

УДК 338.47:656(575.3)

ББК 65.37(5Тад)

Анализ функционирования автотранспортной системы региона при выполнении международных перевозок

Тохиров Т.И., tohirov.82@mail.ru*Политехнический Институт Таджикского Технического Университета**имени академика М. С. Осими**735700, г.Худжанд, ул. Ленина 226*

Анализируется функционирования автотранспортной системы Республики Таджикистан при выполнении международных перевозок. Выявляются значительные изменения в структурно-функциональных особенностях осуществления транспортных услуг.

Ключевые слова: автотранспортная система, международные перевозки, грузооборот, пассажирооборот, транспортный коридор, интеграция, интернационализация транспортной инфраструктуры.

Analysis of the functioning transportation system region during the implementation of transport

Tohirov T. I. tohirov.82@mail.ru*Polytechnic Institute of the Tajik Technical University**named after Acad. M.S. Osimi*

Analyzes the functioning of the trucking system in Tajikistan during international transport. Revealed significant changes in the structural and functional features of the transport services.

Key words and phrases: motor system, international transport, turnover, passenger, transport corridor, integration, internationalization of transport infrastructure.

Ретроспективный анализ тенденций и закономерностей развития транспорта в недавнем прошлом, необходим для более полного понимания современных тенденций его развития, поскольку ретроспектива касается исторически близкого периода времени, при переходе к рыночным концепциям нельзя полностью разорвать «прошлое» и «настоящее».

В системе бывшего единого государства транспорт развивался на основе централизованного планирования и распределения объемов перевозочной работы между видами транспорта и централизованном, по пятилеткам, планировании инвестиций в развитие его инфраструктуры.

Современный Таджикистан располагает определенным уровнем производительных сил, многие из которых во всех его регионах были созданы за годы Советской власти. Тогда производительные силы страны развивались в соответствии с требованиями общесоюзного и с учетом международного разделения труда. Большинство из них считалось объектами дружбы и братства, которые действительно соответствовали этому названию [1].

Как суверенное государство Таджикистан строит отношения, и осуществлять сотрудничество по многим направлениям: с соседними странами Центральной Азии (Узбекистаном, Туркменистаном, Кыргызстаном и Казахстаном); со странами, с которыми раньше входили в состав Советского Союза; с соседними странами; со странами близкими по языку; со всеми исламскими странами и другими странами мира.

Экономическое сотрудничество с вышеназванными странами мира является важнейшим фактором формирования работы транспорта во внешнеэкономических связях.

В бывшем Союзе транспортная индустрия имела мощную поддержку со стороны государства в виде централизованных инвестиций и дотаций, размер которых достигал 5-8% общих расходов госбюджета на развитие народного хозяйства. В совокупности с централизованным механизмом распределения рентабельности всей производимой продукции и услуг это позволяло и давало возможность поддерживать транспортную составляющую на низком уровне. Разрушение единой транспортной системы привело к тому, что доля транспортной составляющей в цене товара достигает в настоящее время по странам Содружества 40%-60% [2], а по отдельным товарам даже превышает их стоимость. Создание дополнительного числа переходов, таможенных структур, формирование каждым государством собственной тарифной политики привело к существенному увеличению расходов на транспортировку товаров, замедлению процесса транспортировки, усложнило реализацию продукции, нарушило торгово-экономические связи и, как следствие, привело к снижению объемов производства и перевозок. По отдельным государствам Содружества это снижение за последние три года достигает более 50%. [2].

Переход к организации функционирования автотранспортной системы региона на принципиально новых рыночных принципах, обусловил некоторую необходимость изменения взглядов на роль автотранспортной системы в развитии регионов и поставил на повестку дня ряд новых проблем повышения его экономической эффективности.

Развитие международных автомобильных перевозок между странами СНГ в контексте формирования общего транспортного пространства до последнего времени в значительной степени осложняется. Вследствие различных требований к массам и

габаритам автотранспортных средств, пропускаемых по их территориям, отсутствия единого нормативно-правового межгосударственного регулирования транспортной деятельности, недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, транспортной техники, отсутствие единой системы информационного обеспечения транспортного процесса.

Серьезные проблемы при выполнении автомобильных перевозок между странами СНГ и транзитных перевозок осложняются из-за различных требований к массам и габаритам АТС пропускаемых по их территориям. Массовесовые ограничения автопоездов в автомобильном сообщении стран СНГ: Россия – 42 т., Беларусь – 38 т., Казахстан – 36 т., Узбекистан – 40 т [3].

Для АТ перевозчиков государств-участников СНГ, автомобильные дороги которых строились на основе единых технических норм и стандартов в рамках транспортного пространства одного государства, аналогичный документ создал бы более благоприятные условия для осуществления международных автомобильных перевозок грузов как внутри Содружества, так и в третьи страны, в том числе транзитом через территории государств Содружества прежде всего за счет выравнивания требований (в сторону увеличения) к массам АТС.

Проблемы, связанные с процедурами на границах, во многом являются результатом несогласованных действий соседних государств. Нет единой технологии оформления транспортных средств и грузов, соседние страны не внедряют совместный контроль (одна остановка на границе двух стран). Не в полной мере используется ускоренный пропуск автотранспортных средств, следующих согласно положениям Конвенции МДП. Часто меняется порядок пропуска автомобилей, о чем перевозчики предварительно не информируются. Каждый час простоя одного автомобиля на границе приносит большой ущерб транспортной компании. Простои на отдельных пограничных переходах достигают нескольких суток. Кроме того, срыв сроков перевозки грозит перевозчику большими штрафными санкциями и потерей клиентуры.

К фискальным проблемам отнесены дорожные, экологические, ветеринарные и фитосанитарные сборы, обязательная плата за пользование приграничными терминалами, сборы за транзит, оформление различных документов, обязательное страхование (даже при наличии международной страховки).

В странах СНГ, вследствие многочисленных сборов и пошлин, транспортные компании вынуждены покрывать их увеличением цен на перевозки. По экспертной оценке, уровень налогов, пошлин и сборов, взимаемых с международных автоперевозчиков в государствах Содружества, в несколько раз превышает аналогичный уровень в странах Западной Европы. Из-за этого дорожают товары, снижается

покупательная способность населения, снижается конкурентоспособность отечественных товаров на мировых рынках.

В государствах СНГ злободневной проблемой является многократные остановки и проверки транспортных средств органами дорожной полиции (инспекции), транспортной инспекции, а также меры дискриминационного характера по отношению к иностранным перевозчикам.

Проведение повсеместного контроля документации и автотранспортных средств в целях якобы обеспечения безопасности дорожного движения не дает положительного эффекта, а лишь искусственно создает задержки движения, простои и более высокую плотность движения на участках дорог между пунктами очередных проверок.

Развитие автомобильного транспорта как самого динамичного вида транспорта является залогом роста экономики и экономического развития страны в целом. Поэтому снятие вышеперечисленных барьеров является важной задачей, как для Таджикистана, так и для стран так называемого «ближнего зарубежья».

Для этого необходимо унифицировать правила и условия выполнения международных автомобильных перевозок, так как введение запретов, дополнительных чрезмерно регулирующих поправок причиняет ущерб собственному экономическому развитию и тормозит его. Необходимо также уделить внимание слабой инфраструктуре:

- состоянию автомобильных дорог;
 - обустройству пограничных переходов;
- процедурам прохождения пограничных переходов, которые усложнены и приводят к большим потерям времени;
- безопасность автоперевозок и безопасность дорожного движения (выявление наиболее трудных участков автомобильных дорог при выполнении международных автомобильных перевозок в странах СНГ).

Особенно деструктивно влияет на транспортный бизнес несовершенство действующего транзитного режима между странами СНГ. Несмотря на наличие множества двух- и многосторонних конвенций и соглашений относительно транзита по автомобильным дорогам, подписанных большинством странами СНГ, в ряде государств многочисленные налоги и пошлины на транзит не соответствуют общепринятым принципам, имеющим место в подписанных соглашениях касающихся данного вопроса, а именно:

- носят дискриминационный характер;
- имеет место взимание повторных налогов и сборов;
- структура и уровень многочисленных пошлин носят непредсказуемый характер;

- не оказывает устойчивого влияния на развитие международного автомобильного транспорта и экономику как каждой страны, в частности, так и стран СНГ в целом (плохая инфраструктура, некачественные дороги и т.д.) [2].

Всем заинтересованным сторонам и, прежде всего, компетентным органам пора договориться по вопросам транзита, учитывая интересы перевозчика. При этом:

- отменить все сборы на право транзита по территории государств СНГ для транспортных операторов этих стран;
- руководствоваться принципом «национальное налогообложение» в сочетании с двухсторонними соглашениями к инфраструктуре;
- обозначить специальные транспортные коридоры со специальным режимом транзита.

Необходимо создавать равные условия конкуренции для всех участников международного транспортного рынка. Государство должно выступать не только в качестве регулятора транспорта, но и как заинтересованный участник развития транспортного рынка, при этом следует принять во внимание весь комплекс финансово-экономических проблем, с которыми сталкиваются региональные перевозчики и которые становятся причиной снижения конкурентоспособности отечественных перевозчиков и доминирования иностранцев в общем объеме перевозок. Решение данных проблем позволит использовать имеющийся транспортный потенциал более эффективно, повысить конкурентоспособность региональных перевозчиков и эффективность международных перевозок в целом.

Автотранспортная система Таджикистана является местом пересечения потока международной торговли. Стратегическое месторасположение республики Таджикистан служит мостом для транзита товаров и услуг между Китаем, Центральной Азией и странами Южной Азии и Ближнего Востока. Будучи страной, не имеющей выхода к морю и зависимой от трансграничного и транспортного доступа, Таджикистан граничит с Китаем, Кыргызстаном, Узбекистаном и Афганистаном. Ваханский коридор, длиной всего 20 км, отделяет Таджикистан от Пакистана.

Несмотря на свой гористый рельеф, Таджикистан располагает автодорожной транспортной артерией, состоящей из 17 дорог международного значения и более 80 автодорог государственного и местного значения, которые связывают Таджикистан с соседними странами.

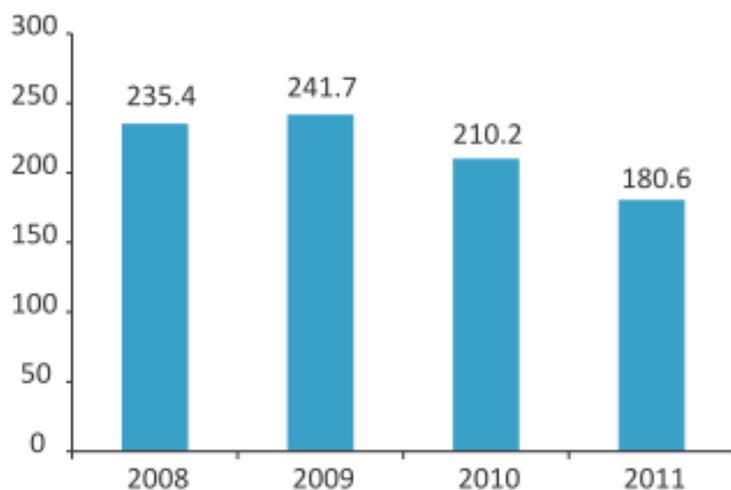


Рис.1. Объемы товаров транзитом пересекающие пункты пересечения границ Таджикистана (в тоннах).

Развитие частного сектора на автотранспорте, возникновение конкуренции привели к отказу множества потребителей от услуг специализированного автотранспорта, особенно при перевозках на небольшие расстояния, и обращению к услугам частного «извоза». По данным УГАИ Согдийской области, в личной собственности граждан, проживающих в ней, находится 10,3 тыс. грузовых автомобилей, или 67,7% всего имеющегося грузового автопарка области.

Увеличение общего грузооборота в основном происходит за счет железнодорожного транспорта, автотранспортных предприятий Министерства транспорта и коммуникации Республики Таджикистан, автотранспорта министерств и ведомств, а также частных автопредприятий. Установлено, что за рассматриваемый период в целом объем перевозки пассажиров возрос в 2,74 раза, при этом наибольший прирост имеет автотранспорт предпринимателей (в 9,16 раза). Наблюдается увеличение этого показателя в автотранспорте необщего пользования в 2,34 раза и авиационного транспорта – на 20%. В данном сегменте свои позиции теряют автобусный, таксомоторный, электрический и железнодорожный транспорт.

Транспортная сеть включает 26,5 тыс. км автомобильных дорог, из них 13,8 тыс. км – автодороги общего пользования. Из общей протяженности автомобильных дорог общего пользования 12,7 тыс. км (92,1%) – дороги с твердым покрытием, в том числе с усовершенствованным покрытием – 10,1 тыс. км (73,1%). Наиболее благоустроенными являются дороги республиканского значения, составляющие 35,4% от общей протяженности автомобильных дорог общего пользования. Они почти полностью имеют твердое покрытие (99,4% от общей протяженности дорог республиканского значения). Удельный вес автомобильных дорог общего пользования с твердым покрытием составляют: в Согдийской области – 96%, в Хатлонской области – 91%, в ГБАО – 79% и

по Душанбинскому ПУАД – 98%. Из общей протяженности дорог местного значения дороги с твердым покрытием составляют: в ГБАО – 55%, Хатлонской области – 91%, в Согдийской области – 91%, в районах республиканского подчинения и в г. Душанбе – 98% [3].

Значительную долю в общем объеме капитальных вложений в строительство по Республике занимает транспортная отрасль, в которую за 2006 г. Вложено 150,7 млн сомони, или 25,4% от общего объема капитальных вложений. По сравнению с 2005 г. объем возрос в 24 раза. Фактически введено в действие основных фондов на 29,6 млн сомони, или 19,6% к общему объему капитальных вложений (52,3% – к уровню 2003 г.). Объем капитальных вложений в автодорожную сферу составил 112,1 млн сомони. Введено в действие основных фондов в размере 541,3 тыс. сомони, или 0,5 % от общего объема капитальных вложений в автодорожную сферу [4].

Интеграция и интернационализация транспортной инфраструктуры, выраженные в синхронизации международных и национальных транспортных коридоров в рамках единой транспортной системы и организации, взаимно дополняющих смешанных перевозок несколькими видами транспорта по интегральной ставке тарифа, выступают объективной предпосылкой интенсификации роли автомобильного транспорта в структуре транспортного рынка страны.

Р.Р. Ахмедов в своем исследовании подчеркивает, что в условиях интернационализации народного хозяйства и экономики существенно повышается значимость автотранспорта как одного из жизненно важных средств производства, обеспечивающего необходимую мобильность населения и факторов производства [6]. При перевозке автотранспортом значительно сокращается количество дополнительных транспортных операций, необходимых для обработки грузов в пути следования, что снижает связанные с этим риски и издержки утраты и повреждения грузов.

В перспективе с ростом протяженности и качества автодорог ожидается дальнейшее повышение спроса на региональную автотранспортную систему, так как только она позволяет осуществить доставку в режиме «от двери до двери» и «точно в срок», обеспечив тем самым наиболее эффективный режим транспортировки. Таким образом, с позиции суверенности и конкурентоспособности региональной автотранспортной системы требуется существенное переосмысление роли автомобильного транспорта в устойчивом обеспечении региональной экономики безопасными и качественными транспортными услугами, в первую очередь в отношении рынка транспортных услуг в межрегиональном и международном сообщении.

В 2011 г. объем грузов, перевозимых автомобильным транспортом между Таджикистаном и зарубежными странами, составил 1200,9 тыс. т; его увеличение на

24,4% по отношению к 2010 г. обусловлено общим состоянием экономики Таджикистана, показатели которой постепенно возрастают (Рис. 2) [4].

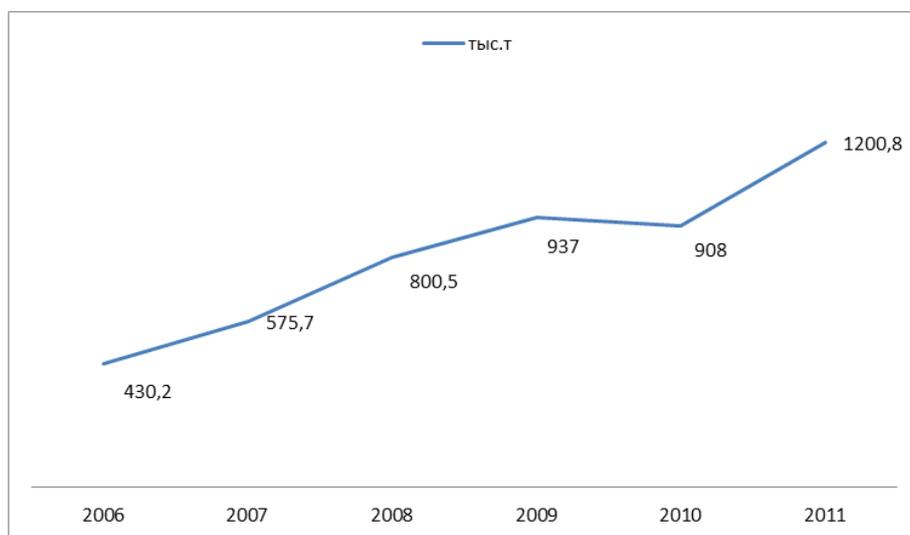


Рис.2 - Объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Таджикистаном и зарубежными странами Источник: Составлено автором с использованием [4]

Анализ перевозки грузов автомобильным транспортом по регионам Республики Таджикистан показывает, что основная их доля приходится на Согдийскую область – примерно 38,6%, Душанбе – 8,57%, районы республиканского подчинения – 19,3%, Хатлонскую область – 32,99%, Горно-Бадахшанскую автономную область – 0,48% [4].

Резюмируя, можно сделать вывод о необходимости выделения в качестве самостоятельного блока транспортной составляющей в системе обеспечения региональной экономической безопасности и ее важнейшего элемента – автомобильного транспорта – в рыночных условиях хозяйствования. Негативные тенденции, выраженные в снижении конкурентоспособности региональной автотранспортной системы, грозят не только потерей рыночной доли и снижением потенциального дохода, но при определенных условиях транспортной, а затем и экономической изоляцией региона.

Таким образом, позитивные сдвиги в экономике региона способствуют адекватному развитию автотранспортной системы, что предполагает скоординированную работу транспортной инфраструктуры, доступность и безопасность предоставляемых услуг, снижение совокупных издержек на перевозки пассажиров и грузов, удовлетворение растущего платежеспособного спроса. Решение указанных задач, в конечном счете, и обеспечивает транспортную составляющую региональной экономической безопасности. Внутриотраслевые ограничения, снижающие эффективность функционирования автомобильного транспорта в этих условиях, выступают в качестве отраслевых угроз экономической безопасности.

Список литературы

1. Рауфи А. Экономические основы национального единства. - Душанбе: Шарки озод, 1998. – 52 с.
2. Транспортно-экспедиторское обеспечение внешнеэкономической деятельности и транзит в СНГ (материалы Международной Конференции), Россия, Санкт-Петербург, апрель 2001.
3. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы». Приложение к постановлению правительство Республики Таджикистан от 2009 № . Душанбе: 2009. 95 с.
4. Таджикистан в цифрах 2012. Статистический ежегодник. Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан. Душанбе: 2012. 188 с.
5. Троицкая Н.А. Единая транспортная система / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. 6-е изд. М. : Академия, 2011. 240 с.
6. Ахмедов Р.Р. Автотранспортное обслуживание в условиях интернационализации рынка: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. М., 2011.

References

1. Raufi A. Economic foundations of national unity. - Dushanbe ozod Sharkey, 1998.- 52.
2. Forwarding providing foreign trade and transit in the CIS (International Materials Conference), Russia, St. Petersburg, April 2000.
3. State target program " Development of the transport complex of the Republic of Tajikistan for 2010-2025 years." Annex to the Order of the Government of the Republic of Tajikistan from 2009 №. Dushanbe : 2009. - 95.
4. Tajikistan in figures 2012. Statistical Yearbook. Statistical Agency under President of the Republic of Tajikistan. Dushanbe: 2012. - 188.
5. Trinity NA Integrated transport system / NA Trinity, AB Chubukov. 6th ed. Moscow: Academy, 2011. 240.
6. Akhmedov P.P. Vehicle maintenance in the internationalization of the market: dis. ... Cand. ehkon. Sciences: 08.00.05. M. , 2011.