг по национальным участкам автотранспортных коридоров**

Внешняя торговля является одним из важнейших факторов экономического развития. В странах Центральной и Южной Азии из-за трудностей доступа к рынкам друг друга и мировым глобальным рынкам, перспектива торговли между странами региона может приобретать особое значение.

В целях настоящего исследования в регион Центральной и Южной Азии<sup>34</sup> включены: в части Центральной Азии - Казахстан, Кыргызстан, Узбекистан, Таджикистан и Туркменистан. В части Южной Азии: Афганистан, Иран, Пакистан, Индия и Турция. Такая постановка вопроса целесообразна с точки зрения транспортно-коммуникационной изолированности, что препятствует росту масштабов взаимодействия этих стран, так как после распада Союза Советских Социалистических Республик, их торгово - экономические связи развивались очень интенсивно. Однако, в настоящее время по причине влияния ряда негативных факторов, таких как разрыв сложившихся торгово - экономических связей между бывшими советскими республиками, установление новой политико-правовой структуры и новых правил перевозок через границы стран, и т.д., развитие торгово -экономических связей Республики Таджикистан в сфере международных перевозок несколько замедлилось.

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

---

<sup>34</sup>В настоящее время нет единого определения Центральной и Южной Азии, и относящихся к ним государств.

замедлило транспортировку и нарушило систему, сложившихся ранее, торгово - экономических связей.

Важно отметить, что с 2012 по 2016 гг., зависимость республики от внешнего рынка лишь усилилась, а доля экспорта с 2012 по 2016 гг. сократилась в своем объеме на 14,4%, тогда как доля импорта выросла на 29,8% (табл. 2.1).

Таблица 2.1

Внешняя торговля Республики Таджикистан (2012-2016 годы, млн. долл. США)

Показатели	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.
Оборот внешней торговли	3924	4676	3579	3852	4443
Экспорт	1468	1406	1010	1195	1257
Импорт	2455	3270	2569	2657	3286

Источник: Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан за 2012-2016. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016г.

В период последнего десятилетия повысилась торговая активность Республики Таджикистан с такими странами, как Афганистан, Иран и Турция. Активность торговли в отношении с Российской Федерацией стабильна и говорит о необходимости повышения объемов взаимной торговли. Однако сократилась активность торговли с Узбекистаном, Нидерландами и Швейцарией. Республики Таджикистан и Узбекистан могли бы восстановить старые торговые связи за счет наибольшего благоприятствования и устранения ненужных транзитных барьеров, которые ограничивают и сдерживают экспортные возможности Республики Таджикистан.

В 2016г. главными экспортными партнерами Республики Таджикистан были Китай (37,4%), Турция (31,5%) и Россия (8,5%). Ключевыми партнерами по импорту в 2016г., помимо России и Казахстана, были Китай (9,0%), Иран (5,3%), Соединенные Штаты Америки (3,5%), Объединенные Арабские Эмираты (2,3%), Турция (2,3%) и Афганистан (1,5%). В последнее время пропорция доли Афганистана в таджикостанском экспорте и импорте увеличилась по причине расширения трансграничной торговли и торговли реэкспортной продукции из Республики Таджикистан (табл. 2.2).

## Географическая структура внешней торговли Республики Таджикистан (2016 год.)

Экспорт		Импорт	
Страны	Доля %	Страна	Доля %
Китай	37,4	Россия	32,3
Турция	31,5	Казахстан	11,0
Россия	8,5	Китай	9,0
Иран	5,0	Украина	7,1
Афганистан	4,4	Иран	5,3
Другие	13,2	Другие	35,3

Источник: Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан за 2012-2016. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016 г.

Афганистан является самым существенным рынком реэкспорта товаров. Более 76% экспорта из Республики Таджикистан в Афганистан - это товары, импортируемые из Китая, России, Казахстана и других стран.

Туркменистан, является второй по важности точкой назначения реэкспорта, на который приходится 66% общего объема торговли между Таджикистаном и Туркменистаном. Важно отметить, что товары, направляемые в Туркменистан, Узбекистан и Кыргызстан, отличаются гомогенной структурой (фрукты и овощи), тогда как реэкспорт в Российскую Федерацию, Казахстан и Афганистан более диверсифицирован и включает в себя легковые автомобили, грузовики и горнорудное оборудование.<sup>35</sup>

Следует отметить, что первое десятилетие XXI века в центральноазиатской части региона являлось периодом экономического восстановления после глубокого спада в ходе переходных процессов, происходивших в 1990-е годы.

Во всех странах Центральной Азии был отмечен неплохой экономический рост среднегодового темпа прироста Валового внутреннего продукта, который превысил 10% в Туркменистане и был выше 8% в Казахстане и Республике Таджикистан. Это свидетельствует о том, что внутренний спрос в этих странах, в том числе спрос на импортную продукцию, существенно вырос. К другим факторам, непосредственно оказывающих влияние на внешнюю торговлю,

<sup>35</sup> Асадов Ш. Транзитные коридоры Таджикистана и их потенциал для развития региональной торговли. Институт государственного управления и политики / Ш. Асадов. // Доклад, 2012. - № 6. - С. 13.

относятся инфляция и обменный курс валют. В 2012-2016 годы инфляция в регионе была достаточно высока. В Кыргызстане, среднегодовые темпы инфляции оказались ниже 10%; в Республиках Таджикистан и Узбекистан они превысили 20%. За этот период номинальные обменные курсы валют к доллару Соединенных Штатов Америки вели себе по разному: некоторые укреплялись (Казахстан, Кыргызстан), другие оставались стабильными (Туркменистан) или ослабевали (Таджикистан, Узбекистан).

В 2016 году почти все местные валюты девальвировались к доллару Соединенных Штатов Америки. Несмотря на это, темп номинальной девальвации национальных валют был гораздо ниже, чем темп инфляции в этих странах в период того же промежутка времени. В результате, в реальном выражении все валюты стран региона Центральной Азии, за исключением Туркменистана, укрепились к доллару Соединенных Штатов Америки, и, что существенно к Китайскому юаню. Это реальное укрепление региональных валют уменьшило ценовую конкурентоспособность, производимых в этих странах товаров, как на внутренних, так и на внешних рынках.

Торговая политика стран региона не накладывает очень серьезных ограничений на экспорт и импорт товаров, то есть по международным меркам, импортные пошлины на завозимые товары совсем не велики (табл. 2.3).

Таблица 2.3

Импортные тарифы в странах Центральной Азии<sup>36</sup>

Страны	Простая средняя НБ	Средняя применяемая ставка, взвешенная по объемам торговли, %
Казахстан	6,2	2,4
Кыргызстан	4,7	1,3
Таджикистан	7,9	3,6
Туркменистан	5,1	2,9
Узбекистан	15,4	6,9

Источник: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 9.

<sup>36</sup>Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - 103 с. - С 9.

Можно ожидать, что, учитывая невысокие рейтинги центральноазиатских стран по индексу качества логистики среди других стран мира, воздействие Таможенного союза на торговлю в регионе Центральной и Южной Азии окажется более существенным (табл. 2.4).

Таблица 2.4

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

Страны	2007 <sup>1</sup> г.	2014 <sup>2</sup> 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

Источники: <sup>1</sup>Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 9.; <sup>2</sup>Электронный ресурс «Рейтинг логистики в странах (2014 г.)».

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.

Исследованием установлено, что существенным барьером развития торговли в регионе является недостаточно развитая и не всегда хорошо обслуживаемая инфраструктура. С целью характеристики этого типа торговых барьеров используется индекс качества логистики, разработанный Всемирным банком.

В результате анализа установлено, что главными барьерами для развития взаимной торговли в центральноазиатских странах считаются недостаточное качество торговой и транспортной инфраструктуры, недостаточно развитая система услуг логистики, а также неэффективные процессы таможенной обработки.

Несмотря на это, сопоставление Индекса качества логистики за 2007г. и 2014г. показывает, что все страны региона, особенно Казахстан и Узбекистан, неплохо развивались в этой сфере. Согласно Индекса качества логистики наиболее заметные улучшения произошли в рейтингах, касающихся инфраструктуры и своевременности международных поставок. Эти улучшения могли стать результатом широкомасштабных инвестиций в транспортную и энергетическую инфраструктуру в странах региона, сделанных с помощью таких стран как Иран, Китай и Россия, а также международными организациями развития. Примером таких крупных проектов считаются строительство и капитальный ремонт автодорожных коридоров, проходящих через все страны региона.

Другая группа факторов, оказывающих влияние на внешнюю торговлю стран региона, связана с проблемами управления. Известно, что для всех стран региона характерно коррупция и неэффективное функционирование государственных структур. Это находит свое выражение в значениях Всемирных показателей государственного управления, рассчитываемых Всемирным банком (табл. 2.5).



Согласно показателям табл. 2.5, 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. К тому же, неэффективные государственные институты, ответственные за содействие торговле, недостаточно быстро устраняют имеющиеся торговые барьеры и реализуют государственную торговую политику.

Таблица 2.5

Рейтинг стран региона, согласно Всемирным показателям управления

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: <sup>1</sup>Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 11с.; Электронный ресурс: «Рейтинг стран региона, согласно Всемирным показателям управления».

Следует отметить, что имеющиеся данные торговой статистики стран нередко неточны, или искажены, или вследствие недостаточного развития системы регистрации товаропотоков, некорректны, или по причине специальных режимов налогообложения, не требующих точности в оценке стоимости импорта, или по причине широкомасштабного уклонения от уплаты налогов, характерного во всех странах региона. Уклонение от уплаты налогов ведет к тому, что в странах региона (в отличие от других регионов) более надежными считаются данные не по импорту, а по экспорту, поскольку последние, не связаны ни с какими налоговыми обязательствами. Расхождения в данных об одних и тех же торговых операциях, представленных странами - торговыми партнерами, является существенным аргументом в пользу существования весьма значительных неформальных транс - граничных торговых потоков.

Проведенный выше анализ позволяет сформулировать следующие общие тенденции развития внешней торговли стран Центральной Азии в 2000-2016 гг.:

- объемы торговли товарами существенно возросли во всех странах;
- импорт товаров повысился во всех странах региона в результате расширения внутреннего спроса и реального укрепления местных валют;
- открытость экономики региона в основном возросла, так в 2016г. доля оборота внешней торговли в Валовом внутреннем продукте находилась в пределах от 20% (Узбекистан) до 50% (Туркменистан и Казахстан);
- страны, экспортирующие углеводороды (Казахстан, Туркменистан и Узбекистан), имели большое или очень большое положительное сальдо торгового баланса; накопленные ресурсы использовались на импорт услуг или рабочую силу (в Казахстане) и частично хранились в национальных фондах благосостояния;
- у остальных трех стран региона в 2016г. торговый дефицит значительно возрос по сравнению с таковым в начале десятилетия. Этот дефицит финансировался за счет доходов от неформального реэкспорта (в Кыргызстане и Таджикистане), денежных переводов мигрантов (в Кыргызстане и Таджикистане) и внешней помощи (в Афганистане и, в меньшей степени, в Кыргызстане и Таджикистане);
- экспорт услуг важен только для Кыргызстана и Таджикистана; импорт услуг, в основном связанных с добывающей промышленностью, высок в Казахстане;
- торговые потоки в регионе чувствительны к внешним шокам, таким как глобальный экономический кризис, который оказал сильное негативное влияние на торговлю всех центральноазиатских стран;
- масштабы торговли тесно связаны с развитием энергетической инфраструктуры. Строительство новых газо- и нефтепроводов и линий электропередач привело к увеличению экспорта энергоресурсов и его переориентации на Китай и Афганистан. Инвестиции в дорожную инфраструктуру способствовали росту импорта и неформального реэкспорта;
- экспорт всех стран Центральной Азии в большей степени

концентрируется на сырьевых товарах (нефть и газ, черные и цветные металлы, хлопок, пшеница);

– Европейский Союз и Россия всегда были и остаются главными внешнеторговыми партнерами стран региона. В последнее время Китай стремительно увеличил свое присутствие на региональных рынках и вошел в число важнейших партнеров стран Центральной Азии;

– формальная внутрирегиональная торговля не очень важна для большинства рассматриваемых стран; оборот этой торговли составляет менее 5% их совокупного оборота внешней торговли. Экспорт в страны региона имеет большее значение для Кыргызстана и Узбекистана; импорт из стран региона важен для Таджикистана и Кыргызстана;

– регион имеет большое значение для отдельных стран региона, как рынок для их продукции перерабатывающей промышленности, в том числе оборудования и готовых продуктов питания, и их экспорта услуг;

– неформальный импорт и реэкспорт китайских потребительских товаров, в основном это продукция легкой промышленности, имеет большое экономическое и социальное значение для стран Центральной Азии, в особенности, для Кыргызстана и Республики Таджикистан. Этот компонент внешней торговли является весьма чувствительным к политическим изменениям и внешним шокам;

– торговля Афганистана с другими странами региона в последнее время возросла, но все еще сконцентрирована на очень узком круге товаров, в основном это энергоресурсы, пока реализуется лишь небольшая часть имеющегося потенциала торговли.

Анализ приведенных тенденций во внешней торговле стран Центральной Азии позволяет сделать ряд выводов, имеющих отношение к выработке внешнеэкономической политики:

1. Практически, все центральноазиатские страны имеют амбициозные планы перехода от экспорта сырья к экспорту продукции/ услуг с более высокой долей добавленной стоимости. Наиболее естественными рынками для таких

товаров и услуг считаются соседние страны. С этой точки зрения представляется, что региональная торговая политика должна занимать важное место в политической повестке дня стран Центральной Азии.

2. Развитие транспортной и энергетической инфраструктуры в регионе продемонстрировало свою способность содействовать увеличению объемов внешней торговли и изменению ее структуры. Однако, важно отметить, что с учетом имеющегося в этих странах производственного потенциала, сконцентрированного на сырьевых товарах, развитие транспортной инфраструктуры оказывается более полезным с целью увеличения импорта, а не экспорта.

3. Как представляется, протекционистская торговая политика в регионе не была эффективной ни с целью продвижения экспорта (почти нет экспорта продукции перерабатывающей промышленности), ни с целью импортозамещения (о чем свидетельствуют большие масштабы неформальной торговли). Этот факт следует принимать во внимание в преддверии больших изменений в торговой политике в регионе, в том числе формирование Единого экономического пространства Беларуси, Казахстана, Кыргызстана, России и, возможно, в будущем Республики Таджикистан.

В общем, формальная и неформальная внешняя торговля и торговые потоки между странами Центральной и Южной Азии, имеют большое значение в целях экономического и социального развития стран Центральной и Южной Азии.

Торговля ведет к снижению потребительских цен, приносит бюджетные доходы, необходимые для поддержания социальной инфраструктуры, увеличивает перспективы занятости ключевых социальных групп, в том числе женщин, тем самым внося свой вклад в сокращение бедности и социальное развитие стран Центральной и Южной Азии.

Таким образом, в любой реалистической долгосрочной стратегии развития стран Центральной и Южной Азии, вопросам внешней торговли, в том числе региональным торговым потокам, должно принадлежать центральное место.

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. 2.6).

Данные табл. 2.6 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

Таблица 2.6

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
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
Туркменистан	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: составлено автором на материалах: Министерства транспорта Республики Таджикистан за 2010-2016 годы.

перевозочных услуг по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан за период анализа, снизился на 36,0%.

Анализ показателей международных автомобильных перевозок за 2016 год показывает, что число автомобилей, входящих в республику, составило 31516 единиц, импорт грузов составил 531804 тонн, количество автомобилей, выходящих из границ республики, составило 31126 единиц и было вывезено грузов за пределы республики 221975 тонн, транзитом по автотранспортным коридорам республики проехали 2816 автомашин, с 44400 тоннами груза.

Следует отметить, что из-за финансово-экономического кризиса, повышения курса иностранной валюты, по сравнению с национальной и повышения таможенных платежей при таможенном оформлении грузов, активность предпринимательской деятельности снизилась. Поэтому, эти факторы способствовали снижению объемов импорта грузов в республику в 2016 году, по сравнению с 2015 годом, на 22,9%.

Следующим фактором, влияющим на снижение объемов экспорта и импорта грузов, это - перевод перевозок на большегрузные фуры производства КНР.

Поэтому, доля импорта перевозок национальных автоперевозочных компаний в общем объеме перевозок составили 28,1%, соответственно, иностранных перевозчиков - 71,9%. А в экспорте грузов картина обратная, 64% осуществляется национальными и 36% зарубежными автоперевозчиками. На пограничном переходе Дусти на 100% проходят транспортные средства, соответствующие европейским стандартам, на Карамыке - 40% автомобилей производства Китая, Кизил - Атре - примерно 50 - 60% автомобилей производства Китая, Нижний Пяндж - около 60% китайские автомобили, адаптированные к европейским стандартам, Гулистон - около 80%, Овчи Калача - примерно 40 - 50% проходящих автомобилей являются автомобилями производства КНР. На контрольно-пропускном пункте - Патар -100% европейские и в Маданият - 50% транспортные средства китайского производства осуществляют международные автомобильные перевозки.

При этом, состав и количество автомобилей, проходящих по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан (табл. 2.7) за анализируемый год, свидетельствует о том, что из общего количества автомобилей (219928) и общего объема перевозок (2789487 тонн), по коридорам ЕврАзЭС прошли 41690 автомобилей и 495994 тонн грузов, по Азиатским

Таблица 2.7

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 шоссежных 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
Болагрия	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: составлено автором по материалам - Министерство транспорта Республики Таджикистан за 2010-2016 гг.

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.

Следует отметить, что строительство логистических центров в свободных экономических зонах: Дангаре, Пяндже, Сугде и Ишкашиме позволяет более рационально организовать и управлять потоками грузов по автотранспортным коридорам республики, а эти логистические центры могут составлять «точку транспортной интеграции» стран Центральной Азии со странами Южной Азии с минимальными затратами на организацию и управление грузовыми перевозочными процессами по автотранспортным коридорам Республики Таджикистан.

## **2.2. Таджикистан - «точка транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии по оказанию транзитных перевозочных услуг**

Основная цель координации транспортных систем стран Центральной и Южной Азии в рамках автотранспортных коридоров, проходящих через Республику Таджикистан, заключается в улучшении транспортного обслуживания транспортно-экономических связей этих стран. При этом, особое внимание уделяется созданию благоприятных условий, с целью привлечения на национальные транспортные коммуникации транзитных перевозок, а также повышение конкурентоспособности товаропроизводителей и транспортных предприятий на международных рынках.

Решая проблемы координации развития транспортных систем стран Центральной и Южной Азии и формирующихся автотранспортных коридоров, важно учитывать, что в мире существует три центра экономической активности - Европа, Азия и Северная Америка.

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.

Объем торговли между Европой и Азией растет ускоренными темпами. Из этого объема грузопотока, таджикские транспортные коммуникации могут иметь долю примерно 10-15%.

Доля таджикских транспортных интересов также может быть существенна в транспортном коридоре Север - Юг, по маршруту перевозок транзитных грузов стран Центральной Азии через Республику Таджикистан в бассейнах Индийского океана и Персидского залива, через Афганистан, Пакистан и Иран.

Основная часть железных и автомобильных дорог страны нуждается в капитальном ремонте, а имеющиеся на данные цели средства недостаточны для проведения всех требуемых работ.

Вследствие этого, меры по выводу страны из коммуникационного тупика были включены в Матрицу действий на период 2010-2016 гг., реализация которых улучшило экономическую и социальную ситуацию в стране.

Следует отметить, что за период независимости, в Таджикистане были построены и реконструированы более 2000 км автомобильных дорог, 190 км железных дорог, были построены более 30 км тоннелей за счет иностранных инвестиций и вклада Правительства.<sup>37</sup>

Несомненно, завершение ремонта и реконструкции крупнейших объектов в этом секторе, таких как строительство автодороги Мургаб - Кульма, 1 и 2 фаза строительства автодороги Шохон - Зигар, Шикев - Зигар, первая фаза автодороги Дусти - Пяндж - Поён, реконструкция автодороги от Душанбе до границы с Кыргызстаном (фаза 1), Душанбе - Курган-тюбе - Дангара - Куляб, и улучшение

---

<sup>37</sup>www. President.tj Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера нации Парламенту Республики Таджикистан, 2016 г.

местных дорог в городах и районах Хатлонской области, работы по реконструкции на некоторых участках автодороги Душанбе - Чанак, позволят реализовать первую стадию стратегической задачи транспортного сектора, что поможет выйти из коммуникационного тупика, и, следовательно, будет способствовать экономическому и социальному развитию страны.

Следует отметить, что за последние годы, в стране шла реализация 14 инвестиционных проектов по строительству и реконструкции автодорог на сумму 648,8 млн. долл. США. В рамках этих проектов, было освоено 332,9 млн. долл. США, что составило 51,3% от общего объема финансирования, в результате чего 1632,6 км дорог, 15 км тоннелей и более 100 мостов были построены и реконструированы до 2012 года. Кроме этого, с целью повышения качества автодорог и приведения их в соответствие с мировыми (международными) стандартами, были разработаны инвестиционные проекты, реализация которых продолжается до настоящего времени.

В 2016г., доля автодорожного транспорта составила менее 5% от общего объема международных перевозок. Основная причина заключается в ограниченном объеме перевозимых пассажиров и грузов, не соответствии грузовых и пассажирских перевозок международным требованиям, а также в плохом состоянии автодорог страны.

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.

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.

В государствах, в которых транспортная инфраструктура подвержена влиянию региональных особенностей, рекомендуется использовать дифференциальный подход к развитию опорной сети. Например, приоритетными считаются модернизация и комплексное развитие транспортной сети, в том числе, в полосе основных транспортных коридоров, повышение пропускной способности автодорожной сети, устранение «узких мест» на подходах к крупным городам.

В центральноазиатской части региона, основной задачей является формирование опорной транспортной сети, обеспечивающей связь населенных пунктов с опорной транспортной сетью, а также создание коммуникаций, обеспечивающих освоение природных ресурсов. В условиях регионального сотрудничества и углубления производственной кооперации, формированию сети транспортных коридоров ведущая роль принадлежит «точкам транспортной

интеграции». Им отводится особая роль в решении транспортных проблем, связанных с расширением межгосударственных транспортно - экономических и иных связей, с созданием международной транспортной инфраструктуры, имеющей единые технические параметры и обеспечивающие применение единой технологии перевозок, как основы интеграции национальных транспортных систем в региональную транспортную систему.

Транспортные коридоры считаются основной пространственной моделью развития транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан. Они обеспечивают стыковку с региональными транспортными коридорами центрально - и южно-азиатской транспортных сетей.

Применительно к Республики Таджикистан, участки автотранспортных коридоров позволят в перспективе:

- решить комплекс геостратегических задач, предоставив стране возможность выступать в качестве транспортного моста, соединяющего Центральную и Южную Азию;

- сконцентрировать ресурсы и сэкономить средства за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;

- комплексно осваивать перспективные сырьевые базы.

Транспорт для Республики Таджикистан может стать инструментом реализации национальных интересов, обеспечить достойное место в региональной хозяйственной системе. Цель региональной транспортной интеграции сводится к:

- интеграции транспорта Центральной Азии в Южноазиатскую транспортную систему;

- формированию и развитию общего транспортного пространства стран Центральной и Южной Азии;

- расширению взаимодействия в рамках регионального сотрудничества; повышению роли Республики Таджикистан в создаваемой интегрированной транспортной системе Центральноазиатского и Южноазиатского регионов;

- активизации участия в международных и региональных транспортных проектах и программах.

Особое внимание уделяется экспорту транспортных услуг, которые предполагается ориентировать на:

- увеличение доли участия таджикских транспортных организаций в поставке отечественных экспортных грузов на региональные рынки;
- повышение роли таджикских транспортных организаций в доставке импортируемых грузов и перевозках третьих стран;
- широкое использование транзитного потенциала таджикской транспортной системы.

Заслуживает внимания разработка направлений совершенствования государственной поддержки отечественных транспортных организаций, работающих на региональных рынках транспортных услуг. Их можно сгруппировать по трем направлениям:

Первое направление связано с созданием благоприятных условий с целью:

- ведения бизнеса национальных перевозчиков на тех сегментах рынка, где они уже работают (например, по уровню налогообложения операторов);
- отечественных автоперевозчиков при выполнении таможенных и пограничных процедур, по сравнению с перевозчиками других стран;
- приобретение национальными перевозчиками современной транспортной техники, обеспечивающей не только конкурентоспособность на региональных рынках, но и доступность этих рынков для отечественных операторов.

Второе направление связано с разработкой механизмов защиты отечественных перевозчиков с целью:

- принятия ответных мер, в тех случаях, когда национальные перевозчики подвергаются дискриминации за рубежом;
- проведения согласованной политики в региональных организациях, осуществляющих допуск на региональные рынки транспортных услуг.

Третье направление связано с эффективностью предлагаемых механизмов воздействия и методами стимулирования:

- повышения эффективности механизмов национального регулирования

сегментов рынка региональных перевозок, на которых действует двусторонняя разрешительная система;

– разработка и реализация мер, стимулирующих отечественных грузоотправителей и заключение договоров поставки на базисных условиях, предусматривающих перевозку экспортных грузов отечественными транспортными организациями.

Следует отметить, что важнейшей «точкой транспортной интеграции» стран Центральной и Южной Азии является использование транзитных возможностей Республики Таджикистан.

Механизм реализации новых 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.

Таким образом, перспективы развития внешнеэкономических связей стран Центральной и Южной Азии тесно связаны с процессами интеграции и

определяются развитием совместной инвестиционной деятельностью, кооперацией производственных связей между странами региона; скоростью и условиями интеграции в мировую экономическую систему и интенсивностью интеграционных процессов в рамках региона Центральной и Южной Азии по созданию транспортных коридоров.

### **2.3. Особенности организации маршрутов по оказанию перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан**

Цель сокращения транспортных затрат и развития потенциала транзита через свои собственные территории преобразовалась в конкретные индивидуальные предпочтения стран Центральной Азии применительно к развитию транспортных коридоров, которые во многих случаях подразумевают развитие альтернативных маршрутов. Среди этих конкретных индивидуальных интересов, можно перечислить строительство новых и реабилитацию существующих республиканских автомобильных и железных дорог; улучшение технических служб и инфраструктуры и установление интермодальных (межтранспортных) логистических центров.

Обзор основных проектов, вытекающих из этих конкретных индивидуальных предпочтений, показывает последствия с целью регионального сотрудничества в плане физической соединимости и связности. Анализ официальных документов и основных проектов говорит о том, что правительства стран Центральной Азии в качестве четкого приоритета рассматривают усиление инфраструктурного потенциала. Формирующиеся товарные потоки между Центральной и Южной Азией, выдвигают особое требование к транспортной инфраструктуре и логистике этого субрегиона, по части создания соответствующих условий с целью организации перевозок товаров (грузов) и пассажиров между странами Центральной и Южной Азии и третьими странами, такими как Россия и Китай.

Транспорт и коммуникации считаются приоритетными направлениями с целью дальнейшего развития торгово-экономических связей стран Центральной и

Южной Азии. В этом аспекте, важно принять согласованные меры, связанные с обеспечением условий для беспрепятственного проезда грузовых автомобилей через территории стран Центральной и Южной Азии, в соответствии с международными стандартами; принятия мер с целью расширения и присоединения национальных железнодорожных сетей, в целях обеспечения непрерывного транзита грузов и пассажиров по железной дороге стран Центральной и Южной Азии; развития сотрудничества в области гражданской авиации; облегчения проезда транспортных средств через таможенные границы стран Центральной и Южной Азии.

Стоимость перевозки варьируется в различных странах и зависит от целого ряда факторов, помимо расстояния до моря и основных рынков. Сюда также входят уровень инфраструктуры и регулятивная база, товарная номенклатура торговли,<sup>38</sup> процент наземных перевозок и доступность альтернативных маршрутов. Несмотря на это, главными причинами более высоких объемов торговли и уровня транспортных затрат считается необходимость в транзите и пересечение нескольких границ. Необходимость в транзите представляет собой барьер, поскольку пересечение территорий приграничных стран требует дополнительных бюрократических и зачастую политических затрат. Это подразумевает зависимость от соседних стран, которая может быть многогранной, в том числе: 1) зависимость от инфраструктуры соседей; 2) зависимость от конструктивных приграничных политических отношений; 3) зависимость от мира и стабильности у соседей; 4) зависимость от административной практики соседей.<sup>39</sup>

Известно, что транспортные расходы и время, затрачиваемые на перевозки в странах, лишенных выхода к морям, остаются высокими, особенно в Центральной Азии. Страны Центральной Азии также применяют много ввозных, транзитных и прочих дополнительных пошлин и сборов на иностранные

---

<sup>38</sup>UNECE/UNESCAP, "Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages" (New York and Geneva: United Nations, 2008)

<sup>39</sup>Michael L. Faye, John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs and Thomas Snow, "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries," *Journal of Human Development* 5, no. 1 (2004): p. 31-68.



транспортные средства, некоторые из которых приведены в табл. 2.8. В совокупности они приводят к повышению стоимости транзита для сопредельных государств в Центральной Азии и для других стран. Из данных таблицы можно сделать несколько важных выводов. Казахстан установил недискриминационное законодательство для международных автодорожных перевозок посредством введения одинакового режима для всех иностранных государств.

Таблица 2.8

Сборы и пошлины, налагаемые странами Центральной Азии на иностранные автоперевозчики за 2010 год<sup>40</sup>

Сборы и пошлины за международные перевозки
<b>Казахстан</b>
Ввозная, вывозная и транзитная пошлины: 100 долл. США Сбор за таможенное сопровождение 2011 г. (и 2003 г.) (без ТИР-карнета) 600-800 км: 283 евро (134) 800-1000 км: 385 евро (206) 1000-1500 км: 523 евро (293) 1500-2000 км: 743 евро (455) 2000-2500 км: 878 евро (599) Прочие сборы: За превышение осевой нагрузки. За превышение габаритов.
<b>Кыргызстан</b>
Ввозная пошлина: Для фур не из СНГ: 50 долл. США (фуры из СНГ от данной пошлины освобождены). Для иностранных экспедиторов (за исключением казахстанских и иранских) без специального разрешения: 250 долл. США. Для казахстанских и иранских экспедиторов: 1000 долл. США. Сбор за таможенное сопровождение: один МРОТ в час или почти 13 долл. США. Прочие сборы: За превышение габаритов. За въезд в биосферную территорию Иссык-Куля: 10 долл. США. Тоннельный сбор на дороге Бишкек-Ош: в 5 - 10 раз выше с иностранных грузовиков, чем с отечественных.
<b>Таджикистан</b>
Ввозная пошлина: Фуры из стран СНГ (за исключением фур из Кыргызстана и Узбекистана): 50 - 150 долл. США (основываясь на весе) Фуры не из стран СНГ: 100 - 200 долл. США Фуры из Узбекистана (порожние и груженые): 50 - 250 долл. США. Транзитная пошлина: 90 долл. США. Фуры из Кыргызстана освобождены от ввозной и транзитной пошлин. Сбор за таможенное сопровождение: 3 долл. США за 10 км
<b>Узбекистан</b>
Ввозная пошлина: Фуры из Казахстана и Кыргызстана: 300 долл. США. Фуры из Таджикистана: 130 долл. США Фуры не из стран СНГ: 400 долл. США. Фуры из Кыргызстана, передвигающиеся из одной точки Кыргызстана в другую через территорию

<sup>40</sup>Бекмагамбетов Мурат, Современное состояние и основные направления развития автомобильных перевозок в регионе ЦА [Центральной Азии] / Мурат Бекмагамбетов б.д., Алматы: Научно-исследовательский институт транспорта и коммуникаций. <http://www.osce.org/ru/eea/39670> - 2016г.

Узбекистана, от данной пошлины освобождены.

Дополнительные ввозные и транзитные пошлины в Таджикистан и из него:

Фуры из Таджикистана: 103 долл. США. Фуры из Туркменистана: 35 - 55 долл. США.

Фуры из других стран (не участвующих в международных соглашениях): 230 долл. США.

Фуры из Таджикистана, не направляющиеся в страны СНГосударств: 90 долл. США.

Прочие сборы:

Таджикистанские фуры, прибывающие на территории Узбекистана более 3 дней: 670 долл. США.

С 2007 г. за фуру, направляющуюся в Афганистан: 54 750 долл. США.

С 2010 г. за желдор. цистерну и прочие вагоны, направляющиеся в Афганистан: 360 долл.и 170 долл. США.

Превышение осевой нагрузки.

Обязательное страхование гражданской ответственности: 5 - 20 долл. США.

Сбор за таможенное сопровождение (без ТИР- карнета): < 200 км: 50 евро; > 200 км: 120 евро

Несмотря на это, недавно, он почти удвоил сборы за таможенное сопровождение. Кыргызстан оказывает поддержку и более благоприятствующие регламенты иностранным перевозкам стран Содружества Независимых Государств. Сборы и пошлины, взимаемые Республикой Таджикистан, сравнимы со сборами и пошлинами других стран Центральной Азии, за исключением Узбекистана. Республика Таджикистан оказывает поддержку более благоприятствующих регламентов для Кыргызстана. В отличие от него, Узбекистан преследует наиболее ограничивающую политику в Центральной Азии при дифференцированной схеме сборов и пошлин для каждого из его соседей по Центральной Азии.

Примечательно, что Узбекистан установил дискриминационную политику в отношении Республики Таджикистан, посредством обложения фур более высокими сборами, а также иностранных грузовиков, направляющихся в Республику Таджикистан и из неё.<sup>41</sup>

Государственное регулирование дорожных перевозок остается слабым. 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

<sup>41</sup>Информационное агентство «РЖД-Партнер», «Железнодорожные администрации «пространства 1520» откорректировали транзитные тарифы», 2 сентября 2010г.

логистики служит барьером в целях консолидированной и упрощенной транспортировки, тем самым оказывая давление на стоимость перевозок.

Важнейший вывод заключается в том, что не официальные сборы и длительные ожидания на границах считаются главными препятствиями, которые влияют на конечную стоимость товаров и неблагоприятно сказываются на конкурентоспособность. Работа Казахского исследовательского института транспорта также выявили интересные факты в отношении состава транспортных расходов. Результаты его исследования показали, что общую стоимость транспортных расходов можно распределить следующим образом:

- 60% действительные транспортные расходы;
- 6% таможенные тарифы и расходы;
- 9% расходы на погрузочно - разгрузочных постах;
- 5% страхование;
- 3% дорожный налог;
- 9% выплаты за пересечение границ;
- 8% расходы без подтверждающих документов (аренда).<sup>42</sup>

В заключение можно сказать, что страны Центральной Азии обладают развитой и интегрированной транспортной сетью, хотя управление ею оставляет желать лучшего. Что интересно, маршруты эксплуатируются в основном с целью регионального транзита между южными республиками Центральной Азии и их главными торговыми партнерами в лице России, Европы и Китая, причем, Казахстан и Узбекистан представляют собой основные страны транзита. По сравнению с этим, доля трансконтинентального транзита невелика в силу целого ряда физических и нефизических барьеров.

Вышеприведенный обзор также подчеркивает зачастую негативное воздействие унаследованной взаимосвязанности в регионе. Республика Таджикистан, в частности, сталкивается с гораздо более высокими

---

<sup>42</sup>Гусева Л. Транзитные возможности транспортных сооружений в странах Центральной Азии / Л. Гусева. - Институт стратегических исследований Казахстана, 2002г.

транспортными затратами в результате его почти полной зависимости от инфраструктуры и политики Узбекистана.

Важный транспортный узел Бандар-Аббас расположен в Южной Азии, где более половины объема грузов составляют транзитные грузы. Модифицированный соседний порт Шахид Раджей увеличит мощность еще на 6 млн. 20-футовых контейнеров. В этом порту была улучшена программа и системы управления контейнерами, в результате сократилась перегруженность, в том числе за счет использования складов хранения контейнеров. Иранская железная дорога модифицирована до скоростей в 100 км/час для грузовых поездов с нагрузкой на ось 25,0 тонн и все перекрестки переделаны в развязки. Реабилитированный перегон от Машхеда до Бафха удвоил мощности по перегрузке тележек в Серахсе до 400 вагонов в день, а предполагаемый перегон в Герате, далее Бандар-Аббас, будет более конкурентоспособным на торговых маршрутах с Центральной Азией, Сибирью и Китайской Народной Республикой. Низкие транзитные расценки по маршруту добавляют конкурентоспособность порту и коридору.

Морской порт «Чобахор» расширяется до пропускной способности в 6 млн. тонн. Иран устанавливает большие скидки с целью сообщения с Афганистаном, где реабилитируется шоссе Заранги. Прогон длиной 595 км из Бама в Чобахор улучшит транспортные связи с Пакистаном, Центральной Азией и Китайской Народной Республикой. В Южной Азии, в Пакистане имеются два международных порта: Карачи и Мухаммад бин Касим, расположенные в 100 км друг от друга. Третий порт (Гвадар) используется с целью коммерческих перевозок, построенный на займах и грантах Китая. В настоящее время 95% международной торговли Пакистана идет через порты Карачи и Мухаммад бин Касим, из которых Карачи обрабатывает 75% объема поступающих и отправляемых грузов. Меры безопасности на контейнерных терминалах в порту Карачи отвечают международным стандартам, также реализованы дополнительные меры в соответствии с международными стандартами. Порт

Касим образован в 1983 году и находится в 50 км к юго - востоку от Карачи и доступен посредством 45 - км навигационным каналом, вмещающим суда водоизмещением до 85000 тонн. С 1997 года его пропускная способность около 15 млн.тонн и около 600 судов в год. В целях эффективности порта, важно повышение уровня загрузки порта за счет привлечения дополнительных грузопотоков. Это может быть достигнуто исключительно за счет привлечения стран Центральной Азии не имеющих выхода к морям. В Карачи, оформление контейнеров общей мощностью 25 млн. тонн проходит медленно, образуя заторы. Порт Касим имеет специализированные причалы: для полезных ископаемых многоцелевой терминал на 9 млн. тонн, нефтяной терминал на 9 млн. тонн и терминал для жидких продуктов на 4 млн. тонн. С целью улучшения услуг были проведены значительные реформы с привлечением инвестиций, но его важность для Центральной Азии зависит от транспортных и операционных расценок и связаны с определенными рисками при прохождении территорий Пакистана и Афганистана.

По инициативе ЭКО и поддержке Международного союза автомобилистов (IRU), для целей изучения состояния транспортных инфраструктур и логистики, большинство стран Центральной и Южной Азии были организованы в 2010г. в “Караван по Шелковому пути”, учитывающий автотранспортные коридоры, проходящие через Республику Таджикистан. Сведения о результатах исследования представлены в табл. 2.9. Подведение общих итогов свидетельствуют о том, что около 60% от общего времени поездок составляют время нахождения автомобиля в движенических операциях, отдыха и ночлега водителей. Время нахождения в очередях и время, затрачиваемое на всех видах процедур контроля, осмотра автомобиля и груза составляет до 30% общего времени.

Из этого времени 31% составляют процедуры, связанные с таможенным контролем, и 21% приходится на пограничный контроль. Таким образом, около

52% составляют простои в пути (нахождения автомобиля вне движения) и около 40% общего времени теряется в пограничных переходах между странами региона.

Таблица 2.9

Сводные данные показателей работы грузовых автомобилей по всем маршрутам Центральноазиатских стран<sup>43</sup>

Показатели маршрута	Первый сектор	Второй сектор	Третьей сектор
Число поездок, ед.	139	112	27
Время в пути, дней	1276	1007	269
Общее расстояние перевозок, км	449354	341	108219
Объем перевозок, тонн	2823	2315	508
Средне - суточное расстояние перевозок, км	352	339	-
Скорость движения в пути, км/час	14,6	14,1	16,8
Время ожидания в очереди, дней	219	182	32
Среднее время ожидания в очереди за одну поездку, день/поездка	1,54	1,63	1,18
Общие затраты в пути, в долларах США	443519	370838	72681
Средняя стоимость одной поездки, долл. США	3191	3311	2692
Сумма необоснованно оплаченных налогов, долларов США	99808	83456	16352
Средняя сумма незаконно оплаченных налогов на одну поездку, долл. США	718 (22,5%)	745 (22,5%)	606 (22,5%)
Средняя сумма незаконно оплаченных налогов на один километр поездки, долларов США	0,22	0,24	0,15
Товарная структура грузов:		Объемов перевозок, т.	
Разные грузы, в том числе генеральные грузы		1218	
Ковры		165	
Фрукты и овощи		230	
Бобы		237	
Гранит и декоративные камни		204	
Строительные материалы		220	
Товары народного потребления		549	
Всего		2823	

Процедура допуска к международным перевозкам включает:

А) Получение лицензии и права на международные и региональные перевозки, в том числе допуск к коридорам, имеющим ограничения движения по экологическим соображениям, а также ограничения по транзиту (в Афганистане, Пакистане и Узбекистане).

Б) Получение виз для водителей транспортных средств, осуществляющих международные и региональные перевозки. Во всех странах, водители получают

<sup>43</sup>Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - 103 с. - С. 43.

визу лично в посольствах или консульствах, что занимает несколько дней. В результате, операция получения виз остается крайне слабым местом в системе перехода границ, что занимает много времени. По причине этого, иногда приходится осуществлять замену транспортных средств или водителей, непосредственно на пунктах пересечения границы стран региона. Как правило, в централизованном порядке, решение вопроса с визами для водителей, осуществляющих международные автомобильные перевозки, возлагается на национальные ассоциации международных автомобильных перевозчиков.

В) Страховка на транспортные средства. Страховка, как правило, проверяется и выдается в местах пересечения границы, где такой контроль вызывает задержку и обязывает водителя получить квитанции по наличным расчетам.

Сторонняя страховка используется в качестве регионального минимального стандарта для транспортных средств, занятых международными автомобильными перевозками товаров. С целью сокращения простоев, связанных с получением страховки, странам региона важно присоединиться к системе Зелёной карты.

Г) Максимальный разрешенный вес и размеры транспортных средств. У различных стран есть разные технические стандарты и допустимые осевые весовые нагрузки и габаритные размеры транспортных средств. Вместе с тем, некоторые автокомпании намериваются получить больше прибыли, выполняя транспортные операции с более высокой грузоподъемностью автомобилей. По этой причине в некоторых странах (в Республике Таджикистан в том числе) повреждаются дороги и мосты, что является серьезной проблемой для стран, где нагрузка веса на ось минимальна. Вместе с тем, повторное взвешивание и осмотры в пункте перехода границ, и внутри страны в пунктах взвешивания международного транспорта, препятствуют эффективному использованию транспортных средств.

Автокомпании постоянно просят, чтобы были упрощены процедуры взвешивания транспортных средств и сокращено количество взвешиваний и осмотров транспортных средств. Двухсторонние соглашения по международному

автомобильному транспорту, как правило, требуют, чтобы автокомпании знали внутренние стандарты стран - организаторов перевозок, которые главным образом отличаются от стран, где зарегистрированы автокомпании.

Для стран региона важно унифицировать стандарты веса на ось транспортных средств, в соответствии с международными или региональными стандартами.

Д) Регистрация транспортных средств и выдача инспекционных свидетельств. Признание регистрации транспортных средств и инспекционных свидетельств регулируются двусторонними соглашениями между странами региона. В регионах встречается еще обычная практика использования знаков национальных языков в регистрационных свидетельствах и номерных знаках. Это вызывает трудности управления перехода границ при таможенной очистке транспортных средств, а также трудностей для полицейских средств управления за входом или движением, дорожных проверок по пути следования. Для устранения этих потерь времени, требуется использовать электронную таможенную автоматизацию операций по переходу границ.

Для взаимного признания регистрационных свидетельств транспортных средств, должны использоваться стандартизированные отличительные знаки государства регистрации, в соответствии с требованиями технических условий и периодических осмотров транспортных средств, а также использование стандартизированных пластин регистрационного номера или отметок транспортных средств. Пластины регистрационного номера или отметки, должны быть составлены только в арабских цифрах или из комбинации арабских цифр и капитальных латинских знаках, предусмотренных в Соглашении по Дорожному движению (1968г).

Для облегчения процедур и упрощения процессов, связанных с организацией и управлением перевозочных услуг автотранспортных коридоров, в странах Центральной и Южной Азии необходимо:

1. Облегчение эффективной работы перевозочных услуг автотранспортных коридоров в целях которого, следует реализовать следующие меры:



а) глубоко изучить опыт других стран по внедрению национальных, региональных и международных соглашений;

б) создать условия с целью получения правовой помощи автомобильным перевозчикам товаров в регионе. Формировать региональную сеть судебных транспортных экспертов с целью содействия международным перевозчикам.

2. Вступление стран Центральной и Южной Азии в международные соглашения, регулирующие работу международного автомобильного транспорта:

а) Международная конвенция по дорожному движению, 1968г.

б) Международная конвенция по дорожным знакам и сигналам, 1968г.

в) Соглашение по принятию однородных технических норм для колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут приспособиваться или использоваться на колесных транспортных средствах с целью взаимного признания, одобрения, представленных на основе этих предписаний, 1958г.

а) Соглашение TIR, 1975г.

б) Соглашение по контракту в целях международной дорожной перевозки товаров, 1958г.

в) Таможенное соглашение по контейнерам, 1972г.

г) Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур (пересмотренное соглашение Киото), 1999г.

В случае отклонения внутренних стандартов стран Центральной и Южной Азии от условий, диктуемых положениями международных соглашений и конвенций, странам важно привести внутренние стандарты государства в соответствии с условиями международных технических стандартов.

Эффективное внедрение условий международных конвенций, содействует ратификации международных соглашений. Государства - члены международных соглашений должны рассмотреть эти обязательства и отразить их в действующем законодательстве страны, касающегося международного автомобильного транспорта.

Важно отметить, что улучшение работы логистики стало важной целью стратегии развития многих стран мира. В 2007г. Всемирным банком началась

разработка индекса эффективности логистики (Logistics Performance Index (LPI) для всех стран. Вторым LPI был издан в 2010г. и третий в 2012г. LPI, определяет эксплуатационные качества логистики вдоль цепи поставок логистической системы страны. Это позволяет дать оценку внешней среде логистики. Индекс помогает странам идентифицировать проблемы и возможности улучшения функционирования систем логистики в каждой отдельно взятой стране. Диапазон изменения индекса, находится в пределах от 1 - самой низкой, до 5 - самой высокой оценки. Оценка в балах производится по следующим показателям оценки:

- эффективность процесса таможенной очистки;
- качество инфраструктуры торговли и транспорта;
- обеспечение международных перевозок по конкурентоспособной цене;
- компетентность и качество логистических структур;
- способность отследить и проследить грузы;
- частота, с которой поставки достигают грузополучателя в период запланированного или ожидаемого времени.

Показатель индекса LPI в 2012г. показывает, что в мире сложились несколько крупных центров логистики (Сингапур = 4,13, Гонконг, Китай = 4,12, Нидерланды = 4,02), а также формируются центры сильной промышленной логистики, таких как Финляндия (4,05) и Германия (4,03).

Эти страны за счет роста логистических услуг получают огромные выгоды и часто считаются источником инновации и технического прогресса.

Оценочные показатели эффективности функционирования логистики позволяют произвести сравнительный анализ между странами; осуществить контроль логистических событий; оценить успехи внедрения торговой политики.

Следует отметить, что индекс логистики в отношении среднего числа из 155 стран дает информацию о передовых, средних и отсталых странах в этом вопросе, позволяет налаживанию обмена опытом между странами, направленным на улучшение внешней и внутренней среде логистики, развитию промышленной логистики, обеспечению и обслуживанию торговых потоков.

При среднем значении индекса 2,87 за 2012 год, важное место в оценке логистики занимает таможенная работа. Она показывает эффективность операций получения разрешений и процедур прохождения границы. Из множества стран Центральной и Южной Азии, Турция представлена по этому показателю (она на 19% выше среднего) на первом месте в регионе. Затем идет Пакистан, оценочные показатели которого превышают средний уровень на 7%. Все остальные страны Центральной и Южной Азии находятся ниже среднего мирового уровня.

На основе вышесказанного можно заключить, что большое значение, в деле повышения эффективности развития рынка перевозочных услуг автотранспортных коридоров, играет логистика. 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. Чтобы остаться конкурентоспособным в этой сфере деятельности, страны Центральной и Южной Азии должны будут уменьшить стоимость торговли, увеличить экспортную конкурентоспособность и реализовать справедливую торговую политику. Страны, имеющие более развитую логистическую структуру рынка, будут иметь естественное конкурентное преимущество, перед другими странами, по привлечению инвестиций в данный сектор экономики. Определение эксплуатационных качеств логистики, позволяет иметь важный инструмент в целях содействия развитию транспорта и торговли предметами потребления для экспорта, импорта, перегрузки и внутреннего рынка. Работа логистики зависит от качества нескольких ее аспектов, таких как: - транспортная инфраструктура, транспортные операции, торговые инструкции, деловые инструкции, таможенные процедуры и другие инспекционные требования.

### **ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССАМИ ОКАЗАНИЯ ПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ НА УЧАСТКАХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ КОРИДОРОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

#### **3.1. Управление процессами осуществления перевозочных услуг на участках автотранспортных коридоров Республики Таджикистан**

К наиболее значимым среди других целей развития стран Центральной и Южной Азии, относится увеличение торговли и интеграция региона с мировым рынком, путем снижения транспортных расходов и содействия развитию транзитных перевозок. С этой целью, при составлении плана действий регионального транспортного сектора Центральной и Южной Азии большое внимание уделяется правовой структуре и нормам в сфере перевозок через границу. Поэтому, страны региона Центральной и Южной Азии поддерживают политику и основные стратегии в рамках интеграции регионального транспорта. Важно отметить, что реализовать эту стратегию и политику намного сложнее, чем просто определить и заявить о ней.

Самыми лучшими разработанными и всемирно принятыми инструментами, с целью достижения транспортной интеграции, считаются Международные Конвенции Организации Объединенных Наций и других его подразделений (в частности Европейская экономическая комиссия Организация Объединенных Наций, Экономическая и социальная комиссия для Азии и Тихого океана, Всемирная таможенная организация или WCO, Международная морская организация или ИМО и ИКАО).

В мире существуют и другие региональные группы и форумы, такие как Ассоциация государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Этими органами были разработаны правила и нормы в сфере торговли и транспорта.

Следует отметить, что хотя вопросы в сфере содействия транспорту и торговле имеют определенные характеристики, имеющие особенности для каждой страны и региона, существует еще огромная область в регионе Центральной и Южной Азии для применения опыта других регионов мира. За последние десять лет страны Европы, Северной Америки и другие страны, приняли

интегрированные стратегии в сфере торговли и транспорта, а также разработали упрощенные пограничные процедуры и эффективные системы перевозок.

В этих странах был наработан ценный опыт и знания о перевозках и технологиях в инфраструктуре, о логистических услугах, систематически выполняемых работах по улучшению всей сети поставок, а также об эффективных таможенных процедурах.

Практикой установлено, что нельзя добиться эффективного управления системой регионального транспорта без сильной правовой структуры и законодательной базы. Региональные системы характеризуются особой сложностью, в какой-то степени по техническим причинам, но и ввиду постоянно возникающих геополитических проблем. В странах Центральной и Южной Азии политические проблемы имеют существенное значение. Параллельно выполняемые действия в других сферах помимо транспорта, могут противоречить и мешать планированию перевозок и реализации мер в транспортном секторе (например, демаркация границ, пользование речных пространств, энергетика, безопасность). Несмотря на определенный прогресс стран Центральной и Южной Азии в разработке правовой и законодательной базы в транспортном секторе, многое еще остается сделать в этом направлении. Действующие законодательные и правовые базы не считаются прозрачными. Государственная правовая база в области транспорта одной страны существенно отличается от структуры, принятой в соседних странах, что создает барьеры для трансграничного и транзитного движения.

Законы и положения о конкурентной среде в транспортном секторе в некоторых случаях предоставляют возможность государственным компаниям выполнять регулярные и коммерческие функции. Особенно, это присуще системам железнодорожных перевозок и в определенной степени - в авиационном секторе.

Без четкого закрепления и определения в национальном законодательстве и региональной правовой структуре, правовая система регионального транспорта может иметь еще более неопределенный статус. Теоретически, вслед за

заключенными соглашениями о пересечении границ, могут быть введены правовые обязательства. На практике, их выполнение осуществляется добровольно, а условия соглашений истолковываются в одностороннем порядке.

Следует отметить, что для практики региональных перевозок особое значение имеют Международные транспортные Конвенции, которые считаются правовыми и нормативными инструментами, которые содействуют повышению дорожной безопасности, облегчению транспортного потока и координации технических стандартов. Международные транспортные Конвенции Организации Объединенных Наций, связанные с международными автомобильными перевозками были перечислены выше.

На практике в сфере перевозок преобладают двусторонние соглашения. В них устанавливаются права на пересечение границы и осуществление транзитных перевозок. Многосторонние соглашения выступают главным образом в качестве структурных формулировок. Соглашения, как правило, составляются министерствами транспорта, после чего подписываются на межправительственном уровне. Применение соглашений и их реализация осуществляется поддержкой специальными контрактами, заключаемыми руководителями министерств транспорта каждого государств.

Логистический центр Нижний Пяндж, как организационная структура имеет форму государственного предприятия с участием частного капитала, при этом, роль и ответственность каждой стороны должна быть четко определена. Так государственный партнер устанавливает политику и выступает в роли регулятивного органа, тогда как частный партнер является управляющим или оператором. Это очень важная особенность, т.к. привлечение поддержки частного сектора весьма маловероятна в случае «совместного» управления и эксплуатации объекта.

Суть предполагаемого типа бизнес - модели заключается в том, что правительство будет играть роль регулятивного органа, устанавливающего политику и предоставляющего концессию организациям частного сектора на эксплуатацию и управление логистическим центром. Концессия, как правило,

предоставляется на основании открытого тендера, при котором компании - кандидаты представляют свои особенности и каждая компания делает предложение правительству, в котором будет отражена ее доля от общей стоимости строительства объекта. Правительство разрабатывает ряд строгих критериев оценки различных тендерных заявок от компаний. При этом сумма баллов будет оцениваться на опыте, качестве руководства, товарообороте, а также на сумме денежных средств, предполагаемой в качестве платежа за затраты на строительство. После этого, победителю тендера будет представлена концессия на руководство центром на определенный период времени.

Финансовый анализ показывает, что финансовая прибыль для частного сектора может быть очень привлекательной, при использовании предложенной модели. К примеру, в целях строительства Логистического центра в Нижнем Пяндже, в случае инвестиций со стороны Правительства в размере 4,969 миллиона долларов, дополнительной суммы банковского займа 1,663 миллиона долларов, плюс оставшиеся 1,663 миллиона долларов от частного сектора, финансовая внутренняя норма доходности для частного сектора составит около 24,3%.

Частный сектор должен играть более заметную роль в строительстве и финансировании (фонды развития, строительные предприятия и т.д.), при этом, важно обеспечить открытость Логистического Центра, монополий следует избегать. Участие железнодорожных организаций с целью создания настоящих межведомственных и мультимодальных терминалов, а также, важность предварительных проектов с целью обеспечения процесса приобретения соответствующих навыков не следует недооценивать. Его следует поощрять.

Для каждого местоположения возможны разные и специализированные решения, с учетом возможности применения общей модели создания широкой организации и полного генерального планирования.

Возможные функции государственного и частного секторов, как это показано международным опытом владения Логистическим Центром, состоят в том, что государство, как правило, сохраняет право собственности на объект и отвечает за правовое регулирование, тогда как право эксплуатации и управления

предоставляется в рамках концессионных соглашений частному сектору. Кроме того, правительство как правило, отвечает за укрепление связей транспортной инфраструктуры и сохранения конкуренции в данном секторе, хотя в некоторых странах региона, в частности, в Казахстане, частный сектор был вовлечен в развитие транспортной инфраструктуры.

Определение функций участников Логистического Центра:

а) Руководящий персонал.

Функция управления обеспечивается государством и предоставлена на различных уровнях (местном, региональном, национальном). Государство также является владельцем земли или имеет право пользования землей. Государство несет ответственность за развитие инфраструктуры (автодорог, железных дорог, портов, аэропортов, терминалов).

К функциям органа управления относятся:

- непосредственная разработка территории;
- координация территориально - пространственного планирования;
- обеспечение свободной конкурентной рыночной среды;
- заключение концессионного или арендного соглашения с исполнительным органом;
- создание тарифной политики в отношении доходов от недвижимости.

Ключевыми управляющими органами Логистического Центра считаются, местная общественность, региональный совет, национальное правительство.

б) Маркетинг.

Одним из важнейших элементов с целью достижения полного коммерческого потенциала Логистического Центра, а также достижения необходимого уровня грузопотоков и доходов, является разработка эффективного плана маркетинга. При разработке данного плана очень важно исследовать и изучить текущее состояние торгово - транспортных потоков, международных логистических условий и перспектив в отношении соответствующих и целевых рынков для Нижнего Пянджа.



Сопоставление качественных данных, статических данных и отчетов важно с целью оценки, управления, мониторинга и планирования будущих мероприятий посредством:

- специальных мероприятий по маркетинговому сбору и анализу информации;

- сбор и анализ информации по макроданным (текущее состояние двухсторонней и транзитной торговли, как с нынешними, так и с потенциальными странами - партнерами в сфере потенциального экономического роста);

- сопоставление данных от финансирующих организаций или соответствующих государственных учреждений;

- сбор и анализ по микроданным (характеристика существующих, потенциальных, внутренних и иностранных клиентов, корпораций, экспедиторов и т.д.), в том числе текущих и будущих перспектив объемов грузопотока, транспортных магистралей, проблем и потребностей в обеспечении транспортной логистики и т.д.);

- участие и представительство на конференциях, выставках и встречах с группами деловых кругов соответствующего сектора - экспедиторами, таможенными брокерами, производителями, поставщиками, специалистами т.д.;

- сбор информации от потенциальных клиентов перевозчиков контейнерных грузов, особенно необходим, поэтому следует обеспечить взаимодействие с конкретными отраслевыми группами (например, машиностроение, строительство, сельское хозяйство и др.), текущими или потенциальными перевозчиками контейнерных грузов;

- активная работа с индивидуальными заказчиками по сбору необходимой информации и получения дополнительных сведений, которые приведут к увеличению объемов контейнерных грузоперевозок;

- следует поощрять участие в соответствующих семинарах, учебных группах и т.д., как национальных, так и международных;

- сбор информации и отчетов от внешних - международных источников: торговых Палат, промышленных ассоциаций, данных экспортеров и компаний

транспортно - логистического рынка и т.д.;

– формирование рабочих групп по маркетингу регионов и усиление маркетинга во внешних странах и регионах, например, создание зарубежных маркетинговых представительств или отделений.

Для любых Логистических Центров существует, как правило, четыре формы собственности, что подтверждается международной практикой:

- государственные логистические компании;
- частные логистические организации;
- государственно-частная или смешанная компания;
- иностранные или совместные логистические предприятия.

Нередко предполагается, что местные Хукуматы будут играть ведущую роль в выделении земельного участка для терминала и обеспечении финансирования с целью развития терминала с помощью Правительства.

Для того, чтобы заполнить этот пробел, должна быть разработана прозрачная политика и регулирующие меры на основе рыночных механизмов. Соответствующая роль государства в поддержке развития логистического сектора заключается в не препятствовании развитию логистической цепочки частным сектором.

Роль государства заключается в оказании поддержки повышения эффективности логистики и обмена информацией, путем содействия развитию высококачественного управления и операционных систем и в политической поддержке рыночных систем прямыми инвестициями, в случае, когда отсутствуют необходимые условия в дополнительной финансовой поддержке.

Следует отметить, что единой правильной структуры собственности не существует. Однако, исходя из опыта, рекомендуется, чтобы управляющей компанией Логистического Центра являлась частная организация, при этом государство предоставляет концессию на руководство или эксплуатацию объекта на определенный период времени (например, 5 лет). Государство будет играть роль регулятивного органа на объекте, но не будет участвовать в

непосредственном управлении или процессе принятия решений в ходе управления Логистическим Центром.

В некоторых случаях, в зависимости от потенциала и возможностей частных компаний, смешанное предприятие, созданное государством и частным консорциумом, может быть наилучшей формой сотрудничества. Однако, по мере возможности, частный сектор следует поощрять. Особенно, это касается случаев, когда инвестиции поступают от международных инвесторов, которые могут привнести новые технологии и системы с целью поддержки развития современного объекта.

Существенная разница между государственной и частной собственностью на землю представляет собой связующее звено с рынком. Частный сектор тесно связан с потребностями грузоперевозчиков и транспортно - логистическим сообществом. Это подтверждается тем вниманием, которое эти компании уделяют улучшению стандартизации погрузочно - разгрузочного оборудования, улучшению качества услуг оказываемых грузоперевозчикам, например, длительная остановка на терминале и обучение местных компаний, таких как экспедиционных, по сокращению расходов и повышению их эффективности. Все выше перечисленное считается ключевыми факторами для участников и бенефициаров логистического центра Нижний Пяндж.

Тема центрально - южно - азиатской интеграции, в последние годы стала привлекать внимание экономистов и политологов многих стран региона.

Не совсем раскрыт огромный потенциал этого субрегиона и вовлечение его в глобальные рынки, так как остаются не освоенными по причине отсутствия, а иногда и, по причине недостаточно развитой транспортной инфраструктуры.

Это в наибольшей степени относится к странам постсоветской Центральной Азии: Казахстану, Кыргызстану, Таджикистану, Узбекистану и Туркменистану, которые в силу сложившихся исторических условий, в последние 100 лет не имели самостоятельных торгово-экономических отношений с такими странами Южной Азии как Афганистан, Пакистан, Иран и Индия.

Постсоветская интеграция как минимум на раннем этапе, представляла собой попытку сохранить существующие взаимосвязи и перевести их на рыночную основу. Однако, эта попытка, оказалась неудачной. Процесс дезинтеграции между независимыми государствами неоднороден; если в некоторых функциональных областях и субрегионах он продолжается вот уже два десятилетия, то в других, сменился процессом интеграции. Поэтому, целесообразно рассмотреть три основные группы рынка: рынок товаров, капитала и рабочей силы, динамика которых сильно отличаются друг от друга.

1. В сфере торговли: - тенденции к дезинтеграции не были преодолены.

2. На других рынках ситуация совершенно иная:

– рынок капитала с начала 2000 годов характеризовался растущими темпами взаимных инвестиций постсоветских стран, прежде всего за счет трансграничной экспансии инвестиций российских и казахстанских транснациональных компаний;

– на рынке рабочей силы значимым фактором стала трудовая миграция между постсоветскими странами.

В отличие от взаимной торговли, в сфере инвестиций и трудовой миграции можно констатировать, что дезинтеграционные тенденции не были преодолены, процессы интеграции остаются неравномерными в отдельных отраслях и странах региона. В этом, одно из крупных отличий постсоветской региональной интеграции от иных регионов (Европы, Южной Америки, Юго-восточной Азии), где локомотивом сближения выступает в первую очередь торговля.

В сфере миграции, говорить о постсоветской интеграции, не приходится. Здесь проявляется в большей степени «теневая интеграция».

Следует отметить, что в процессе любой интеграции ключевая роль принадлежит инфраструктуре транспорта. При этом, ключевыми направлениями в Центрально-Азиатском контексте, выступают нефть и газ, электроэнергетика, транспорт, телекоммуникации и сельское хозяйство.

Центральная и Южная Азия рассматриваются как периферийные территории. В тоже время, если посмотреть на карты развития транспортных

артерий в рамках различных проектов (Транспортного коридора Кавказ - Европа - Центральная Азия, Организации Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества, Республики Таджикистан, ЕврАзийского экономического сотрудничества), можно легко обнаружить, что многие маршруты накладываются друг на друга и пересекаются друг с другом в достаточно запутанных комбинациях.

Это обстоятельство нужно учитывать при разработке общей центрально - южноазиатской транспортной стратегии взаимодействия стран Центральной и Южной Азии. Специфика инфраструктурного строительства такова, что она нуждается в межрегиональной координации и планировании на перспективу на 30-50 лет.

Важно отметить, что в настоящее время, можно с определенными оговорками, констатировать наличие достаточно динамичного процесса транспортной интеграции Центральной и Южной Азии, которая связана преимущественно с интеграцией снизу, то есть с растущими торговыми и инвестиционными потоками по всей территории Центральной и Южной Азии. Эти потоки серьезно тормозятся транспортными инфраструктурными проблемами (например, отсутствие выхода некоторых стран Центральной Азии к морским портам) и, в определенной степени сдерживаются слабостью государственных структур и институтов во многих странах. Межправительственное сотрудничество в основном должно быть нацелено на решение вопросов транспортной интеграции. В этом аспекте межправительственное взаимодействие явно отстает от развития экономических связей. Мы не ожидаем и не утверждаем, что межправительственное сотрудничество в Центральной и Южной Азии может охватывать все страны региона: оно, скорее всего, должно быть функциональным по характеру и основанным на множестве пересекающихся интеграционных группировок, как двусторонних, так и многосторонних, с участием правительств, стран региона, субрегиональных и наднациональных институтов.

С нормативной точки зрения транспортная интеграция Центральной и Южной Азии могла бы стать ключевой силой развития, движимой интеграцией в

области торговли энергоресурсами и другими товарами в транспортной сфере, потоками капитала и рабочей силы, туризмом, борьбой с наркотрафиком и эпидемиологическими угрозами.

Продвижение к различным общим рынкам Центральной и Южной Азии, на основе развития общей инфраструктуры, могло бы принести значительные экономические выгоды. При этом, межгосударственное сотрудничество в Центральной и Южной Азии, может строиться исключительно на основе открытого регионализма, то есть сосуществования многочисленных функциональных форматов, структур и организаций.

Одной из ключевых предпосылок транспортной интеграции Центральной и Южной Азии является понимание того, что региональные инициативы сотрудничества не взаимоисключают, а дополняют друг друга.

Для стран постсоветского пространства Центральной Азии, существенным представляется само признание того обстоятельства, что с точки зрения региональной транспортной интеграции, следует говорить о двух формах интеграции: постсоветской и континентальной (Южной Азии). Этот вывод может оказаться не столь очевидным. Но, на самом деле, это объективная необходимость в целях освоения огромного потенциала рынка стран Южной Азии, насчитывающей около 1,5 млрд. человек населения, проживающего в этом регионе, близкой к Центральной Азии.

Концептуальное и практическое значение транспортной интеграции Центральной и Южной Азии остается маргинальным, ее потенциальная практическая значимость еще полностью не осознана, а преодоление существующих противоречий остается насущной задачей.

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 - Курган-тюбе - Куляб, Дусти - Нижний Пяндж, а также открытие тоннелей Истиклол, Озоди и Шахристан, Чормагзак. Уже завершилась реабилитация автодорог: Душанбе - Чанак, Вахдат - Джиргатол - Саритош (граница Кыргызстана), Курган-тюбе - 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.

Необходимо отметить, что с целью создания благоприятных условий для перевозчиков, строительства современных логистических центров и других мер по развитию перевозок и содействию торговли, со стороны Правительства Республики Таджикистан во всех действующих пограничных переходах осуществляются меры по строительству терминалов и логистических центров, что позволит обеспечить полную наладку прогрессивной системы «Планирование - Логистика - Перевозка», что будет способствовать снижению транспортных затрат.

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), что позволит соединить страны Южной Азии со странами Центральной Азии (Таджикистаном, Кыргызстаном, Казахстаном), далее в Россию и обратно к портам Индийского океана.

Строительство автомобильной дороги по территории Пакистана от Читрала, через перевал Дура (Дорак) на границе с Афганистаном, позволит обеспечить выход в Афганский Бадахшан (Файзабад), а также в Ишкашимский район Горно-Бадахшанской автономной области Республики Таджикистан.



Данный маршрут является одним из альтернативных направлений, предложенных ранее таджикскими специалистами, с целью обеспечения транспортной связи Республики Таджикистан с Пакистаном.

Преимуществом данного варианта, по сравнению с альтернативным вариантом по направлению Лангар (граница Таджикистана и Афганистана) по Ваханскому коридору через перевал Барогил, на границу Афганистана с Пакистаном, является то, что трасса дороги тяготеет к более развитым в экономическом отношении районам Афганистана и Пакистана. Она также выгодна с целью осуществления транспортной связи Республики Таджикистан с северными территориями Пакистана и провинциями Афганского Бадахшана. С другой стороны, при реализации данного проекта, Афганистан получит возможность выхода, через Читрал и Гилгит и далее к Каракорумскому шоссе, в Китай, минуя территорию Республики Таджикистан.

В целях надежного функционирования транспортного коридора Юг-Север, в направлении из Пакистана в Республику Таджикистан, через Афганистан, необходима реконструкция существующего участка автодороги Хорог - Ишкашим, с приведением технических параметров дорог в соответствие требованиям современных стандартов.

Трасса дороги от Хорога до Ишкашима, протяженностью 106 км, пролегает по сложному горному рельефу. Существующая автомобильная дорога, в основном, имеет параметры IV-V технической категории, ширина проезжей части составляет 4,5-7 м, минимальный радиус кривой в плане составляет 30-40 метров и максимальный продольный уклон 12%.

Состояние автодороги в данный момент неудовлетворительное.

Дорожное покрытие имеет значительные разрушения, земляное полотно деформировано, имеются промоины и размывы откосов земляного полотна. По причине осыпей и камнепадов, ширина земляного полотна заужена до 3-4 м, имеются разрушения искусственных сооружений - подпорных стен и водопропускных труб, существующие мосты не обеспечивают пропуск нормативных нагрузок. Отдельные участки дороги подвержены сходу снежных

лавин. На лавиноопасных участках, а также на участках камнепадов требуется строительство галерей и подпорных стен. Ориентировочная стоимость реконструкции этого участка дороги составит примерно 90 млн. долл. США.

Существующий мостовой переход через р.Пяндж, расположенный в 2-х км не доезжая Ишкашима, представляет собой три временных моста через протоки реки. Длина каждого моста составляет 36; 28 и 24 м, габариты моста - 4,5 м. Пролетное строение существующих мостов выполнено из трех металлических инвентарных ферм типа САРМ с металлическим ортотропным настилом проезжей части. Опоры моста - бетонные, расположенные на естественном основании без фундаментов.

Мосты способны пропустить одиночный автомобиль типа КАМАЗ.

Взамен существующего мостового перехода необходимо строительство нового капитального моста длиной 200 м, с габаритом 8 м и двумя пешеходными тротуарами по 1 м, по схеме 6 × 33 м, с устройством регулиционных сооружений. Ориентировочная стоимость строительства мостового перехода составит 4 млн. долл. США.

Реконструкция участка автомобильной дороги от Ишкошима по направлению Мургаба через пос. Лангар и перевал Харгуш, с выходом на автодорогу Хорог -Мургаб - перевал Кульма, позволит осуществлять автоперевозки из Афганистана в Кыргызстан, Китайскую Народную Республику и обратно по территории Республики Таджикистан.

Участок автодороги от Ишкашима до перевал Харгуш, от 4286 м, над уровнем моря (примыкание к автодороге Хорог - Мургаб) через п.Лангар, длиной 200 км, имеет параметры IV-V технической категории, ширина проезжей части составляет 4,5-6 м, минимальный радиус кривой в плане составляет 20-30 м, максимальный продольный уклон 12-13%. Покрытие имеет значительные разрушения, отдельные участки дороги не имеют битумного покрытия, имеются разрушения земляного полотна и искусственных сооружений. Отдельные участки дороги подвержены обвалам и сходам снежных лавин.

Для приведения этого участка в соответствие требованиям международных стандартов, необходима его реконструкция со строительством новых искусственных сооружений, противоловинных галерей. Ориентировочная стоимость реконструкции этого участка дороги составит примерно 120 млн. долл. США.

Реконструкция автодороги Хорог - Ишкошим - Лангар - пер. Харгуш позволит иметь в дополнение к Южному коридору (Исламабад - Пешавар - Джалалабад - Кабул - Кундуз - Нижний Пяндж), связывающего Пакистан через Афганистан с Республикой Таджикистан и, по сути, может стать трансазиатским коридором, связывающим Центральную и Южную Азию с Китаем и Россией.

Как было указано выше, целью формирования автотранспортных коридоров на территории Республики Таджикистан, является повышение эффективности внешнеторговых перевозок и обеспечение гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договоренностей, укрепляющих экономическую безопасность государства. Республика Таджикистан подписала Межправительственные соглашения по сети Азиатских шоссейных дорог, Межправительственное соглашение по сети трансазиатских железных дорог, Основное многостороннее соглашение Европа - Кавказ - Азия, Европейское Соглашение. Также, Таджикистан является членом таких организаций как: Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана, Центральноазиатского Регионального Экономического Сотрудничества, Шанхайской Организацией Сотрудничества, Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, Евразийского Экономического Сотрудничества, ЭКО, что позволило повысить эффективность международной региональной торговли

Одновременно в целях развития транспортной и дорожной отрасли страны, Правительство Республики Таджикистан ведет тесное взаимовыгодное сотрудничество с такими финансовыми институтами как: Азиатский Банк Развития, Исламский Банк развития, Фонд Организации стран экспортёров нефти, Всемирный Европейский Банк реконструкции и развития. Республика

Таджикистан присоединилась к 9 Международным Конвенциям, предусматривающим упрощение международных автомобильных перевозок, где основным приоритетом обозначено региональное сотрудничество.

В целях приведения автомобильных и железнодорожных коридоров, проходящих по территории Республики Таджикистан, в соответствии с международными требованиями, заключено ряд двусторонних соглашений, предусматривающих улучшение существующих и строительство новых автомобильных и железнодорожных маршрутов по территории Республики Таджикистан.

В частности, 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.

Транспортное сообщение между Республикой Таджикистан и Пакистаном через территорию Афганистана, может осуществляться по следующим автотранспортным коридорам:

1. Душанбе - Дангара - Куляб - Калаихум - Хорог- Ишкашим (граница Афганистана) - перевал Дара (границы Афганистана и Пакистана) - Читрал, далее через Пешавар в Карачи. Общая протяженность трассы (до Читрал) составляет 917 км, в том числе: по территории Таджикистана - 717 км; по территории Афганистана - 118 км; по территории Пакистана - 82 км.

2. Душанбе - Лабиджар - Тавилдара - Калаихум - Хорог - Ишкашим (граница Афганистана) - перевал Дара (границы Афганистана и Пакистана) - Читрал, далее через Пешавар в Карачи. Общая протяженность трассы (до Читрала) составляет 831 км, в том числе: по территории Республики Таджикистан - 631 км; по территории Афганистана - 118 км; по территории Пакистана - 82 км.

Данный маршрут является альтернативным 1 маршруту и короче на 86 км. При этом, в целях надежного функционирования автотранспортного коридора Юг-Север в направлении из Пакистана в Республику Таджикистан, через Афганистан, дополнительно к реконструкции существующего участка автодороги Хорог - Ишкашим, необходима реконструкция автодороги Лабиджар - Тавилдара - Калаихум, протяженностью 135 км, со строительством противоблашинных галерей общей протяженностью 9 км.

Ориентированная стоимость реконструкции автодороги Лабиджар - Тавильдара - Калаихум составляет 207,9 млн. долларов США, в том числе стоимость противоблашинных галерей 7,2 млн. долларов США.

Общая ориентировочная стоимость реконструкции автодороги Лабиджар - Тавильдара - Калаихум - Хорог - Ишкашим составляет 301,9 млн. долл. США.

3. Маршрут Душанбе - Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж (граница Афганистана) - Кундуз - Кабул - Джалалабад - (граница Пакистана) - Пешавар, далее в Карачи. Общая протяженность трассы (до Пешавара) составляет 797 км, в том числе: по территории Республики Таджикистан - 185 км; по территории Афганистана - 557 км; по территории Пакистана - 55 км.

Данный автотраспортный коридор является функционирующим и перевозка грузов в основном, осуществляются по этому коридору в обоих направлениях (Север-Юг, Юг-Север). Однако, в целях обеспечения надежного сообщения необходима реконструкция автомобильной дороги Душанбе - Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж, где на участке Душанбе - Курган-тюбе протяженность составляет 83,3 км. Ориентировочная стоимость реконструкции - 33,2 млн. долларов США.

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 автотраспортный 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.

4. Строительство новой железнодорожной линии, связывающей Туркменистан и Афганистан, через территорию Республики Таджикистан, с Кыргызстаном, Китайской Народной Республикой и Казахстаном, может осуществляться по следующим направлениям:

1. Келиф (Туркменистан) - Мазари Шариф - Кундуз - Шерхан Бандар (Афганистан) - Нижний Пяндж - Дусти - Колхозабад - Курган-тюбе - Яван - станция Иляк (Вахдат) - Файзабад - Оби гарм - Нуробад - Таджикибад - Джиргатал - (граница Кыргызстана) - Сарыташ - Иркиштам (граница Китайской Народной Республики) - Кашгар - Туфан - Урумчи (СУАР) - станция Дружба (Казахстан).

2. Карки (Туркменистан) - Мазари Шариф - Кундуз (Афганистан) - Нижний Пяндж - Дусти - Колхозабад - Курган-тюбе - Яван - станция Иляк (Вахдат) - Файзабад - Оби гарм - Нуробад - Таджикибад - Джиргатал (граница Кыргызстана) - Сарытош - Иркиштам (граница Китайской Народной Республики) - Кашгар - Туфан - Урумчи (СУАР) - станция Дружба (Казахстан).

Общая протяженность трассы железной дороги по первому варианту ориентировочно составляет 2460 км., в том числе по территории Туркменистана - 14 км, по территории Афганистана - 428 км; по территории Республики Таджикистан - 480 км, по территории Кыргызстана - 194 км, по территории Китайской Народной Республики - 1344 км.

При первом варианте необходимо строительство двух мостов протяженностью по 700 метров каждый, соответственно на территории Туркменистана (Келиф), через реку Амударья и на территории Республики Таджикистан (Нижний Пяндж), через реку Пяндж. По второму варианту требуется строительство одного моста через реку Пяндж на территории Республики Таджикистан протяженностью 700 метров.

Строительство отрезка новой железнодорожной линии длиной 392,3 км, пролегающей по территории Республики Таджикистан, можно условно разделить на три участка:

- граница Кыргызстана - Джиргатал - Таджикабад - Нурабад - Обигарм - Файзабад - станция Иляк (Вахдат), с ориентировочной протяженностью 296 км;
- станция Иляк (Вахдат) - Яван - Курган-тюбе, с ориентировочной протяженностью 105,7 км, в том числе 46,3 км новой линии (Вахдат - Яван);
- Курган-тюбе - Колхозабад - Нижний Пяндж, с ориентировочной протяженностью 85 км, в том числе 50 км новой линии (станции Колхозабад - Дусти - Нижний Пяндж).

Первый участок, от границы Кыргызстана до станции Иляк (Вахдат), проходит в сложных условиях горной местности с большим количеством пересекаемых водотоков, селевых русел и горных хребтов. Для строительства железной дороги потребуется выполнение большого объема земляных работ, в том числе буровзрывных.

Также необходимо строительство не менее 20 крупных мостов длиной более 100 м через реку Сурхоб и боковые притоки, большого количества эстакад и виадуков, водопропускных труб, подпорных стен и других искусственных сооружений. Пересечение перевальных участков потребует строительства не менее 8 тоннелей общей протяженностью 16 км. Экспертная оценка стоимости строительства составит ориентировочно 1,610 млрд. долларов США, в том числе тоннелей на сумму 193,2 млн. долларов. США.

Второй участок, от станции Иляк до станции Яван, по предварительным проработкам пролегает через Султанабадское плато, пересекая горный хребет тоннелем, ориентировочной длиной 1100 м с выходом к существующей железной дороге Курган-тюбе - Яван в районе города Явана. Ориентировочная протяженность новой железной дороги составит 46,3 км. Трасса новой железной дороги пролегает в сложной горной местности с тяжелыми геологическими условиями. Экспертная оценка стоимости строительства составит ориентировочно 129,9 млн. долларов США.

Третий участок, от Курган-тюбе до Нижнего Пянджа, пролегает по существующей железной дороге Курган-тюбе - Колхозабад, а затем по вновь намечаемому участку строительства железнодорожной линии Колхозабад - Нижний Пяндж с ориентировочной протяженностью 50 км, и далее 65 км, по территории Афганистана до города Кундуз. Предполагаемая железнодорожная линия Колхозабад - Нижний Пяндж будет пролегать по Карадумскому массиву вдоль существующей автомобильной дороге Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж. Рельеф Карадумского массива благоприятен для строительства железнодорожной линии с допустимыми руководящими уклонами. Экспертная оценка стоимости строительства составит ориентировочно 67,5 млн. долларов США, в том числе стоимость строительства моста длиной 700 м составит 14,3 млн. долларов США. Общая ориентировочная стоимость строительства железнодорожной линии по территории Республики Таджикистан составляет 1,807 млрд. долларов США.

Следует отметить, что с целью расширения географии автотранспортных коридоров, проходящих через Республику Таджикистан, на основании поручения Правительства Республики Таджикистан за №18 (2-17) от 17 мая 2008 года, специалистами ГУПИП «Лоихакаш» были рассмотрены варианты прокладки трассы железной дороги Север - Юг (Регар - Нов) по картографическим материалам.

Данная трасса может обеспечить железнодорожной связью центр Республики Таджикистан с Согдийской областью, расположенной на севере Республики Таджикистана. Кроме того, после реализации проекта строительства новой железной дороги Колхозабад - Дусти - Нижний Пяндж и далее в Афганистан, можно будет связать северную часть Республики Таджикистан с югом, при этом, значительно сократится расстояние, по сравнению с существующим маршрутом через соседний Узбекистан на 630 км. Следует отметить, что расстояние от станции Нов (на севере Республики Таджикистана) до станции Регар (в центре Республики Таджикистан) по существующей железной дороге составляет 909 км.



Новая железнодорожная линия будет расположена в 1 км восточнее станции Регар на существующем участке железной дороги Термез - Душанбе. Предлагаемая трасса, пересекая канал Батош и автомобильную дорогу Душанбе - Термез на 4 - 8 км, пролегает по правому берегу реки Каратаг. На участке прохождения трассы вдоль реки Каратаг, железная дорога пересекает боковые притоки, на которых предусматривается строительство 12 мостов и большого количества водопропускных труб. Минимальный радиус кривой в плане принят в 200 м, а максимальный продольный уклон - 2,7%.

На участке, с 49 км по 62 км, железная дорога пересекает Гиссарский хребет в 4 км восточнее перевала Мура, где будет предусмотрено строительство тоннеля с ориентировочной длиной 13 км.

Северный портал тоннеля расположен в отрогах Гиссарского хребта в междуречье Парион и Симин. Пересекая мостами реку Парион на 64 км, трасса проходит по левому берегу реки Канчоч в северном направлении.

Восточнее реки Сарытаг, пересекая реку Сарытаг, трасса железной дороги спускается к озеру Искандаркуль и проходит вдоль его левого берега, и далее спускается вниз вдоль левого берега реки Искандардаря. На участке прилегания трассы в районе скального прижима на 75 - 77 км, предусмотрено строительство тоннеля длиной около 2 км. На этом участке максимальный продольный уклон трассы железной дороги составляет 3%.

Проходя вдоль левого берега реки Искандардаря, трасса железной дороги пересекает 8 боковых притоков и саев, что потребует строительство мостов.

С 93 км до 97 км, трасса железной дороги проходит по левому берегу реки Фондаря. На этом участке потребуются строительство моста через левый приток реки Пасруддаря. Пересекая реку Фондаря и автомобильную дорогу Душанбе - Чанак, мост и путепровод, трасса железной дороги проходит по правому берегу реки через кишлак Пете до 107 км, а затем, пересекая реку Фондаря мостом и автодорогу путепроводом, трасса железной дороги вновь проходит по левому берегу реки Фондаря. На этом участке предусматривается строительство трех мостов. Прокладка трассы через скальный прижим, расположенной на 108-109 км,

потребуется строительство тоннеля длиной около 1 км. До 125 км, трасса железной дороги проходит по левому берегу рек Фондаря и Зерафшан, пересекая боковые притоки и оползневой участок на 115-117 км. На этом участке предусматривается строительство 4 мостов. С 120 км до 125 км, трасса железной дороги проходит по предгорной части реки Зеравшан, параллельно автомобильной дороге Айни - Пенджикент, далее, пересекая путепровод автодороги и мост реки Зеравшан в 2,5 км, выше к.Искодар, трасса железной дороги проходит по направлению к к.Хушикат, вдоль правого берега реки Зерафшан. Дорога на этом участке, проходя по местности вверх по отрогам Туркестанского хребта, пересекая р.Хушекат на 131 км и р.Крут на 137 км. Под Туркестанским хребтом, предусматривается строительство тоннеля ориентировочной длиной 17 км. От 168 км, трасса проходит вдоль ручья Кусавли и далее, по правому берегу ручья Алтыкол по направлению к п.Шахристан. На участке с 180 км по 188 км, трасса проходит по левому берегу р.Алтыкол, затем она переходит на правый берег. На этом участке предполагается строительство пяти мостов и путепровода над автодорогой Душанбе - Худжанд.

От 189 км, трасса железной дороги проходит вдоль автомобильной дороги Душанбе - Худжанд, далее, пересекая ее путепроводом на 193 км и проходит в западном направлении, обходя п.Шахристан, делая петлю на 199 км, проходит пересекая автомобильную дорогу на 203 км, далее параллельно ей и снова пересекает дорогу на 209 км, и далее параллельно автодороге до 215 км. На севере дорога проходит по территории Истравшанского и Ганчинского районов, далее на станцию Нов, с общей протяженностью 179 км. В общем, на этой дороге будет построено 4 тоннеля, общей протяженностью 33 км, большое количество противолавинных галерей, около 60 мостов, эстакад и путепроводов, большое количество водопропускных труб и подпорных стен, с ориентировочной стоимостью 1,5 млрд. долларов США.

Железная дорога Регар - Нов будет содействовать развитию торгово-экономических связей с соседними странами, обеспечит перевозки транзитных грузов и пассажиров по наиболее кратчайшему маршруту, в общем, существенно

сократит время транспортировки. Кроме того, позволит развивать горнодобывающую и обрабатывающую промышленность региона, сельское хозяйство, осваивать новые горные территории и развивать горный туризм.

Предполагаемый маршрут проходит вдоль маршрутов Транспортного коридора Кавказ - Европа - Центральная Азия (ТРАСЕКА) - Т 23, 24, 26, маршрута Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС) - 6 С, маршрутов Евразийского экономического сотрудничества (ЕврАзЭС) - 2, 3, 4, 5 и Трансазиатских железных дорог, и может быть альтернативным маршрутом, связывающим Таджикистан с Кыргызстаном и Китайской Народной Республикой, а в целом, связывать страны Центральной и Южной Азии.

Развитие логистических центров, связанных с аэропортами, может выступить стимулом привлечения дополнительных внешнеторговых грузопотоков, следующих между странами Центральной и Южной Азии.

Развитие логистического центра Нижний Пяндж содействует концепции грузов, отправляемых интермодальными способами с учетом и воздушных коридоров.

Страны Евразийского экономического сотрудничества (ЕврАзЭС), особенно Республика Таджикистан, обладают существенным стратегическим потенциалом с целью транзита грузов. В странах Центральной Азии есть авто - и железнодорожные маршруты, пролегающие с востока на запад и с севера на юг, а также строятся новые коридоры.

Аналитики оценивают, что транзитный потенциал сегодня составляет примерно 220 млн.тонн. Обсуждается, что он возрастет до 400 млн.тонн к 2020 году, 290 млн.тонн из которых составит транзит из стран региона в третьи страны (ЕврАзЭС).<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup>Центральная Азия. Развитие в трех измерениях. Доклад САБР. Всемирной Банк. О мировое развитие 2009 года. Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - 103 с. - С. 95.

На основе этих данных грузопотоков и применения различных коэффициентов роста, предлагаются следующие транспортные прогнозы (табл. 3.1).

Таблица 3.1

Прогнозный объем грузопотоков Логистического Центра Нижний Пяндж  
(тонн в 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: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж. Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 95.

Исследование, в рамках проекта Европейский Союз (ЕС) «Международная сеть логистических центров - узлов в Центральной Азии», показали, что с целью прогноза грузопотоков Логистического центра в Нижнем Пяндже, ежегодный уровень роста в 6,7%, может быть оценен в избытке роста грузопотока, что пропорционально коэффициенту роста Валового внутреннего продукта (ВВП).

Следует отметить, что финансовая модель, использованная с целью оценки целесообразности строительства Логистического Центра Нижней Пяндж, рассчитана для государственного предприятия с участием частного сектора и предполагает, что все выгоды или прибыли остаются у частного инвестора, а установленный и согласованный годовой концессионный платеж выплачивается государственному сектору. Этот подход основан на модели DFBOT -

проектирование, строительство, финансирование и эксплуатация, с последующей передачей.

Экономический анализ эффективности Логистического Центра Нижний Пяндж показывает, что:

- экономия затрат на транспортировку в Нижнем Пяндже составит 7% за счет роста производительности и ключевых факторов сокращения затрат;
- сокращение времени простоя в Нижнем Пяндже составит 10% на основании улучшенной обработки, оборота, и действий правительства по значительному уменьшению задержек при пересечении границы;
- экономия времени транспортировки в Нижнем Пяндже составит 10% на основании улучшения инфраструктуры и повышения производительности.

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%.

С целью реализации Логистического Центра Нижний Пяндж, через Государственно-частное партнерство (ГЧП), появляется огромная потребность в высокоспециализированных и междисциплинарных технологиях (юридических, технических, финансовых, экономических) в государственном секторе, ориентированных в основном, на разработку политики Государственно-частного партнерства, внедрения новых идей, поддержку взаимодействия правительства и

специализированных юридических технологий (обсуждение условий контракта, управление, контроль).

Фактически, с целью оптимизации управления проектами Государственно-частного партнерства целесообразным является создание постоянно действующей проектной группы Государственно-частного партнерства на государственном уровне, для выполнения ключевых функций обработки информации, данных и документации, выступающей в роли координационного центра по всем вопросам, связанным с проектами Государственно-частного партнерства. В целях внедрения Государственно-частного партнерства в частном секторе, соответствующим решением правительства должны быть предусмотрены налоговые стимулы и субсидии, в частности, в отношении проектов, которые сложно реализовать с коммерческой точки зрения.

Следует отметить, что в рамках своей новой Европейской политики соседства, Европейская комиссия обсуждает возможность субсидирования процентных ставок по кредитам для транспортных проектов, при условии, что индивидуальный проект представляет значительную общественную пользу и не имеет большой внутренней нормы доходности.

Анализ прибыли и затрат Логистического Центра Нижний Пяндж:

Капитальные затраты. Эти затраты включают расходы на строительство объекта на 7,46 млн. долларов США, а также 0,854 млн. долларов США для погрузочно - разгрузочного оборудования. Предполагается, что данное оборудование подлежит замене каждые пять лет и должны учитываться при оценке экономической и финансовой приемлемости проекта.

Эксплуатационные расходы объекта включают затраты на рабочую силу, техническое обслуживание зданий и сооружений, а также 10% пошлины, уплачиваемой правительству, на основе доходов от логистического центра.

План финансирования. Для развития логистического центра и в целях финансирования общего строительства и расходов на оборудование, важно совместное финансирование со стороны государства, частных компаний и банков, то есть создания государственного предприятия с участием частного

капитала. Для Логистического Центра Нижний Пяндж, объем необходимого финансирования в размере 8314555 долларов США, предлагается распределить следующим образом: государственный вклад 60% или 4988730 долларов США; фонд частного инвестирования 20% или 1662911 долларов США; банковские займы 20% или 1662911 долларов США.

Существует 8 основных главных условий с целью привлечения инвестиций частного сектора в Логистический Центр Нижний Пяндж:

- политическая стабильность и надлежащие принципы управления государством;
- благоприятная экономическая и финансовая среда;
- юридическая база в целях развития коммерческой концессии;
- общая политика, направленная на активное расширение участие частного сектора, а также твердые политические обязательства;
- правовая интеграция;
- потенциал государственного сектора;
- потенциал частного сектора;
- конкурентные торги.

Политическая обстановка и связанные с ней опасности (региональные риски), считаются одним из основных показателей, оказывающих влияние на привлекательность страны для иностранных инвесторов.

В этой связи, следующие вопросы предоставляют особый интерес: стабильность правительства и политического строя страны; хорошие внешние связи и сотрудничество с соседними странами; внутренняя социальная стабильность - социальная однородность; согласованность и объективность деятельности правоохранительных органов; соблюдение общих условий прозрачности.

Кроме этого, с целью создания здоровой макроэкономической среды, требуется принять во внимание следующие факторы, полностью отраженные в финансово - экономической оценке Логистического Центра: текущий уровень валового внутреннего продукта; перспективы роста экономики; прогнозируемый

темп роста валового внутреннего продукта; уровень либерализации экономики (уровень и перспективы развития частного сектора, уровень конкуренции) в отношении транспортных и финансовых услуг (банковские услуги, страхование и т.д.); сумма государственного долга страны на одного жителя.

Таким образом, с точки зрения политической структуры и политических обязательств, осуществление Государственно - частного партнерства (ГЧП) требует государственной поддержки на высшем уровне и высокой политической приверженности к строительству этого объекта. Поскольку, в качестве предварительного условия (особенно в переходный период - период формирующейся рыночной экономики) необходимы серьезные реформы в государственном секторе, тогда как Логистический Центр Нижний Пяндж, может действительно стать существенным звеном в транспортной интеграции стран Центральной и Южной Азии.

### **3.2. Пути повышения конкурентных преимуществ участков автотранспортных коридоров Республики Таджикистан по оказанию транзитных перевозочных услуг**

Анализ официальных документов, заявлений властей Республики Таджикистан и их планируемых и реализованных проектов, говорит о том, что Таджикистан поставил своей целью продвигать грузовой транзит через свою территорию.

Несмотря на это, транзитные варианты, планируемые Таджикистаном, ограничены почти полной транспортной зависимостью от Узбекистана. Учитывая это, и, сложные отношения между двумя этими республиками, наиболее срочной и критически важной целью Республики Таджикистан является достижение транспортной независимости в той степени, в которой это максимально возможно. В 1999 г., Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон определил в качестве приоритета строительство трансконтинентальной железной дороги через Ташкент до Душанбе или через Термез до Душанбе, с последующим сообщением до Каракорумской автодорожной магистрали до Пакистана. Несколько лет спустя



приоритетом выступают маршруты, соединяющие Таджикистан с Китаем, Афганистаном и Кыргызстаном.

Большинство руководителей стран Центральной и Южной Азии, ответственных за разработку и применение транспортных соглашений, отдают предпочтение двусторонним соглашениям, как функционирующему механизму.

Несмотря на признание ограниченных возможностей, они просты в управлении на уровне руководства Министерства транспорта. С другой стороны, многосторонние формулы должны собрать воедино представителей нескольких государств. Организация встречи является обременительным процессом, здесь присутствует широкий спектр интересов, которые важно удовлетворить, но, при этом, разногласия во взглядах по многим вопросам, исключают целостность всего процесса заключения такого рода соглашений. Как правило, в таких соглашениях поднимаются вопросы безопасности, охраны окружающей среды и другие вопросы, затрагивающие интересы общества, но, при этом, нет четкого очертания этих вопросов. Такие вопросы, как уровень выхлопа газов, допустимый вес и габариты транспортных средств, обсуждаются по такой схеме, которая позволяет каждой стране устанавливать свои национальные стандарты. Это является серьезным упущением и недостатком. Следующий недостаток дорожных соглашений заключается в том, что они не предусматривают специального положения о выдаче визы. Необходимость в получении визы препятствует осуществлению перевозок через границу по всем направлениям.

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.

В Пакистане имеются 3 альтернативных варианта: Карачи - Хайдарабад - Лахор - Равилпинди - Исламабад - Пешавар - Ланды - Котар; вдоль западного берега р.Индус; Карачи - Хайдарабад - Ларкана - Дара Гази Хан - Кохат - Тал (или Парчинар). В Афганистане дорога пролегает по маршруту от Парчинар (Пакистан), пересекая Назьян до Джалалобада. Начиная от Тал, маршрут входит на территорию Афганистана на Гулам Хан и продолжает свое движение через Гердез - Кабул. Самый загруженный маршрут идет от Пешовара (Пакистан) до Кабула - Кундуз и Шерхан - Бандар. Начиная с границы Таджикистана в Нижнем Пяндже, маршрут пролегает через Курган-тюбе - Душанбе - Карамык (граница Кыргызстана). На территории Кыргызстана дорога проходит в направлении границы Китайской Народной Республики через Карамык - Сариташ - Иркештам, а далее через границу Китайской Народной Республики по маршруту Иркештам - Каши - Турпан - Хекси и в направлении восточных портов. Альтернативный маршрут или подъездной коридор проходит от Китайской Народной Республики до Таджикистана через перевал Кулма - Мургаб - Хорог - Душанбе - Нижний Пяндж (рис. 6).

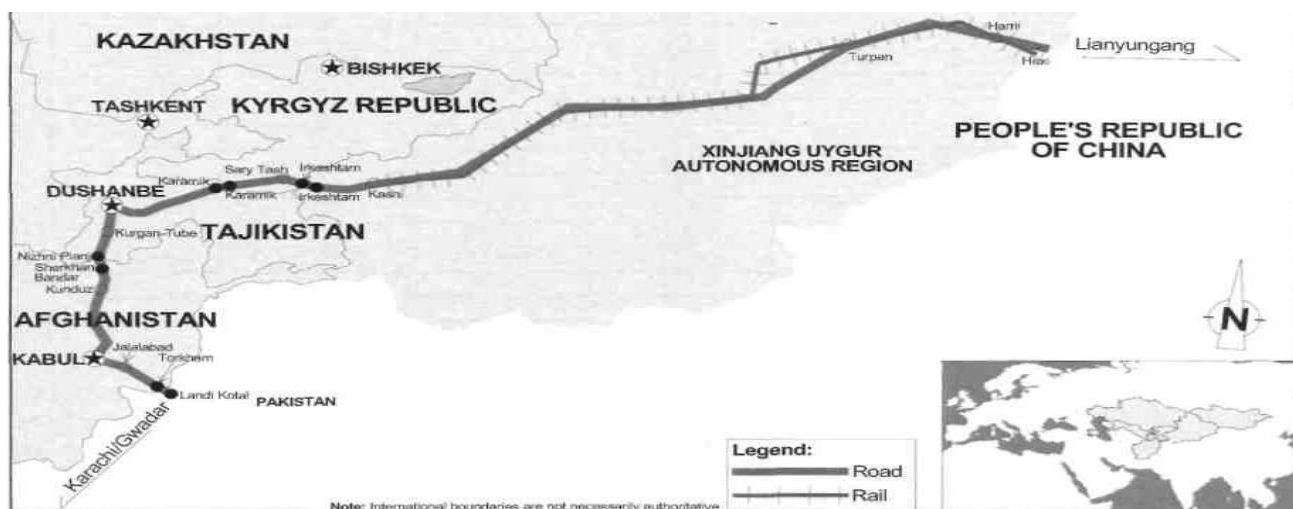


Рисунок 6 - Коридор ЦАРЭС - 5

От Афганской границы до Синьзена коридор ЦАРЭС - 5 является автотранспортным коридором. 88,5% автотрассы (3258 км) рассчитана на двух полосное движение и 424 км, или 11,5%, имеет четыре полосы движения. Трасса Азиатского коридора АН - 1 проходит до Кабула, затем трасса АН - 7 до Душанбе,

Трасса АН - 65 от Душанбе до Каши и АН - 4 в Синьцзян. Движение плотное по всему коридору, за исключением Кыргызстана.

Пограничный пункт Торхам, является наиболее активным пропускным пунктом в Афганистане с величиной СЕИД 1100 единиц транспортных средств в сутки. На Афганско - Таджикской границе в районе Шерхан Бандар - Нижний Пяндж движение составляет до 1000 грузовых машин в сутки.

Маршрут по автодороге Каши до Пакистана, которая пересекается на Конгчилапи и продолжается по Каракорумскому шоссе до Исламабада, а затем до Карачи, может напрямую конкурировать с коридором ЦАРЭС - 5. Однако, работа этого конкурирующего маршрута носит сезонный характер (табл. 3.2).

Таблица 3.2

## Коридор ЦАРЭС - 5

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

Источник: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 53.

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 (рис. 7, табл. 3.3).

Содействие торговле концептуально отличается от вопроса по улучшению транспортной системы. Несмотря на это, важно достичь синергии, выполняя ряд мероприятий по развитию логистики, направленной на содействие торговле в коридорах.

## Коридор ЦАРЭС - 6 С

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

Источник: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 54.

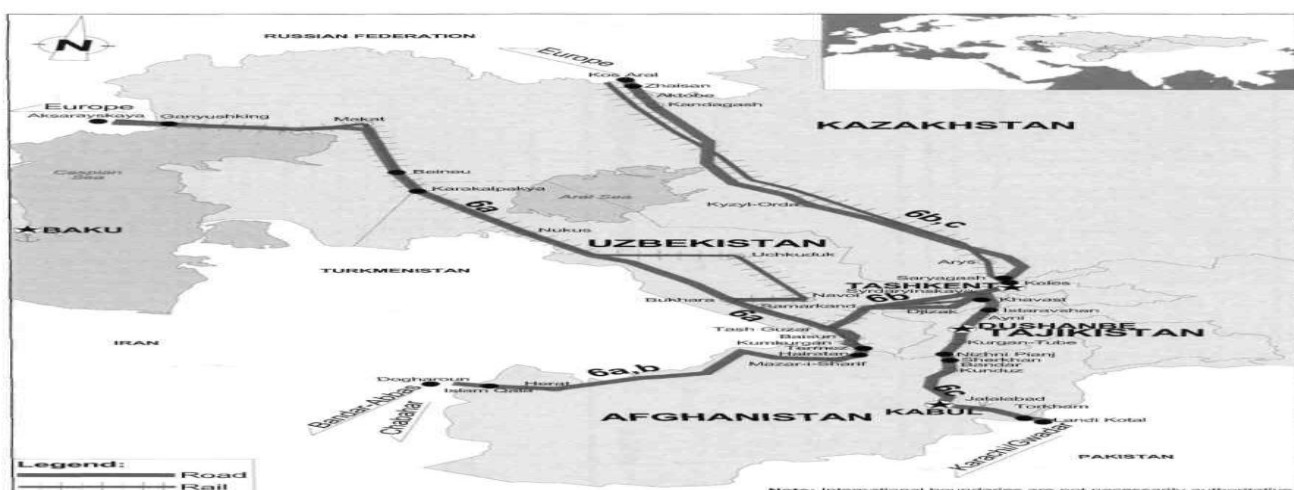


Рисунок 7 - Коридор ЦАРЭС - 6

Регион Центральной и Южной Азии в достаточной мере соответствует подходу к коридорам с целью облегчения торговли, поскольку большинство внутри - и межрегиональных торговых потоков пользуются ограниченным количеством маршрутов в центральном и южном направлениях.

Как было выше сказано, операторы международной торговли и перевозок должны соблюдать комплекс правил и положений, при прохождении границ стран Центральной и Южной Азии и передвижения по территории каждого государства, вдоль их коридоров. Контроль осуществляют разные органы, используя разные методы контроля. Правила разрабатываются и применяются различными правительственными органами с учетом и на основе своих целей. В результате оказываются медленные, разрозненные и ненадежные логистические услуги в регионе и используемые куда меньше, чем можно было бы при другом раскладе.

Важно отметить, что граница и пункты ее пересечения, представляют собой весьма щепетильный вопрос для каждого государства. Вопросы обеспечения суверенности и безопасности чрезвычайно политизированы. Кардинальные изменения в пользу производителей, торговых организаций и перевозчиков могут быть реализованы, если к этому вопросу будет проявлен интерес на самом высшем уровне, одновременно со смягчением процедур физического контроля. Существует возможность применения современных методов и технологий управления. Это в свою очередь, требует современной инфраструктуры и надежного оборудования инспекционного контроля транспорта. Поэтому, в рамках логистики стран Центральной и Южной Азии, важно предпринять действенные меры, основанные на трех столпах стратегического подхода: инфраструктуры, менеджмента и технологии.

Решение этих проблем требует согласованных и комплексных действий, которые урегулируют и определяют сферы ответственности заинтересованных сторон и органов на государственном уровне. Предлагается осуществить рационализированный подход с целью разделения действий по отдельным областям, направленным на соблюдение интересов и определения мнений задействованных специалистов. Некоторые совпадения в этих областях неизбежны, поэтому предполагается параллельно выполнять координационное действие на национальном и региональном уровнях.

Следует отметить, что в логистической стратегии содействия торговле, особое значение придается таможенному сотрудничеству. Задача будет заключаться в том, чтобы содействовать согласованному реформированию и модернизации таможенной системы с работой Комитета по таможенному сотрудничеству стран Центральной и Южной Азии, выступающего в качестве регионального форума с целью решения вопросов общего интереса. В настоящее время, в регионе Центральной и Южной Азии, идет процесс упрощения и гармонизации таможенных процедур, посредством пересмотра таможенных кодексов в соответствии с новой редакцией киотской Конвенции, введения принципов риск - менеджмента, совместного таможенного контроля и

автоматизации таможенных услуг. Процесс изменения культуры таможенного управления и перехода от ориентирования на контроль к согласованности и облегчению процедур, которые считаются решающим процессом, уже странами начат.

Программа работ в сфере таможни, в краткосрочный и среднесрочный перспективе, будет делать упор на (1) гармонизацию таможенных процедур и документации; (2) автоматизацию таможенных услуг; (3) обмен данными; (4) совместный таможенный контроль; (5) риск - менеджмент, аудит и таможенную разведку; (6) развитие регионального транзита; (7) структуру таможенного сотрудничества; и (8) обучение персонала.

Существенным компонентом в развитие торговой логистики будет содействие эффективно функционирующей региональной логистики. С целью реализации этой цели важны усилия по:

- оценке и планированию по созданию и развитию логистических центров, а также железнодорожных межмодальных центров, сосредоточенных в регионе Центральной и Южной Азии или на местах, где возможна реализация таких проектов;
- концентрации усилий на логистических центрах услуг по обслуживанию продукции сельского хозяйства;
- обучению операторов логистическим услугам и создание логистического форума или профессиональных ассоциаций;
- поддержке и финансированию основных инвестиционных инициатив, в том числе государственно - частного партнерства.

Важно отметить, что определенное количество постов пограничного перехода в регионе Центральной и Южной Азии были модернизированы, но было установлено, что до сих пор состояние многих пунктов пересечения границ (ППГ) остаются неудовлетворительными. Ведение обслуживания в соответствии с наилучшей мировой практикой на этих пунктах пересечения границ, в нынешних условиях, не представляется возможным.

Нами даны оценки всех пунктов пересечения границ на всех шести коридорах Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества и Азиатских шоссейных дорог и предложены меры по их улучшению.

Необходимо наделить пункты пересечения границ теми функциями, которые позволяли бы достичь оперативного контроля и обеспечения полного соответствия положениям Конвенции по гармонизации процедур пограничного контроля грузов. В число этих функций входят: - выдача виз водителям; технический осмотр транспортных средств и весовое освидетельствование; совместный контроль (по технологии «одна остановка»); своевременное прохождение процедур, отдельные полосы (например, по TIR корнету, отдельный пропуск скоропортящегося груза и др.); зона контроля вне проездной полосы; место парковки и терминалы; средства гигиены и связи; инфраструктура с целью поставщиков вспомогательных услуг (таможенные брокеры, экспедиторы и представители ассоциации перевозчиков и т.д).

Высокие возможности информационно - коммуникационных технологий и оборудования контроля на контрольно - пропускном пункте необходимы в целях обеспечения оперативного прохождения процедур. Для сотрудников таможни и других контролирующих организаций, должно быть организовано обучение в применении новых процедур и эксплуатации нового оборудования.

Процедуры и документация должны разрабатываться таким образом, чтобы обеспечить эффективность новой инфраструктуры и оборудования с минимальным количеством контроля на самом контрольно - пропускном пункте, оперативную очистку на пункте назначения, исполнение риск - менеджмента с применением программного обеспечения, в соответствии с международными стандартами, общее принятие Единого административного документа (ЕАД), передача передовых технологий и обработка данных.

Следует отметить, что результаты исследования пунктов пересечения границ будут осуществлены по сметам расходов и оценкой расходов - прибыли. Это позволит сформулировать и разработать инвестиционные планы для проектов

по улучшению инфраструктуры, менеджмента и технологии с целью привлечения различных источников финансирования.

Глобальные логистические звенья зависят от точного соблюдения графика транзитных перевозок, что в свою очередь требует быстрой передачи информации. Самой острой проблемой считается сокращение задержек при пересечении границ. Данный вопрос охватывает и инструменты, при помощи которых можно будет обеспечить полноценное соблюдение положений (Приложение 8) международной Конвенции по гармонизации пограничного контроля грузов, такие как программное обеспечение с целью оперативного осуществления пограничных процедур; смарт - карты, «умные» пломбы, штрих коды и чипы разночастотной идентификации (RFID), GPS и другие устройства, поддерживающие систему быстрой обработки данных; телекоммуникационное оборудование в целях связи и передачи данных; досмотровая техника: сканеры, зонды и детекторы радиоактивных веществ для контрабандного груза.

Также важно использование и другой техники, например, цифровых устройств для учета и контроля рабочих часов водителей коммерческих транспортных средств, спидометров и устройств с целью определения время простоя автомобилей.

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 Свободной Экономической Зоны (СЭЗ);
- в Туркменистане, город Туркменбаши - расположение в пределах порта Туркменбаши;
- в Узбекистане, город. Навои - расположение в аэропорту Навои, вблизи



Свободной Экономической Зоны.

Нижний Пяндж предмет нашего исследования, расположен на границе Республики Таджикистан и Афганистан, является единственным наиболее существенным пересечением границы для Республики Таджикистан. За последнее время был отмечен рост объемов грузоперевозок через границу по причине поставкам для сил НАТО, также пересечение границы является существенным маршрутом с целью импорта в Республику Таджикистан из Пакистана. Свободная экономическая зона развивается вблизи пограничной зоны, что повышает эффективность логистического центра.

Общая граница Таджикистана с Афганистаном составляет протяженность 1300 км и преимущественно проходит вдоль реки Пяндж по Северному берегу, где расположена территория Республики Таджикистан, а по южному берегу - территория Афганистана.

Нижний Пяндж является наиболее существенным пунктом пересечения границы Таджикистана, с учетом числа транспортных средств и объема перевозимого через границу груза.

Данный пограничный пункт находится на территории формирующейся Свободной Экономической Зоны. Логистический центр Нижний Пяндж находится в пределах Свободной Экономической Зоны и будет выступать в качестве катализатора с целью генерации грузовых потоков в будущем, а также сокращения финансовых и временных затрат, необходимых для изменения существующих грузопотоков в данной важной пограничной зоне, в общем соединяющей Центральную Азию (Синьцзян Уйгурский автономным районом Китайской Народной Республики, Казахстаном, Кыргызстаном и Таджикистаном) со странами Южной Азии (Афганистаном, Пакистаном, Индией и Ираном).

Логистический центр Нижний Пяндж представляет собой современный логистической терминал, изначально предназначенный с целью доставки одномодалальными грузовыми автомобилями. А в перспективе, могут осуществляться мультимодальные перевозки автомобильным, железнодорожным

и воздушным транспортом, а также другие функции, такие как перевалка, хранение и обработка контейнерного груза общего назначения.

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. Характеристика этих параметров, представлена в табл. 3.4.

Таблица 3.4

#### Классификация местоположения Логистического Центра Нижний Пяндж

Параметр	Описание параметра
Окончательный пункт доставки	Конечный пункт назначения для товаров и груза
Терминал погрузки -разгрузки контейнеров	Терминал обслуживает все транспортные средства, где применяются контейнеры в качестве оптимальной меры доставки
Центр распределения	Пункт в пределах логистической сети. Как правило, это склад с большим количеством различных товаров для перегрузки, часто партия товаров ломается и перекомпоновывается перед отправкой получателю. Центр распределения использует обрабатывающее складское оборудование и ИТ-системы.
Укладка в поддоны	Процесс с применением укладчика поддонов, оборудование часто используемое на складах и перегрузочных пунктах для складирования поддонов и упаковки на поддоны в соответствии с заданной целью.
Насыпные грузы	Насыпные грузы определяются как поставка товаров, упакованных в маленькие, отдельные единицы, насыпные грузы прибывают в виде зерен, пыли, либо в изделиях других размеров. Они включают в себе руду, песок и уголь. Одной характерной особенностью насыпных грузов является то, что они сохраняют свою форму во время транспортировки, и не могут быть уложены в единицу груза.
Жидкие продукты	Жидкие продукты контролируются температурой и окружающей средой (сухие, жидкие, порошковые, и полуфабрикаты), а также химикаты.
Экспедирование грузов	Процесс, формируемый экспедиторской компанией оформляющей забор, комплектацию, отправку и распределение товаров. Как правило, экспедиторская компания проводит таможенную очистку грузов, готовит документацию и производит транспортировку, хранение и поставку.

Источник: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии. / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - С. 61.

В рамках исследования, выделяются ряд макро- и микро параметров с целью оценки, определения и классификации местоположения логистического центра Нижний Пяндж. Это следующие параметры:

- окончательный пункт доставки;
- терминал погрузки и разгрузки контейнеров;
- центр распределения;
- устройство для поддонов;
- место для насыпных грузов;
- жидкие продукты;
- экспедирование грузов.

По этим параметрам, географический разрез Логистического Центра Нижний Пяндж охватывает все уровни, начиная от местных, заканчивая международными.

Следует отметить, что вдоль границы Республики Таджикистан имеется 27 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. Эти маршруты в рамках автотранспортных коридоров имеют следующую конфигурацию:

Маршруты ЕврАзЭС:

1. Хаваст (на границе с Узбекистаном) - Худжанд - Душанбе - Нижний Пяндж - (граница Афганистана).
2. Карасу (на граница с Китайской Народной Республикой) - перевал Кульма - Мургаб - Хорог - Куляб - Нижний Пяндж (граница Афганистана).
3. Нижний Пяндж - Сари Тош - Кызыл Арт (граница Кыргызстана) - Мургаб - Хорог - Куляб - Нижний Пяндж (граница Афганистана).

Азиатские автодорожные коридоры (маршруты):

1. Хаваст (граница Узбекистана) - Худжанд - Душанбе - Нижний Пяндж - (граница Афганистана).
2. Шерхан Бандар (граница Афганистана) - Нижний Пяндж - Душанбе -

Вахдат - Джиргитол - Карамык (граница Кыргызстана).

Важно отметить, что месторасположение Логистического Центра на территории Свободной экономической зоны (СЭЗ) непосредственно связано с автодорожным мостом через реку Пяндж и шоссе Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж. Кроме того, автодорожная магистраль связана железной дорогой Колхозабад с аэропортом Курган-тюбе.

Планируется строительство железнодорожной линии от Колхозабада до Нижнего Пянджа. Это позволит обеспечить Логистический центр Нижний Пяндж железнодорожными соединениями, расположенными в непосредственной близи или непосредственно в центре, и превратить Логистический центр Нижний Пяндж в интермодальный пункт перевозок.

Будущая железная дорога Колхозабад - Нижний Пяндж в перспективе, может быть соединена с железнодорожной сетью Афганистана, Туркменистана, Пакистана и Ирана с портами Персидского залива и портами Пакистана.

В контексте нынешней политической и экономической ситуации в отношениях с Узбекистаном, Республика Таджикистан нуждается в разработке альтернативных торговых маршрутов в целях обеспечения своей безопасности. Республики Таджикистан и Иран подписали соглашение о строительстве железной дороги, соединяющей две эти страны, через территорию Афганистана. В настоящее время Ираном построено 106 км железной дороги, соединяющей Мешхад (Иран) - Герат (Афганистан), которая впоследствии будет связана с Нижним Пянджем.

В настоящее время Таджикской железной дорогой завершается строительство железнодорожной ветки Вахдат - Яван (46 км). Дорога свяжет центральную часть страны с Хатлонской областью, минуя территорию Узбекистана, что позволит сократить протяженность пути на 152 км и осуществить мультимодальные перевозки по автотранспортным коридорам, через пропускной пункт Нижний Пяндж.

Свободная Экономическая Зона Пяндж, образована в 2008 году и расположена в 180 км к юго - западу от города Душанбе, в непосредственной

близости (менее 5 км) от таджикско - афганской границы. Число людей, проживающих в радиусе 1000 км от Свободной экономической зоны (СЭЗ) Пяндж на территориях республик: Таджикистана, Афганистана и Узбекистана, превышает 20 миллионов человек.

Согласно утвержденному постановлению Правительства РТ, Свободная Экономическая Зона Пяндж будет представлять собой «смешанную» зону. Для иностранных и отечественных инвесторов, в пределах зоны будут действовать равные условия и правила, льготные налоговые режимы (все предприятия, расположенные на территории Свободной экономической зоны, будут освобождены от всех налогов, (кроме социального налога)). Кроме этого, для иностранных лиц существуют льготы с целью получения таджикских виз и другие экономические льготы.

Территория пункта пересечения границ и Логистического центра Нижний Пяндж представлены на рис. 8.



Рисунок 8 - Месторасположение Логистического Центра Нижний Пяндж

С учетом доступности сырья, природных, географических и других факторов, подчеркивается тенденция долгосрочного использования Свободной Экономической Зоны Пяндж для ключевых отраслей и видов деятельности, таких как машиностроение, перерабатывающей промышленности, транзитных

операций, альтернативных источников энергии и ряда других отраслей промышленности.

Территория Свободной Экономической Зоны охватывает площадь в 400 га, срок ее деятельности - 25 лет, сумма годовой аренды земли всего один доллар за квадратный метр, имеет свободный доступ ко всем коммунальным службам (водоснабжение, связь, электроэнергия и другие коммуникации, отходы, безопасность и т.д.) и др.

С учетом внимания к стратегическому и географическому значению транзитного коридора через Республику Таджикистан в Афганистан, Свободная Экономическая Зона Пяндж имеет особое значение в целях увеличения объемов внешнеторгового оборота в Таджикистане, выступая в качестве основного транспортного и логистического терминала. Особая экономическая зона и Логистический центр будут полностью оснащены всеми необходимыми средствами и возможностями для складирования, хранения и погрузки по следующим соединениям:

- 2 аэропорта (г.Курган-тюбе - 90 км, г.Душанбе - 180 км) в пределах 200 км, способных принимать тяжелые транспортные самолеты;
- железнодорожная станция в пределах 60 км, (Колхозабад);
- автодорожный мост, соединяющий Республики Таджикистан и Афганистан, с пропускной способностью более 1000 автомобилей в день, менее чем в 5 км, - от Свободной Экономической Зоны Пяндж, это очень важная веха в развитии и составная часть будущей успешной работы Логистического Центра Нижний Пяндж.

Планируется построить рядом с автодорожным мостом Нижний Пяндж, еще один мост для железной дороги Душанбе - Курган-тюбе - Кундуз.

Существуют пять официальных пунктов пересечения границы вдоль таджикско-афганской границы протяженностью 1206 км, расположенных в Ишкашима, Рузvae (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.

Будущее функционирование Свободной Экономической Зоны Пяндж может обеспечить развитие внешней торговли и прямых иностранных инвестиций в Республику Таджикистан, посредством увеличения внутреннего производства, переработки и реэкспорта сырья из Афганистана и транзитных грузов. На данном этапе, развитие инфраструктуры Свободной Экономической Зоны Пяндж, играет важную роль в развитии Логистического центра Нижний Пяндж.

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.

В общем, система локального сообщения Логистического центра Нижний Пяндж состоит из:

а) автомобильного транспорта, так как Логистический центр соединен с мостом через реку Пяндж и дорогой Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж.

б) воздушного транспорта, где Логистический центр соединен с аэропортом Курган-тюбе посредством автодороги Курган-тюбе - Дусти - Нижний Пяндж.

в) водного транспорта так как Логистический центр имеет выход к морям, через коридор Нижний Пяндж - Бандар Аббос, Нижний Пяндж - Стамбул и Нижний Пяндж - Карачи;

г) железнодорожного транспорта, где Логистический центр будет соединен, посредством дороги Колхозабад - Нижний Пяндж с железнодорожной

станцией в Колхозабаде, расположенной на расстоянии 50 км вдоль автомагистрали.

Параметры основных транзитных маршрутов через Нижний Пяндж представлены в табл. 3.5.

Таблица 3.5

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: Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии. / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014 - С. 65.

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 и имеют следующую конфигурацию:

Маршрут 1. Пограничный пост «Дусти» - Турсунзаде - Гиссар (поселок Шарора, Чимтеппа, пост ГАИ) - Курган-тюбе - пограничный пост «Нижний Пяндж».

Маршрут 4. Пограничный пост «Фотехабад» - Худжанд - Истаравшан - Айни - Душанбе (махала Мехрабод, Испечак, Чорякарон) - Гиссар (поселок Шарора - Чимтеппа, Пост ГАИ) - Курган-тюбе - пограничный пост «Нижний Пяндж».



Маршрут 7. Пограничный пост «Саразм» - Пенджикент - Айни - Душанбе (махала Мехрабад - Испечак - Чорякарон) - Гиссар (поселок Шарора, Чимтеппа, пост ГАИ) - Курган-тюбе - пограничный пост «Нижний Пяндж».

Маршрут 8. Пограничный пост «Кульма» - Мургаб - Хорог - Куляб - Дангара - Курган-тюбе - Кумсангир - пограничный пост «Нижний Пяндж».

Маршрут 9. Пограничный пост «Нижний Пяндж» - г.Курган-тюбе - район Рудаки (к-з Ленинград) - Вахдат - Джиргатал - Карамык (Кыргызстан) - Сары Тош (Кыргызстан) - Мургаб - Пограничный пост «Кульма».

Маршрут 10. Пограничный пост «Джиргатал» - Душанбе - Файзабад - Вахдат - Рудаки (к-з Ленинград) - Курган-тюбе - пограничный пост «Нижний Пяндж».

Маршрут 13. Пограничный пост «Патар» - Канибадам - Худжанд - Истаравшан - Айни - Душанбе (махала Мехрабад - Испечак - Чорякарон) - Гиссар (поселок Шарора, Чимтеппа, пост ГАИ) - Курган-тюбе - Кумсангир - пограничный пост «Нижний Пяндж».

Маршрут 16. Пограничный пост «Нижний Пяндж» - Курган-тюбе - Хорог - Имкашим - пограничный пост «Ишкошим».

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.

Ниже перечислены некоторые из важных интермодальных функций Логистического центра Нижний Пяндж:

– свободный доступ транспортных средств - автогрузовиков, необходимых в целях доставки сырья, снабжения, других расходных материалов и распределения грузов;

– подъездные пути, непосредственно предназначенные для больших грузовых автомобилей;

- передвижение по основным транспортным линиям позволяет избежать расположенных в жилой зоне маршрутов с интенсивным дорожным движением;
- место расположения будет предоставлять двойной доступ к дороге;
- через отдельные точки доступа - въезде для автомобилей и грузовиков;
- учитывает важность железнодорожного сообщения для многих операторов, и ведет работу по поиску наиболее эффективных и подходящих местных решений (в том числе предлагаемую новую железнодорожную линию к Колхозабаду, строительство которой предоставит значительные преимущества с точки зрения торговли, доходов и улучшения в социальной сфере и в сфере трудоустройства).

Рост интермодального сообщения, то есть грузовые автомобильные прицепы и прицепы - контейнеровозы, транспортируемые на поездах на дальние расстояния, подразумевают наличие дополнительных возможностей для грузоотправителей, т.к. с целью охвата значительно большей территории, теперь требуется меньше центров распределения.

Таким образом, железнодорожное сообщение на месте расположения или непосредственная близость железнодорожной линии, доступ к которой обеспечивается посредством соответствующей ветки, дает конкурентное преимущество:

- в случае, если некоторым пользователям необходима транспортировка воздушным транспортом, что особенно важно для операций по перевозке скоропортящихся продуктов, осуществляемых оперативными производителями, такими как фармацевтические и продовольственные компании, организационная структура Центра позволяет удовлетворить эти требования;

- данное воздушное сообщение, также выгодно для операций по транспортировке продукции ограниченного веса, транспортные расходы которых считаются относительно низкими. Обеспечение наземного доступа к аэропорту коммерческих перевозок в пределах 60 минут, является одним из ключевых критериев;

- близость объектов технического обслуживания - место расположения

находится в непосредственной близости от офисов автотранспортных компаний, операторов грузовой техники и других поставщиков услуг, специалистов технологической, компьютерной и телекоммуникационной сферы, службы по найму сезонного персонала, складов офисного и производственного обеспечения, курьерские службы и т.д.;

– устранение других препятствий и проблем, связанных с разработкой объекта: местоположение не затрагивает острые вопросы в экологическом отношении, такие как экологические, археологические, исторические и культурные ресурсы, которые могут существенно ограничить использование объекта или требуют постоянного контроля.

### **3.3. Основные направления сотрудничества по совместному использованию оказываемых перевозочных услуг автотранспортными коридорами Республики Таджикистан**

Обсуждение выгод сотрудничества в области международных перевозок по большей части осуществлялось международными организациями, в частности, Организацией Объединенных Наций (ООН) и ее агентствами.

В рамках данного представления, недостатки, связанные с расположением Центральной Азии посреди континента с отсутствием доступа к морским путям, говорит в пользу того, что сотрудничество важно Центральной Азии как региону, не имеющему выхода к морю, в котором государства в целях международной торговли вынуждены полагаться на перевозки через территории сопредельных государств.<sup>45</sup>

Участие Республики Таджикистан в формировании транспортной политики стран Центральной и Южной Азии, зависит как от внешних, так и от внутренних факторов. Внешние факторы связаны с открытостью экономики, которая непосредственно влияет на ускорение структурных преобразований, экономический рост и расширение экспорта.

---

<sup>45</sup>Кулипанова Е. Международные перевозки в Центральной Азии: понимание тенденций (не) сотрудничества / Е. Кулипанова. // Университет Центральной Азии. Институт государственной политики и управления Доклад № 2, 2013. - 50 с. - С. 7.

Усилия по выходу на автотранспортные коридоры связаны также с присоединением Республики Таджикистан к Всемирной торговой организации. Доступ на рынки транспортных услуг может быть полноценным в случае принятия Республикой Таджикистан комплекса обязательств, позволяющих в дальнейшем вести переговоры о допуске таджикских товаров и услуг на внешние рынки, а также об участии нашей страны в процедурах разрешения торговых споров. Все это, в конечном счете, не может не оказать влияния на использование транспортной системы стран Центральной и Южной Азии.

Транспортная политика государств должна быть направлена на развитие сотрудничества со странами Центральной и Южной Азии в области экспорта товаров и услуг. Республика Таджикистан заинтересована в развитии следующих мероприятий, способствующих развитию экспорта:

- создание системы государственного страхования и гарантирования национальных экспортеров от политических рисков и долгосрочных коммерческих расходов;
- содействие участию отечественных организаций в реализации инвестиционных проектов за рубежом, в том числе на основе межправительственных соглашений;
- поддержке из бюджета экспорта национальных товаров и услуг;
- привлечение отечественных предприятий к участию в международных проектах;
- снижение влияния факторов, препятствующих экспорту местных товаров и услуг, а также более полное использование автотранспортных коридоров;
- совершенствование мер таможенного - тарифного и налогового регулирования экспорта продукции, а также, согласование и координация действий со странами Центральной и Южной Азии.

Согласованная транспортная политика стран Центральной и Южной Азии, должна опираться на вырабатываемые меры в рамках стратегии развития национальных транспортных систем и на сформулированные международные

региональные приоритеты. Среди приоритетных направлений, особое внимание следует обратить на такие элементы, влияющие на внешнеэкономическую политику в среднесрочной перспективе и на организацию автотранспортных коридоров, как поиск новых направлений совершенствования интеграционного экономического взаимодействия государств Центральной и Южной Азии; поддержка усилий в рамках торговых отношений государств Центральной и Южной Азии, новых возможностей с целью развития торговли и капиталовложений.

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»,<sup>46</sup> 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.

---

<sup>46</sup>Бобоев О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан / О. Бобоев. - Душанбе: «Нодир», 2012. - 317 с.

Транспортная политика каждой из стран Центральной и Южной Азии должна быть направлена на обеспечение как внутренних, так и межгосударственных перевозок пассажиров и грузов, а также способствовать развитию внешнеторговых и транзитных связей, в том числе с использованием автотранспортных коридоров. При этом, снижение транспортных издержек следует рассматривать в качестве важнейшего фактора повышения конкурентоспособности продукции, стимулирования развития транспортных экономических связей стран Центральной и Южной Азии.

Должны быть приложены все усилия с целью привлечения возрастающих потоков перевозок пассажиров и грузов на коммуникации государств Центральной и Южной Азии с тем, чтобы, в конечном итоге, увеличить их доходы. Соответственно, транспортная политика стран Центральной и Южной Азии должна ориентировать участников на более активное подключение к автотранспортным коридорам Север-Юг. В этом отношении, особый интерес вызывает необходимость создания в рамках коридора Север-Юг, маршрута железнодорожных перевозок Россия - Казахстан - Кыргызстан - Таджикистан - Афганистан - Туркменистан - Иран и отдельная ее ветка: Таджикистан - Афганистан - Пакистан.

Как правило, рынок транспортных услуг требует повышения качества и снижения себестоимости перевозок, улучшения обслуживания клиентуры. Он вынуждает учитывать принципы рационального формирования транспортных систем, включения в этот процесс всех видов современного транспорта в соответствии со сферами их преимущественного применения, а также в использовании структур различных форм собственности.

Важнейшим элементом транспортной политики является структурные преобразования и реформы на отдельных видах транспорта, которые ориентированы, в конечном итоге, на повышение конкурентоспособности автотранспортных коридоров перевозки пассажиров и грузов.

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 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, 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, научным 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.

Быстрые перемены в мире и стремление стран региона войти в мировое сообщество, выдвигают новые требования к транспорту, как элементу системы национальной безопасности. Кроме этого, транспорт имеет первостепенное значение для развития экономик стран Центральной и Южной Азии. При этом, следует учитывать высокую капиталоемкость, продолжительные сроки строительства и реконструкции крупных транспортных объектов и необходимость

создания новых типов транспортных средств, с более высокими техническими характеристиками.

В качестве важнейшего средства реализации транспортной политики, следует рассматривать программные документы, созданные с целью решения проблем всех видов транспорта.

Важнейшими условиями устойчивого, безопасного и эффективного функционирования транспорта, в соответствии с программой, считаются:

- формирование внутреннего рынка транспортных услуг и эффективное участие во внешних рынках;
- ускоренное обновление парка подвижного состава;
- реконструкция и модернизация инфраструктуры, коммуникаций транспортных коридоров, проходящих по территории страны;
- совершенствование нормативной и правовой базы, обеспечивающей благоприятные условия для транспортной деятельности и экспорта транспортных услуг;
- реализация мероприятий программ в области транспорта по экономическому сотрудничеству между странами Центральной и Южной Азии.

В этой связи, задачами развития транспорта считаются:

- реконструкция и модернизация транспортных коммуникаций, объектов и систем, с учетом перспективных объемов перевозочной работы, развития транспортных и экспортно - импортных перевозок и принятых стандартов;
- модернизация инфраструктуры транспортных коридоров, проходящих по территории страны, наращивания объемов транзитных и экспортно-импортных перевозок;
- обновление и восстановление производственного потенциала транспортных средств, замена изношенного оборудования и другой техники в соответствии с установленными требованиями;
- совершенствование механизма государственной поддержки развития транспорта.



Развитие механизма государственной поддержки транспортного комплекса приведет, в перспективе, к росту транзитных и экспортно - импортных перевозок, преимущественно за счет поддержки таких приоритетных отраслей транспорта, как железнодорожный и автомобильный. Привлечение к инвестированию крупных новых объектов транспортной системы и модернизации действующего подвижного состава отечественного государственного и частного, а также иностранного капитала, позволит добиться повышения конкурентоспособности национальных перевозчиков на международном рынке транспортных услуг.

Особенности транспортной политики стран Центральной и Южной Азии исходят из того, что транспортная политика является важнейшим элементом социально-экономической политики стран. Транспорт представляет собой системообразующую часть производственной инфраструктуры.

Геополитические интересы стран Центральной и Южной Азии, их стремление выйти на международный рынок транспортных услуг, позволяют сформировать объединенный заказ на развитие транспортной системы. В современных условиях, устойчивое развитие транспортной системы является гарантом единства экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, обеспечения целостности и национальной безопасности, развития конкуренции и свободы экономической деятельности, улучшения условий и уровня жизни населения, а также предпосылкой для равноправной интеграции с международными транспортными коридорами.

Следовательно, транспортная стратегия стран Центральной и Южной Азии, должна быть направлена на обоснование развития транспортной системы на долгосрочный период; выявление приоритетов развития отдельных видов транспорта; выработку решений в сфере государственной транспортной политики, разработку целевых программ, как для отраслей транспорта, так и смежных отраслей экономики, а также, на решение социальных, оборонных, региональных и геополитических проблем, которые зависят от транспорта.

В связи с этим, в Постановлении Правительства Республики Таджикистан «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных

автомобильных перевозок в Республике Таджикистан» подчеркивается, что разрешительная система въезда, выезда и транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан определяется Законом Республики Таджикистан «О правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан» и иными актами законодательства Республики Таджикистан, межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении между Республикой Таджикистан и иностранными государствами.<sup>47</sup>

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.

В условиях интеграционных процессов в рамках Центральной и Южной Азии, формирование новых принципов взаимовыгодных внешнеэкономических связей с позиций национальных интересов каждой из сторон, возрастает роль транспорта как инструмента реализации, как национальных интересов, так и интересов всего региона, в ходе обеспечения достойного места стран Центральной и Южной Азии в субрегиональной хозяйственной системе.

Следует отметить, что транспортная политика стран Центральной и Южной Азии, должна учитывать, что транспортная инфраструктура государств субрегиона существенно отстает, как по длине, так и по плотности от развитых стран.

Транспортная политика стран Центральной и Южной Азии не может не учитывать того обстоятельства, что Республика Таджикистан располагает всеми предпосылками с целью прокладывания по ее территории наиболее экономически выгодных автомобильных, железнодорожных и воздушных транспортных коридоров.

Разработке транспортной политики стран Центральной и Южной Азии, должна предшествовать выработка единых положений о координации совместных

---

<sup>47</sup>Постановление Правительства Республики Таджикистан от 26 марта 1997 года № 123.

усилий по реализации стратегии развития транспортной системы региона, в том числе, тех ее аспектов, которые связаны с интеграцией в субрегиональные транспортные системы.

Цели, задачи и средства реализации транспортной политики должны учитывать условия реформирования стран Центральной и Южной Азии, стратегические цели, непосредственно связанные с долгосрочными социально-экономическими и геополитическими приоритетами каждой из стран Центральной и Южной Азии.

В частности, нерешенные в период длительного времени транспортные проблемы в странах Центральной и Южной Азии, на фоне роста спроса на транспортные услуги, создают угрозу замедления макроэкономического роста государств этого региона на мировом рынке.

Среди таких нерешенных проблем выделяются:

- недостаточно комплексный подход в управлении развитием и функционированием транспортной системы;
- неравномерное использование производственных мощностей действующих инфраструктурных объектов;
- несоответствие темпов развития автомобильных дорог темпам роста автомобилизации стран;
- сохранение тенденции старения основных фондов в отраслях транспортного комплекса;
- существование значительных региональных несоответствий развития транспортной сети;
- отставание технологического уровня транспортных систем.

Кроме этого, актуальна проблема отсутствия рационального соотношения между видами транспорта при выборе транспортных схем доставки грузов, где страны Центральной и Южной Азии несут большие потери при диспропорции на «стыках» взаимодействия между видами транспорта.

Республика Таджикистан, участвуя в разработке стратегии и транспортной политики стран Центральной и Южной Азии, может опираться на такие

принципы, как соблюдение законодательства стран субрегиона, соглашений, принятых в рамках двусторонних и многосторонних обязательств государств Центральной и Южной Азии и норм международного права; последовательное решение стратегических целей, сформулированных в рамках концепции устойчивого развития, выявленных в ходе анализа негативных тенденций, геополитических особенностей и требований, касающихся экономического роста.

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 (что особенно существенно для некоторых регионов, например Центральной Азии, не имеющей выхода к морю) и в определенной степени сдерживаются слабостью государственных структур и институтов в соседних странах.

По этому, межправительственное сотрудничество, в основном, должно быть нацелено на решение этих вопросов. Однако, межправительственное взаимодействие явно отстает от развития экономических связей и ситуация может измениться в среднесрочном периоде. Мы не ожидаем и не утверждаем, что межправительственное сотрудничество в Центральной и Южной Азии может (или должно) охватывать все страны региона: оно скорее должно быть функциональным по характеру и основанным на множестве пересекающихся интеграционных группировок и соглашений, как двухсторонних, так и многосторонних, с участием правительств, субнациональных и над национальных институтов.

С нормативной точки зрения, в Центральной и Южной Азии, транспортная интеграция могла бы стать ключевой силой развития, движимой интеграцией в области торговли энергоресурсами и другими товарами в транспортной сфере,

потоками капитала и рабочей силы, туризмом, борьбой с наркотрафиком и эпидемиологическими угрозами.

Продвижение к различным и общим рынкам Центральной и Южной Азии, на основе развития общей инфраструктуры, могло бы принести значительные экономические выгоды.

При этом, межгосударственное сотрудничество в Центральной и Южной Азии, может строиться исключительно на основе открытого регионализма, то есть сосуществования многочисленных функциональных форматов, структур и организаций. Одной из ключевых предпосылок транспортной интеграции в странах Центральной и Южной Азии, является понимание того, что региональные инициативы сотрудничества не взаимно исключают, а наоборот, дополняют друг друга.

Сотрудничество Республики Таджикистан со странами Центральной и Южной Азии в рамках транспортной сферы, должно базироваться на основных положениях транспортной стратегии Республики Таджикистан. В соответствии со стратегией, предполагается осуществить оценку потенциальных возможностей транспортной системы Республики Таджикистан повлиять на увеличение валового внутреннего продукта в стране, что немаловажно. Такая постановка проблемы, невозможна без выработки новых требований к транспортному комплексу Республики Таджикистан. В результате потребуется внести изменения в транспортную политику государств региона Центральной и Южной Азии с позиций Республики Таджикистан. В частности, с целью увязки перспектив социально - экономического развития Республики Таджикистан и стран Центральной и Южной Азии, и параметров развития национальных транспортных комплексов, следует выделить такие новые задачи как:

- увязка предполагаемых макропараметров развития транспортных систем Центральной и Южной Азии с макропараметрами развития отраслей, ориентированных на экспортно - импортные отношения;

- выявление «узких мест» в транспортных системах и оценка возможностей их решения;

– определение сроков реализации международных проектов по созданию «транспортных коридоров» и условия участия Республики Таджикистан и стран Центральной и Южной Азии в них;

– увязка национальных транспортных систем с автотранспортными коридорами.<sup>48</sup>

Обоснование направлений совершенствования сотрудничества стран Центральной и Южной Азии, не может не учитывать стратегическое значение транспорта для стран, вступивших и вступающих во Всемирную торговую организацию (ВТО). Выработка стратегии развития транспортных систем требует принятия продуманных и дифференцированных по видам транспорта мер.

Транспортная система может внести свой достойный вклад в повышение валового внутреннего продукта только при условии сохранения ведущей роли государства в развитие транспорта и регулирования основных направлений транспортной деятельности, в том числе потенциала Республики Таджикистан, как одного из возможных направлений роста экономики.

---

<sup>48</sup>Салимов А., Ашуров А., Бобоев О. «Стратегия дорожной и путевой инфраструктуры транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2015 г.». / А. Салимов, А. Ашуров, О. Бобоев. - Душанбе, 2003. - С. 82.

## ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Исследования 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 формирующемся 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. Доказано, 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% 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 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.

**СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

1. Абалкин Л.И. Курс переходной экономики. Под ред. акад / Л.И. Абалкина. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.
2. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг / С.М. Абалонин. - М.: Академкнига, 2003. - 172 с.
3. Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг / А.А. Алексеев. Учебное пособие СПб.: изд-во СПб ГУЭФ, 2004. - 144-214 с.
4. Анисимов К.В., Лукинский В.С. Анализ себестоимости автомобильных перевозок западноевропейских стран и России. ИНИОН РАН. N - 49837 / К.В. Анисимов, В.С. Лукинский. - М.: 1993. - 7 с.
5. Архангельский С.В. Региональные транспортные консолидирующие центры - опорные узлы системы международных транспортных коридоров / Под ред. С.В. Архангельского. - Самара, 2006. - 318 с.
6. Асадов Ш. Транзитные коридоры Таджикистана и их потенциал для развития региональной торговли. Институт государственного управления и политики / Ш. Асадов. // Доклад, 2012. - № 6. - С. 13.
7. Ашурова А.А. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан / А.А. Ашурова: под общей редакцией. - Душанбе: Минавтотранс Республики Таджикистан, 2001. - 45 с.
8. Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного регионогенеза / П.В. Акинин, А.В. Арискина, Д.С. Кузьмин. - Ставрополь: Ставропольское книжное издательство, 2004. - 292 с.
9. Бауэрсокс Д., Дейвид Дж., Класс Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Бауэрсокс, Дж. Дейвид, Дж. Класс. / пер.с англ. - 2-е изд. - М.: Олимп-Бизнес, 2005. - 639 с.
10. Бачурин А.А. Маркетинг на автомобильном транспорте / А.А. Бачурин. - М.: Академия, 2005. - 296 с.
11. Бегмуродов С.Ш. Анализ рынка пассажирских автотранспортных услуг на основе концепции маркетинга / С.Ш. Бегмуродов. // Вестник Таджикского национального университета № 2/3(165). Серия экономических наук. - Душанбе: Сино, 2015. - С. 244.
12. Бегмуродов С.Ш. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан / С.Ш. Бегмуродов, П.Д. Ходжаев. // Вестник Таджикского национального университета № 2/7(123). Серия экономических наук. - Душанбе: Сино, 2013. - С. 161.
13. Бегмуродов С.Ш. Оценка конкурентоспособности региональных транспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан / С.Ш. Бегмуродов, П.Д. Ходжаев. // Вестник Таджикского технического университета № 1(25). Серия экономических наук. - Душанбе: ТТУ, 2014. - С. 101.
14. Бекмагамбетов Мурат. Современное состояние и основные направления развития автомобильных перевозок в регионе ЦА [Центральной Азии] / Мурат Бекмагамбетов б.д., Алматы: Научно-исследовательский институт транспорта. . <http://www.osce.org/ru/eea/39670> - 2016 г.

15. Бенсон Д., Уайтхед Дж. Транспорт и доставка грузов / Д. Бенсон, Дж. Уайтхед. - М.: Транспорт, 1990. - 386 с.
16. Березин В., Шефтер Я., Шмитьков А. О реформировании организационно-финансового механизма общественного пассажирского транспорта / В. Березин, Я. Шефтер, А. Шмитьков. // Автомобильный транспорт, 1997. - № 9. - С. 26.
17. Беспалов Р.С. Транспортная логистика: новейшие технологии построения эффективной системы доставки / Р.С. Беспалов. - Москва - Санкт - Петербург: «Вершина», 2008. - 382 с.
18. Бобоев О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан / О. Бобоев - Душанбе: «Нодир», 2012. - 317 с.
19. Бобоев О. Организация и управление предприятиями в условиях рынка / О. Бобоев - Душанбе: ГТИ, 2006. - 344 с.
20. Бобоев О. Маркетологистика / О. Бобоев. - Душанбе, «Амри илм», 2012. - 252 с.
21. Бобоев О.Б., Мирзоева Дж.П., Шералиев А.А. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии / О.Б. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.А. Шералиев. - Душанбе, 2014. - 103с.
22. Бобоев К.О. Основные проблемы транспортной системы Республики Таджикистан / К.О. Бобоев. // В сб. «Автоматизация и энергоснабжение машиностроительного и металлургического производства, технология и надежность машин, приборов и оборудования». Материалы 7-ой международной научно-технической конференции. Вологда, 2012. - С. 67-69.
23. Бобоев К.О. Роль и функции государства в новых условиях целевого состояния транспортной системы в Республики Таджикистан / К.О. Бобоев. // В сб. Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения. Материалы международной научно - практической конференции. Душанбе, 2012. - С. 37- 43.
24. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием региональным рынком транспортных услуг / Е.В. Будрина. - СПб.: СПбГИЭУ, 2002. - 321 с.
25. Будрина Е.В., Бочкарев А.А., Жданова И.Г., Логинова Н.А. и др. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: Коллективная монография / Е.В. Будрина, А.А. Бочкарев, И.Г. Жданова, Н.А. Логинова. Под ред. д.э.н., проф. Е.В. Будриной. - СПб.: СПбГИЭУ, 2007. - 353 с.
26. Будрина Е.В., Будрин А.Г., Лукинский В.С., Лукинский В.В., и др. Развитие транспорта и логистики: выявление и оценка синергетических эффектов (коллективная монография) / Е.В. Будрина, А.Г. Будрин, В.С. Лукинский, В.В. Лукинский. - СПб.: СПбГИЭУ, 2006. - 230 с.
27. Будрина Е.В. Определение устойчивости рынка транспортных услуг: модели и примеры / Е.В. Будрина // Вестник ИНЖЭКОНА, 2014, серия «Экономика», вып. - № 1(68). - С. 140-144.
28. Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистический сборник, Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан за 2000 - 2016 гг.

29. Внешнеэкономическая деятельность Республики Таджикистан, Статистический сборник, Агентство по статистике Республики Таджикистан, COMTRADE, база данных WEO. 2010 - 2016 гг.

30. Виноградова С.Н., Петухова Н.Г. Транспортное обслуживание / С.Н. Виноградова, Н.Г. Петухова. - М.: Высшая школа, 2003. - 145 с.

31. Винокуров Е., Джадралиев М., Щербанин Ю. Потенциал грузовых перевозок в условиях мирового кризиса / Е. Винокуров, М. Джадралиев, Ю. Щербанин. // Международные транспортные коридоры ЕвразЭС: быстрее, дешевле, больше. Отраслевой обзор. - Евразийский банк развития, 2009 г.

32. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом / Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М.: Транспорт, 1982. - 224 с.

33. Гличев А.В. Основы управления качеством продукции / А.В. Гличев. - М.: РИА «Стандарты и качество», 2001. - 424 с.

34. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010 - 2025 годы». - С. 28-80.

35. Гудков В.А., Миротин Л.Б. Технология, организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин. - М.: Транспорт, 1997. - 254 с.

36. Гусева Л. Транзитные возможности транспортных сооружений в странах Центральной Азии / Л. Гусева. - Институт стратегических исследований Казахстана, 2002 г.

37. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона / В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985. - 64 с.

38. Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций / Экономическая и социальная комиссия Организации Объединенных Наций для Азии и Тихого океана ЕЭК ООН / ЭСКАТО ООН, 2008 г.

39. Елисеев С.Ю. Логистическое управление грузовыми перевозками в транспортных узлах / С.Ю. Елисеев. - Железнодорожный транспорт. 2006. № 1. - 260 с.

40. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики) / Е.А. Жуков. - М.: Наука, 1990. - 160 с.

41. Жуков Е.А. Концептуальные научные проблемы государственной транспортной политики / Е.А. Жуков. // Третья международная Евроазиатская конференция по транспорту. Тезисы докладов. - СПб, - 2003. - С. 43-52

42. Завода О.В. Концепция развития экономических отношений на транспорте / О.В. Завода. - СПб: Из ПКСПБГИЭУ, 2010. - С. 49.

43. Закон Республики Таджикистан «О транспорте». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. - 2000 г., № 11, - С. 507.

44. Закон Республики Таджикистан «О географических указаниях» от 5 марта 2007 г. (№ 236).

45. Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». // Ведомости Маджлиси Оли Республики Таджикистан. - 1995 г., № 22, - С. 336.

46. Закон Республики Таджикистан «О науке и государственной научно-технической политике» // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. - 1998 г.
47. Закон Республики Таджикистан «О технологическом парке» от 21 июля 2010 г. (№ 629).
48. Закон Республики Таджикистан «О товарных знаках и знаках обслуживания» от 5 марта 2007 г. (№ 234).
49. Зюзин А.В. Экономика автотранспортного предприятия / А.В. Зюзин. - Пермь.: Изд-во Перм. нац. - исслед. политехн. ун-та, 2012. - С. 123.
50. Иванова С.А., Янгурова Ю.М. Транспортная инфраструктура и развитие промышленности (на примере Республики Башкортан) / С.А. Иванова, Ю.М. Янгурова. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 125-127.
51. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта / Р.Б. Ивуть. - Минск: БНТУ, 2009. - Ч. 2. - С. 275.
52. Информационное агентство «РЖД-Партнер», «Железнодорожные администрации «пространства 1520» откорректировали транзитные тарифы», 2 сентября 2010 г.
53. Касаткин Ф.П. Организация перевозочных услуг и безопасность транспортного процесса / Ф.П. Касаткин. - М.: Академический проект, 2005. - 352 с.
54. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок / А.Х. Катаев В.А. Кабинов. - Душанбе: ТТУ, 1995. - 188 с.
55. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры / А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон, 2000. - С. 172-180.
56. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х.. Основы транспортного обслуживания регионов / А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов, Х.Х. Хабибуллоев. - Душанбе: ТТУ, 2000. - С. 114.
57. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Рауфи А. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан / А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов, А. Рауфи. // Экономика Таджикистана: стратегия развития. - Душанбе, 2000. - № 3. - С.118-133.
58. Каюмов Н.К. Переходная экономика Таджикистана: концепции, цели и механизмы развития / Н.К. Каюмов. - Душанбе. ИЭ и Д АН РТ, 2013. - 661 с.
59. Каюмов Н.К. Проблемы внешнеэкономической стратегии Таджикистана // Международный журнал «Экономика Таджикистана» / Н.К. Каюмов. - Душанбе. 2014, № 1. - С. 98-121.
60. Каюмов Н.К. Внутри региональные интеграционные процессы в рамках ШОС и соперничество Китая и России в Центральной Азии. В кн. «Проблемы международного сотрудничества в рамках ШОС». / Н.К. Каюмов. - Екатеринбург. 2012. - С. 83-88.
61. Козин Б.С., Зотов Д.К., Козлов И.Т. и др. Автоматизированная система плановых расчетов на транспорте / Б.С. Козин, Д.К. Зотов, И.Т. Козлов. - М.: Транспорт, 1981. - 400 с.

62. Комарова И.А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / И.А. Комарова. - М., 2007. - С. 22.
63. Комилов С.Д., Алиева Г.Ш. Предпринимательство и менеджмент развития инновационной деятельности / С.Д. Комилов, Г.Ш. Алиева. - Душанбе: Ирфон, 2008. - 220 с.
64. Комилов С.Д. Проблемы повышения инновационной активности предприятия в Республике Таджикистан / С.Д. Комилов. // Проблемы современной экономики, 2009. - № 1(29). - С. 12.
65. Кондрашов С.В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах: дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.В. Кондрашов. - СПб., 2000. - С. 171.
66. Королева Е.А. Организационно-экономические основы функционирования транспортных коридоров: дисс. ... докт. экон. наук: 08.00.05. / Е.А. Королева. - СПб., 2000. - С. 371.
67. Кудряшов Ю.А. Комплекс логистических центров как элемент развития транспортной системы России / Ю.А. Кудряшов. - ММЛФ, 1999. - С. 15.
68. Кузичкина Н.В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия): дисс. ... на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.06 / Н.В. Кузичкина. - Саратов, 2000. - С. 197.
69. Кулипанова Е. Международные перевозки в Центральной Азии: понимание тенденций (не) сотрудничества / Е. Кулипанова. // Университет Центральной Азии. Институт государственной политики и управления Доклад № 2, 2013. - 50 с.-С. 7.
70. Курганов В.М. Логистика. Транспорт и склад в цепи поставок товаров / В.М. Курганов. - М.: Кн. мир, 2009. - С. 512.
71. Курганов В.М. Логистические транспортные потоки / В.М. Курганов. - М.: Дашков и Ко, 2003. - 252 с.
72. Курганов В.М. Ситуационное управление автомобильными перевозками / В.М. Курганов. - М.: МАДИ, 2003. - 197 с.
73. Курганов И.В. Логистика: Транспорт и склад в цепи поставок товаров / И.В. Курганов. - М.: Книжный мир, 2005. - 432 с.
74. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте / В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.
75. Максимов В.В. Государственно-частное партнерство на транспортной инфраструктуре. Критерии оценки концессионных конкурсов / В.В. Максимов. - М.: Альпина Паблишер, 2010. - 178 с.
76. Матанцева О.Ю. Основы экономики автомобильного транспорта / О.Ю. Матанцева. - М.: Юстиц информ, 2015. - 288 с.
77. Международный транспортный коридор "Север-Юг" даст Туркменистану новые перспективы. <http://infoabad.com/obschestvo-i-yekonomika/mezhdunarodnyi-transportnyi-koridor-sever-yug-dast-turkmenistanu-novye-perspektivy.html>

78. Мирзоев С.Б. Прогресс реализации, запланированные действия и необходимая поддержка на пути реализации национальной Стратегии безопасности дорожного движения. / С.Б. Мирзоев. // Министерство транспорта Республики Таджикистан. Душанбе, 2017. С. 4.

79. Мирзоянц Г.Ю. Отечественный и зарубежный опыт финансирования и управления дорожными отраслями: Международный научный вестник / Г.Ю. Мирзоянц. - МИТС - Наука, 2006. - С. 45-47.

80. Миротина Л.Б. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах. / Подред. Л.Б. Миротина. -М.: Юрист, 2002. - С. 414.

81. Могилевский Р. Тенденции внешней торговли стран Центральной Азии / Р. Могилевский. // Институт государственного управления и политики. ДОКЛАД № 1, 2012. - 60 с. - С. 8-22., Дополнено автором до 2016 г.

82. Московец А.В., Муленко О.В., Черкасова Т.С. Анализ резервов повышения транспортного обслуживания на основе макроэкономических моделей / А.В. Московец, О.В. Муленко, Т.С. Черкасова. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 55-64.

83. Мусаева П.М. Формирование логистической информационной системы транспортной инфраструктуры республики Дагестан // Проблемы национальной безопасности России: Межвузовский научный сборник // Саратовский государственный технический университет / П.М. Мусаева. - Саратов, 2004. - С. 16-22.

84. Мустафин М.Р., Биктимиров Н.М. Влияние транспорта на внешне-экономические и межрегиональные связи Республики Татарстан / М.Р. Мустафин Н.М. Биктимиров. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно -практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 149-154.

85. Напхоненко Н.В. Экономика предприятий автомобильного транспорта: под ред / Н.В. Напхоненко. - Москва - Ростов н / Д: Издательский центр «МарТ», 2008. - С. 480.

86. Неснов А.В. Методические основы формирования и развития международных транспортных коридоров на территории РФ: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05. / А.В. Неснов. - Москва, 2003. - С. 167.

87. Никитина А.Н. Совершенствование тарифной политики в сфере городских пассажирских перевозок на автомобильном транспорте: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Никитина Анна Николаевна. - Ростов-на-Дону, - 2013. - 26 с.

88. Николаев Д.С. Международные торговые перевозки / Д.С. Николаев. - М.: МГИМО, 1995. - 284 с.

89. Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие / А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 146 с.

90. Пелина А.Н. Современное состояние каркаса расселения и транспортных коммуникаций Красноярского края / А.Н. Пелина. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 199-205.



91. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 26 марта 1997 года № 123.
92. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт / В.А. Персианов. // Бюллетень транспортной информации, 2011. - № 2. - С. 31.
93. Постановление Президента Республики Узбекистанот 20.12.2006 № ПП - 535 «О мерах поразвитию автомобильных дорог общего пользования на 2007 - 2010 годы».
94. Постановление Президента Республики Узбекистанот 21.12.2010, №ПП - 1446 «Об ускорении развития инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства в 2011 - 2015 годах».
95. Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг. от 30 апреля 2011 года № 227.
96. Программа финансирования транспортной инфраструктуры. Записка секретариата / ООН: Экономический и Социальный совет. Рабочая группа по тенденциям и экономике транспорта Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии.- Брюссаль, Белгия, 34-26 сентября 2003. - С. 122.
97. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка таможенных услуг: монография / Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон, 2014. - 148 с.
98. Раджабов Р.К. Экономика автомобильного транспорта (на тадж. языке) / Р.К. Раджабов. - Душанбе: ТТУ, 2007. - 40 с.
99. Раджабов Р.К., Алибоева М.М. Транспортный маркетинг / Р.К. Раджабов, М.М. Алибоева. - Душанбе: Ирфон, 2004. - 141 с.
100. Раджабов Р.К., Раджабова Н.Р. Становление и развитие государственно-частное партнерства таможни и бизнеса в Республике Таджикистан / Р.К. Раджабов, Н.Р. Раджабова // В коллективной монографии «Проблемы взаимодействия гражданского общества, государства и бизнеса: опыт России и Германии». - Ростов н/Д.: СКАГС, 2012. - С. 424-431.
101. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития / Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова. - Душанбе: Дониш, 2007. - 544 с.
102. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты: монография / Р.К. Раджабов, Х.Х. Хабибуллоев, К.Р. Ашуров. Под ред. д.э.н., с.н.с. А. Рауфи. - Душанбе: «Ирфон», 2011. - 204 с.
103. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфраструктуры: На примере Республики Таджикистан: дисс. ... докт. экон. наук: 08.00.04 / Раджабов Раджаб Кучакович. - Душанбе, 2000. - С. 286.
104. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг / Р.К. Раджабов, А. Рауфи, Ф.Х. Азизов. // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4(138). - С. 52-56.

105. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь / Б.А. Райзберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. - М.: ИНФРА-15L, 1996. - 496 с.
106. Рауфи А. Конкурентная экономика: монография / А. Рауфи. Под общ.ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. - Душанбе: Дониш, 2014. - 208 с.
107. Рауфи А. С единством к рынку / А. Рауфи. Под общей редакции д.э.н., профессора И. Асророва. - Душанбе: Дониш, 2006. - 244 с.
108. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография / А. Рауфи. Под общ.ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 255 с. - С. 116-117.
109. Рауфи А. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: автореферат дис. ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Абдугаффор Рауфи; [Место защиты: Ин-т регион. эконом. исслед.] - Москва, 2008 - Количество страниц: - С.43.
110. Рауфи А. Транспорт независимого Таджикистана / А. Рауфи. // Экономика Таджикистана, 2016. - № 2-3. - С. 91-93.
111. Рауфи А. Формирование и развитие транспортных коридоров Таджикистана. - В кн.: Социально - экономические достижения Республики Таджикистан за годы государственной независимости. / А. Рауфи. // Материалы республиканской научно-практической конференции, посвященную 25-летию независимости Республики Таджикистан и 20-летию РТСУ, 28 апреля - Душанбе: РТСУ, 2016. - С. 149-156.
112. Рахимов Р.К. Макроэкономические показатели развития народного хозяйства Республики Таджикистан / Р.К. Рахимов. // Экономика Таджикистана: Стратегия развития. - Душанбе, 2001. № 4. - С. 31-47.
113. Сайфулин Р.Г., Ягурова Ю.М. Транспортный кластер: определение и содержание / Р.Г. Сайфулин, Ю.М. Ягурова. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 61-63.
114. Салимов А., Ашуров А., Бобоев О. Стратегия дорожной и путевой инфраструктуры транспортного комплекса РТ на период до 2015 / А. Салимов, А. Ашуров, О. Бобоев. - Душанбе, 2003. - С. 82.
115. Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1 / П.А. Самуэльсон. - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.
116. Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография / Под общ.ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 189 с.
117. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов : дисс. ... докт. экон. наук: 08.00.05 / Сангинов Облокул Камарович - Душанбе, 2003. - 330 с.
118. Сангинов О.К., Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / О.К. Сангинов, П.Д. Ходжаев. // Вестник Таджикского национального Университета. - Душанбе: ТГНУ. - 2004. - С. 114.
119. Сафронов Е.В. Транспортные системы городов и регионов / Е.В. Сафронов. - М.: АСВ, 2005. - 156 с.

120. Сарафанова Е.В., Евсеева АЛ. Международные автомобильные перевозки: основные положения. - М: ИКЦ «МарТ»; Ростов-на-Дону: Издательский центр «МарТ», 2005. - 240 с.
121. Семина И.А. Транспортная инфраструктура: сущность понятия / И.А. Семина. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007.- С. 63-69.
122. Сивоградов О.В. Региональные пассажирские транспортные системы / О.В. Сивоградов. - М.: Наука и техника, 1988. - 135 с.
123. Смехов А.А. Основы транспортной логистики / А.А. Смехов. - М.: Транспорт, 1995. - 230 с.
124. Спириин И.В. Перевозки пассажиров городским транспортом / И.В. Спириин. - М.: ИКЦ «Академкнига», 2006. - 145 с.
125. Стратегия ЦАРЭС по транспорту и содействию торговле, апрель 2012г.
126. Субботина Т.В. Транспорт как основа пространственной организации территориальных социально-экологических систем / Т.В. Субботина. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 69-74.
127. Сулакшин С.С., Вилисов М.В., Хрусталева Е.А. Государственно - частное партнерство в дорожной сфере / С.С. Сулакшин, М.В. Вилисов, Е.А. Хрусталева. // Проблемы правового регулирования дорожной деятельности в Российской Федерации, 2005. - № 2(9). - С. 43-65.
128. Таджикистан в цифрах: статистический сборник. - Душанбе, АПСПРТ, 2015. - С. 66.
129. Таджикистан и страны СНГ за 2014 год: статистический сборник. - Душанбе, АПСПРТ, 2015. - С. 78.
130. Тархов С.А. Типы территориальных транспортных систем / С.А. Тархов. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 25-37.
131. Тимохин Э.Ю., Максименко Л.В., Хилькевич Ф.А., Ефремова Э.А., Носова А.Н., Рубинов А. Р. Поддержка принятия решений в задачах управления пассажирским транспортом / Э.Ю. Тимохин, Л.В. Максименко, Ф.А. Хилькевич, Э.А. Ефремова, А.Н. Носова, А.Р. Рубинов. // Железнодорожный транспорт, 2004. - № 1. - С. 13-28.
132. Титюхин Н. Государственно-частное партнерство в развитие логистического рынка России: нереальная реальность // ЛОГИНФО, 2006. - № 12. - С. 96-108.
133. Титов К. Региональная промышленная политика: цели, задачи, приоритеты / К. Титов. // Проблемы теории и практики управления, 2002. - № 5. - С. 55-61.
134. Транспортные конвенции. - М.: АНКЦИЛ, 1995. - 326 с.

135. Усиченко Н.Г. Организационно-экономические основы регулирования системы городского пассажирского транспорта: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Усиченко Николай Григорьевич - СПб., 2000. - С. 21.
136. Федина Т.В., Метелкин П.В. Стратегическое управление на транспорте / Т.В. Федина, П.В. Метелкин. - М.: ГУУ, 2000. - 278 с.
137. Фурсов В.А., Марцева Т.Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортной организации / В.А. Фурсов, Т.Г. Марцева. // Экономика. 2009. - С. 66.
138. Хафизова А.В. Обеспечение конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / А.В. Хафизова. - Уфа, 2010. - 25 с.
139. Хизриева З.А. Управление повышением эффективности и качества услуг пассажирского автотранспорта в муниципальном хозяйстве: автореф. дисс. ... кан. экон. наук: 08.00.05 / З.А. Хизриева. - Махачкала, 2009. - С. 24.
140. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография / Под общ.ред. д.э.н., профессора Р.К. Раджабова. - Душанбе: Ирфон, 2016. - 416 с.
141. Центральная Азия. Развитие в трех измерениях. Доклад САБР. Всемирный Банк. О мировое развитие, 2009 г.
142. Цзе Э. Развитие экономических коридоров НАФТА (Северо-американская зона свободной торговли) / 10-я Министерская конференция (г. Баку 22-24 ноября 2011 г.) - <http://www.carecprogram.org/uploads/events/2011/SOM-Nov/NAFTA-Economic-Corridor-Development-ru.pdf>.
143. Чумаков Л.Л. Управление процессом оказания услуг городским пассажирским транспортом: автореф. дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / Чумаков Леонид Леонидович - Тольятти, 2008. - 21с.
144. Шарыгин М.Д. Концептуальные основы пространственной транспортно - инфраструктурной политики / М.Д. Шарыгин. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. -Пермь, 2007.- С. 3-7.
145. Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики / Н.М. Шабунина. Учебное пособие для ВУЗов. -Волгоград: Изд. ВолГУ, 1996.- 148с.
146. Шералиев А.А. Международные транспортные коридоры Республики Таджикистан / А.А. Шералиев. // Вестник ТНУ.: № 2\6(95). - Душанбе «СИНО», 2012. - С. 71-73.
147. Шералиев А.А. Пути развития транспортных средств Республики Таджикистан / А.А. Шералиев. // Вестник ТНУ.: № 2\5(92). - Душанбе «СИНО», 2012. - С. 167-169.
148. Шералиев А.А. Функции международных транспортных коридоров / А.А. Шералиев. // Вестник ТНУ.: № 2/4(89). - Душанбе «СИНО», 2012. - С. 120-122.
149. Янгурова Ю.М. Транспортный комплекс Республики Башкирстан / Ю.М. Янгурова. // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого

развития регионов России. Материалы всероссийской научно-практической конференции. - Пермь, 2007. - С. 191-194.

150. Asian Development Bank (ADB). «CAREC transport and trade facilitation», Manila, ADB. 2007.

151. Asian Development Bank, «Republic of Tajikistan: CAREC Corridor 3 (Dushanbe-Uzbekistan Border) Improvement Project», Manila, ADB. 2010.

152. AsilGezen. «Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) transport sector strategy», Presentation. Beijing, TERA International Group, Inc. 2007.

153. Bartlomiej Kaminski and Saumya Mitra, «Skeins of Silk: Borderless Bazaars and Border Trade in Central Asia», World Bank, Washington DC . 2011.

154. CAREC 2020: A strategic framework for the Central Asia Regional Economic Cooperation Program 2011 - 2020», Manila, ADB, 2012.

155. CAREC transport and trade facilitation. Partnership for prosperity», Manila, ADB, 2009.

156. CAREC. Республика Таджикистан - развитие торговой логистики оценка и рекомендации 2008.

157. Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy: The Logistics Performance Index and Its Indicators», World Bank, Washington DC. 2010.

158. David Lowe, "Intermodal freight transport" (Amsterdam: Elsevier/Butterworth-Heinemann, 2005: 1).

159. E. Vinokurov, M. Jadraliyev and Y. Shcherbanin (2009), "The EurAsEC Transport Corridors", in E. Vinokurov (ed.), EDB Eurasian Integration Yearbook 2009, EDB: Almaty, pp. 186-240 (см. <http://www.eabr.org/eng/publications/IntegrationYearbook>).

160. Frederick S. Starr, «Afghanistan Beyond the Fog of Nation Building: Giving Economic Strategy a Chance», Silk Road Paper, Washington DC, Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, 2011 and United States Senate Committee on Foreign Relations, «Central Asia and the Transition in Afghanistan», Washington DC, Government Printing Office, 2011.

161. Jean-Francois Arvis, Monica Alina Mustra, Lauri Ojala, Ben Shepherd and Daniel Saslavsky. «Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators», World Bank, Washington DC. 2007.

162. Michael L. Faye, John W. McArthur, Jeffrey D. Sachs and Thomas Snow, "The Challenges Facing Landlocked Developing Countries," Journal of Human Development 5, no. 1 (2004): 31-68.

163. Ministry of Transport of Tajikistan. «2009 Annual Report on Activities in Transport and Communication Sector», Dushanbe, 2010.

164. NEA. «TRACECA Transport and Trade Atlas», The Netherlands: NEA Transport Research and Training. 2009.

165. Report and Recommendation of the President to the Board of Directors on a Proposed Loan and Asian Development Fund Grant for the Dushanbe-Kyrgyz Border Road Rehabilitation Project (Phase II)», RRP:38226. Manila, ADB. 2005.

166. SOM-Oct/CPMM-Annual-Report-2Q2009-1Q2010.pdf.

167. UNECE/UNESCAP, "Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages" (New York and Geneva: United Nations, 2008).

168. World Bank, «Connecting to Compete 2010. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators» (Washington DC: World Bank, 2010).

169. www. Prezident. Tj Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера нации Парламенту Республики Таджикистан, 2016 г.

170. www.govindicators.org.

Таблица А-1. Перечень международных Конвенций и договоров в области транспорта и коммуникаций

Наименование Конвенций и соглашений	Республика Казахстан	Республика Кыргызстан	Республика Таджикистан	Республика Узбекистан
Европейское соглашение о международных автомагистралях (СМА), от 16 октября 1975 года	+	-	-	-
Европейское соглашение о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ), от 31 мая 1985 года	-	-	-	-
Европейское соглашение о важнейших международных комбинированных перевозках и соответствующих объектах (СЛКП), от 1 февраля 1991 года	+	-	-	-
Конвенция о дорожном движении от 8 ноября 1968 года	+	+	+	+
Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожном движении (1968г.), от 1 мая 1971 года	-	-	-	-
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, от 8 ноября 1968 года	+	+	+	+
Европейское соглашение, дополняющее Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968г.), от 1 мая 1971 года	-	-	-	-
Протокол о разметке дорог к Европейскому Соглашению, дополняющему Конвенцию о дорожных знаках и сигналах (1968 г.), от 1 марта 1973 г.	-	-	-	-
Соглашение о принятии единообразных условий официального утверждения предметов оборудования и частей механических транспортных средств, от 20 марта 1958 года	-	-	-	-
Соглашение о принятии единообразных условий с целью периодических технических осмотров колесных транспортных средств и взаимном признании таких осмотров, от 3 ноября 1997 года	-	-	-	-
Соглашение о введении глобальных технических правил колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть условлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, от 25 июня 1998 года	-	-	*	-
Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), от 19 мая 1956 года	+	+	+	+
Протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ=СМР), от 5 июля 1978 года	-	+	-	+
Таможенная конвенция о временном ввозе транспортных средств, от 4 июня 1954 года	-	-	-	-
Таможенная конвенция, касающаяся временного ввоза дорожных перевозочных средств, служащих для коммерческих целей, от 18 мая 1956 года	-	+	-	+
Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (NIR Convention), от 4 июня 1954 года	+	+	+	+

Таможенная конвенция, касающаяся контейнеров, от 2 декабря 1972 года	+	+	-	+
Конвенция о таможенном режиме, применяемая к контейнерам, преданным в пул и используемым с целью международных перевозок, от 21 января 1994 года	-	-	-	+
Европейская конвенция о таможенном режиме, применяемом к поддонам, используемым в международных перевозках, от 9 декабря 1960 года	-	-	-	-
Международная конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границах, от 21 октября 1982 года	+	+	*	+
Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР=АЕТР), от 1 июля 1970 года	+	-	*	+
Европейское соглашение о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ = ADR), от 30 сентября 1957 года	+	-	*	-
Протокол о внесении поправок в статью (1a), статью 14 (1) и статью 14 (3) (b) Европейского соглашения 1957 года о международной перевозке опасных грузов (ДОПОГ=ADR), от 28 октября 1993 года	-	-	-	-
Соглашение о перевозках скоропортящихся пищевых продуктов и о специальных транспортных средствах, предназначенных с целью этих перевозок (СПС=АТР), от 1 сентября 1970 года	+	-	*	+
Конвенция о процедуре международного таможенного транзита при перевозке грузов железнодорожным транспортом (2006)	-	-	-	-
Общее количество подписанных и ратифицированных соглашений и конвенции	11	7	9	11

*Условные обозначения:*

- + Конвенция /Соглашение подписано и ратифицировано;
- не присоединились к Конвенции/Соглашению.



Рисунок В-1. Сеть автомобильных дорог Республики Таджикистан

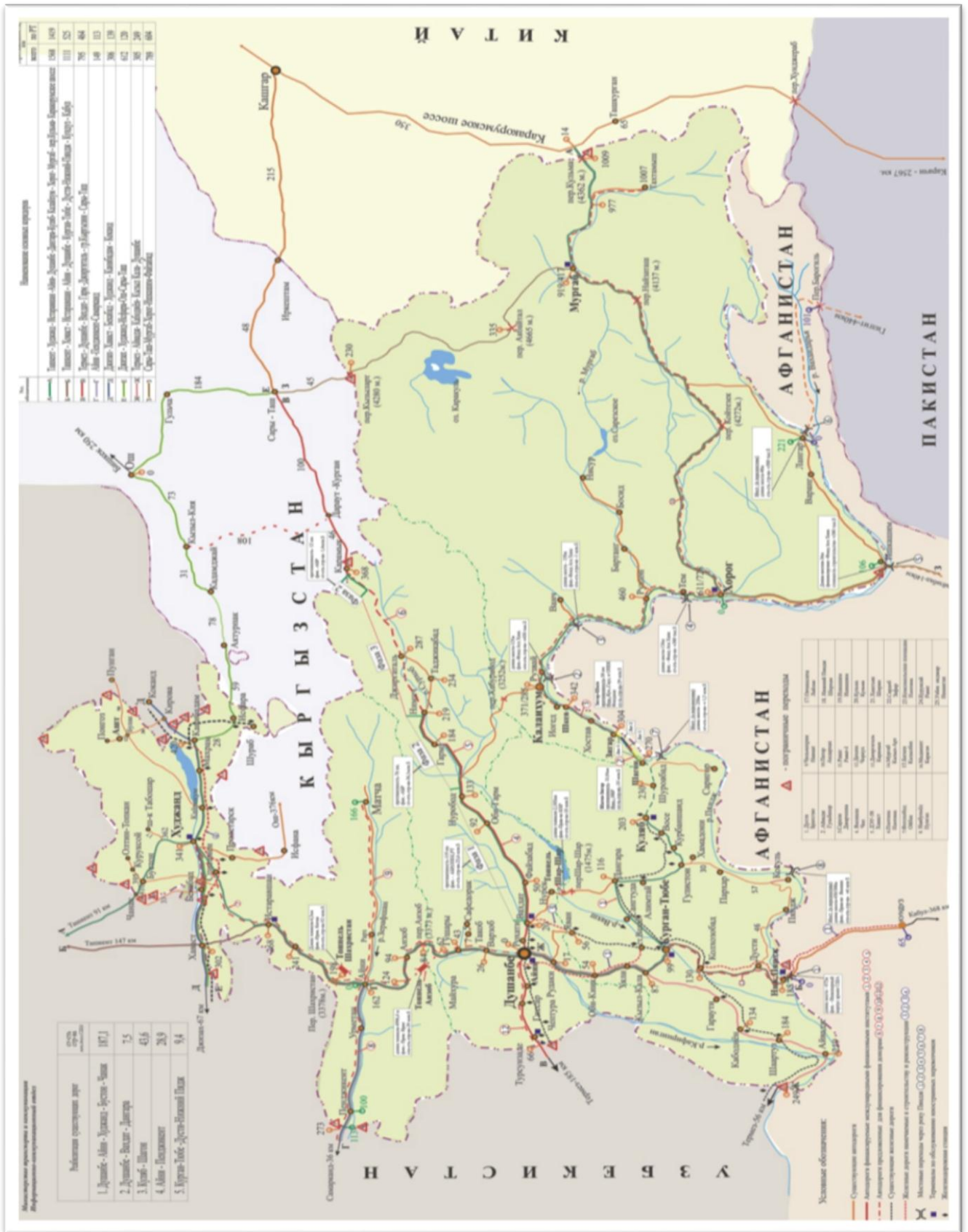


Рисунок С-1. Карта центральноазиатских автодорожных и железнодорожных маршрутов

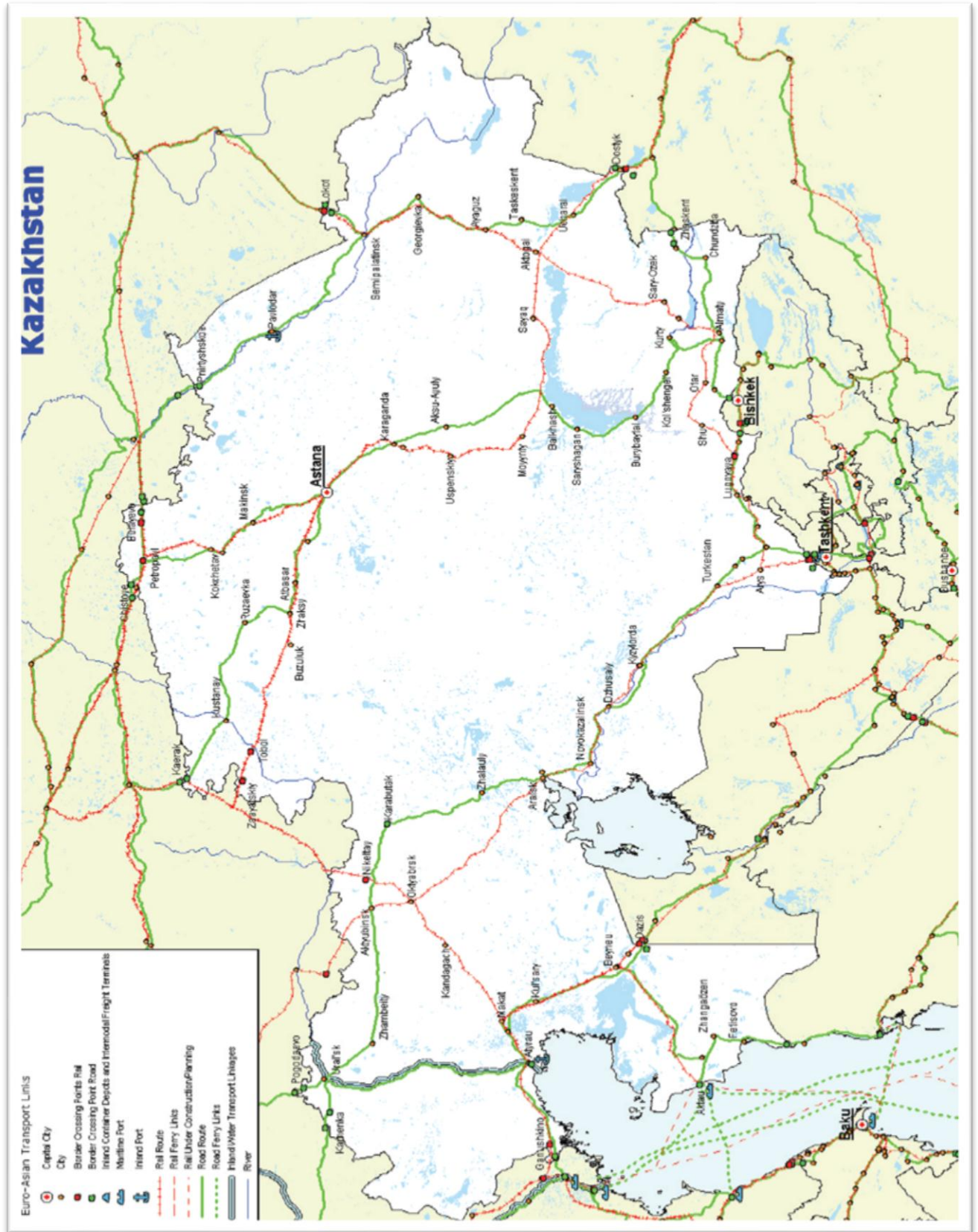


Таблица D-1. Работа автомобильного транспорта по международным автотранспортным коридорам Республики Таджикистан за 2010-2016 годы (в тоннах)

Страна	Вид перевозок	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Итого
Иран	Экспорт	24613,4	18306,6	44038,5	41081,4	34753	32116	75565	270473,9
	Импорт	30500,5	46536,9	60583,8	16058	57184	29470	117967	358300,2
	Транзит	53033	2659,9	3566,2	1602,7	869	241	2573	64544,8
Турция	Экспорт	34176,3	21034,2	81480,5	10339,8	76613	54977	40878	319498,8
	Импорт	49064,4	51930,8	72978,2	83174,5	84379	52364	41537	435427,9
	Транзит	75642	2227,1	14382,1	11361,9	3385	2657	2057	111712,1
Китай	Экспорт	70	288	88,3	182	133511	351	40878	175368,3
	Импорт	81055,4	89650,9	108326,9	140719,6	132993	78221	41537	672503,8
	Транзит	0	0	0	0	0	0	12	12
Афганистан	Экспорт	7795,2	575	696	1296,1	18393	4682	10069	43506,3
	Импорт	8205,9	4082	2207	686,1	9123	8367	6240	38911
	Транзит	0	27075,9	0	0	0	0	208	27283,9
Германия	Экспорт	2,6	52	96,4	50	36	21	76	334
	Импорт	52,4	779,4	655,8	9843	1411	787	827	14355,6
	Транзит	0	629,4	13,3	2260	13	0	0	2915,7
Украина	Экспорт	523,3	1738,9	2440,5	4209,1	1464	1749	431	12555,8
	Импорт	1226,2	2403,8	4958,1	5343,9	4271	5831	2011	26045
	Транзит	401	50	472,3	390	30	161	0	1504,3
Россия	Экспорт	826,6	688,3	2351,9	902,9	7219	14057	6534	32579,7
	Импорт	74334,8	17998,5	22215,1	21795,7	30472	38939	50895	256650,1
	Транзит	117	55	113	9050	86	37	206	9664
Казахстан	Экспорт	3496,7	1354,7	1175,4	9213	828	1496	1899	19462,8
	Импорт	29444,3	10770,4	12084,9	11985,4	26134	21001	28569	139989
	Транзит	4382	433,4	1444,8	7660	251	1764	169	16104,2
Кыргызстан	Экспорт	22707,5	3084,1	7119,4	15392,8	9676	31843	23741	113563,8
	Импорт	42616,3	150694,5	20866	28263,2	136039	234327	201141	813947
	Транзит	73687	116192,3	222601	175287,3	137031	72196	43092	840086,6
Узбекистан	Экспорт	833,6	324,6	1562,6	138,1	396	942	540	4736,9
	Импорт	14186	8797	7265	4081,7	6257	8083	10127	58796,7
	Транзит	2697	65	103	0	2535	22	704	6126
Туркменистан	Экспорт	949,6	908	1805,4	16899,6	3040	690	341	24633,6
	Импорт	23365,4	7005,7	5673,5	5583,7	7930	2453	123	52134,3
	Транзит	204	103,8	990,9	0	377	14	306	1995,7
Беларуссия	Экспорт	141,1	91,3	1527,5	9992	1949	900	1097	15697,9
	Импорт	697,6	1846,6	2705,6	266,9	3248	3271	2562	14597,7

	Транзит	78	0	53,2	2385	129	46	0	2691,2
Молдова	Экспорт	0	278	2637	1256,6	657	81	101	5010,6
	Импорт	0	936	482,6	5487	591	262	141	7899,6
	Транзит	0	0	44,8	0	44	89	0	177,8
Грузия	Экспорт	0	298	0	0	36	2816	249	3399
	Импорт	0	348	156,9	286	379	639	874	2682,9
	Транзит	0	20	48,2	3980	42,2	421	0	4511,4
Латвия	Экспорт	0	11	0	136	141	59	63	410
	Импорт	0	497	437,2	1043	207	548	128	2860,2
	Транзит	0	34,4	11,9	0	34	0	79	159,3
Азербайджан	Экспорт	0	211	61,6	0	22	143	20	457,6
	Импорт	5	134,8	191,5	500	195	321	231	1578,3
	Транзит	0	0	36,7	0	0	0	0	36,7
Литва	Экспорт	0	20	41	2285	261	946	1270	4823
	Импорт	10	162,7	237,1	1060,6	2425	2961	1986	8842,4
	Транзит	0	0	14,6	0	0	0	0	14,6
Чехия	Экспорт	0	139	249,6	163	84	0	42	677,6
	Импорт	6,8	100,5	184,6	2222	234	229	220	3196,9
	Транзит	0	30	19,9	0	0	0	0	49,9
Франция	Экспорт	0	0	0	130	0	15	7	152
	Импорт	0	57	42,4	360	75	70	70	674,4
	Транзит	0	26,5	0	0	0	0	0	26,5
Итого	Экспорт	96135,9	49402,7	147371,6	113667,4	289079	147884	20380 1	1047341, 6
	Импорт	354771	394732,5	322252,2	338760,3	503547	488144	50718 6	2909393
	Транзит	210241	149602,7	243915,9	213976,9	144826,2	77648	49406	1089616, 7

Источник: Расчеты автора по данным Министерства транспорта Республики Таджикистан.