

РЕТРОСПЕКТИВНЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ СОГДИЙСКОЙ ОБЛАСТИ

Т.И. Тохиров

Таджикский технический университет
имени академика М.С. Осими,
Душанбе, Республика Таджикистан

tohirov.82@mail.ru

В статье приведен ретроспективный анализ состояния автотранспортной системы. При повышении степени ее открытости в условиях интеграции выявлены значительные изменения в структурно-функциональных особенностях осуществления транспортных услуг.

Ключевые слова: автотранспортная система, грузооборот, пассажирооборот, транспортная сеть, транспортный коридор, режим транспортировки.

RETROSPECTIVE ANALYSIS OF THE ROAD TRANSPORT SYSTEM OF THE SUGD REGION

T.I. Tokhirov

Osimi Tajik Technical University,
Dushanbe,
The Republic of Tajikistan

tohirov.82@mail.ru

The article presents a retrospective analysis of the state of the road transport system, with an increasing degree of openness in the context of integration revealed significant changes in the structural and functional features of the transport services.

Key words: motor system, the turnover, the passenger transport network, transport corridor, transport mode.

Надежное функционирование автотранспортной системы является основой экономического роста и главной движущей силой обеспечения региональной безопасности.

Важнейшим средством сообщения между регионами является транспорт, который обеспечивает экономическую безопасность и целостность каждого региона [3], потребности народного хозяйства в перевозках грузов и людей, объединяет регионы страны, является связующим звеном между про-

изводителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночных отношений невозможно [6].

Транспорт содействует развитию и адаптации бизнеса, обеспечивает географическую доступность региона. Транспортные сети, являясь центральным элементом в отраслевой и внутрифирменной реструктуризации, играют важнейшую роль в интеграции регионального рынка, обеспечи-

вая физический доступ ко всем составляющим экономической системы.

В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Таджикистан составляет 13 975 км [2].

На транспорте занято более 2,6 % (около 58 тыс. человек) экономически активного населения страны, удельный вес транспорта в ВВП Таджикистана, по оценке Агентства по статистике при Президен-

те Республики Таджикистан, составляет 15 % [4].

Как утверждается в Государственной целевой программе «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010–2025 годы», страна располагает всеми современными видами транспорта, способствует ускоренному развитию всех сопряженных с ней секторов экономики, обеспечивает создание большого количества рабочих мест, улучшает социальный климат в обществе [2].

Т а б л и ц а 1

Протяженность автодорог по региональным подразделениям Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан

№ п/п	Региональные подразделения по содержанию дорог	Протяженность дорог, км		
		Республиканские	Местные	Всего
1	Гиссарский	661	1214	1875
2	Кулябский	661	1668	2329
3	Курган Тьюбинский	746	2001	2747
4	Согдийский	1082	2332	3414
5	ГБАО	1675	1015	2690
6	Рапштский	466	454	920
Всего		5291	8684	13 975

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

Согласно структурно-функциональной схеме транспортной системы страны, транспорт разделяется на две подсистемы: транспорт общего пользования и транспорт внутреннего использования. Транспорт внутреннего использования (ведомственный транспорт) осуществляет перемещение товаров внутри сфер производства и реализации, являясь в определенных случаях составной частью технологического процесса. Транспорт общего пользования (магистральный транспорт) осуществляет перемещение готовой продукции от производителя к потребителю.

Важная особенность транспорта заключается в том, что кроме доставки требуемой продукции от производителя к потребителям транспорт оказывает воздействие на весь процесс расширенного воспроизводства, на формирование и потребление запасов продукции, на стоимость складского хозяйства, при этом стоимость транспортировки добавляется к изначальной стоимости товара [5].

Доля транспортных издержек в стоимости продукции в промышленности составляет не менее 15 %, в строительстве – до 30 %, в сельском хозяйстве и торговле доходит до 40 %.

Основные показатели транспортной деятельности отражают, что основной объем грузовых работ приходится на долю автомобильного и железнодорожного транспорта, что обуславливает их стра-

тегическую роль в качестве одного из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране и обеспечения ее экономической безопасности (табл. 2).

Таблица 2

Основные показатели по видам транспорта (2012 г.)

Виды транспорта	Перевезено грузов, тыс. т	Грузооборот, млн т/км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Пассажирооборот, млн пасс./км
Железнодорожный	8405,1	554,9	0,5	24,0
Автомобильный	59991,8	5783	519,2	7282,7
Воздушный	2,5	7,2	1,0	2500,2

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

В 2012 г. парк подвижного состава Согдийской области насчитывал 147,2 тыс. транспортных единиц, из них 9,8 тыс. – транспортные средства предприятий и ведомств и 137,4 тыс. – транспортные средства частных лиц.

Удельный вес государственных транспортных средств в 2012 г. составил 6,6 %. В общем в автопарке Согдийской области личный транспорт занимает 93,4 %.

Структура автомобильного парка по Согдийской области за 2012 г. приведена на рис. 1.

Развитие частного сектора на автотранспорте, возникновение конкуренции привели к отказу многих потребителей от услуг специализированного автотранспорта, особенно при перевозках на небольшие расстояния и при обращении к услугам частного «извоза».

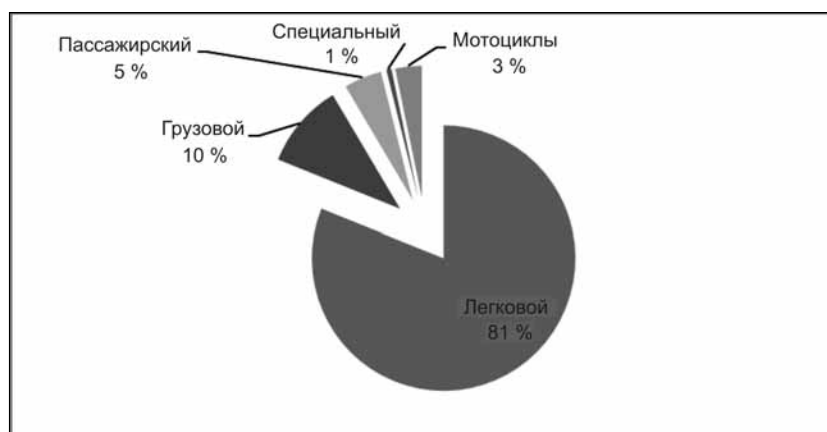


Рис. 1. Структура автомобильного парка по Согдийской области за 2012 г. (по данным из Статистического ежегодника [4])

По данным УГАИ Согдийской области, в личной собственности граждан Согдийской области находится 10,3 тыс. грузовых автомобилей, или 67,7 % всего имеющегося грузового автопарка области.

В табл. 3 и 4 представлены динамика изменения объема перевозок грузов различными видами транспорта и их удельный вес.

Из табл. 3 видно, что увеличение общего грузооборота в основном происхо-

дит за счет железнодорожного транспорта, автотранспортных предприятий Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан, автотранспорта министерств и ведомств, а также частных автопредприятий. Динамика изменения объема и удельного веса различных видов транспорта при перевозке пассажиров в Республике Таджикистан за 2000–2006 гг. представлена в табл. 5 и 6.

Таблица 3

Динамика изменения объема перевозок грузов различными видами транспорта в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (тыс. тонн)

Виды транспорта	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 г., в % к 2006 г.	2011 г., в % к 2010 г.
Весь транспорт	39541	44997,5	47732,3	56862,8	59327,4	61656,6	155,9	103,9
В том числе: автотранспорт предпринимателей	16849,1	19784,2	20579,1	27961,7	32206,9	33060,0	196,2	102
автотранспорт не общего пользования	5445,5	9264,6	9415,8	9054,1	9168,0	10928,2	200,6	119,1
транспорт общего пользования	16816,2	15373	16936,6	18910	17044,5	16467,5	97,9	96,6
в том числе: железнодорожный	13934,8	14529,1	14544,2	14545,5	10445,6	9256,7	66,4	88,6
автомобильный	2879	841,8	2390,2	4362,3	6596,7	7208,2	250,3	109,2
авиационный	2,4	2,1	2,5	2,2	2,2	2,6	108,3	118,1
международный	430,9	575,7	800,5	937,0	908,0	1200,9	278,6	132,2

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

Таблица 4

Динамика изменения удельного веса различных видов транспорта при перевозке грузов в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (уд. вес в %)

Годы	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Весь транспорт	100	100	100	100	100	100
В том числе: автотранспорт предпринимателей	42,61	43,9	43,1	49,1	54,2	53,6
автотранспорт не общего пользования	13,77	20,5	19,7	15,9	15,4	17,7
железнодорожный	35,24	32,2	30,4	25,5	17,6	15
автомобильный	1,48	1,8	5	7,67	11,1	11,6
авиационный	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
международный	1,09	1,27	1,6	1,64	1,5	1,9

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

Таблица 5

**Динамика изменения удельного веса различных видов транспорта при перевозке грузов
в Республике Таджикистан за 2006–2011 гг. (уд. вес в %)**

Виды транспорта	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 г., в % к 2010 г.
Грузооборот, всего	3034,2	3863,8	4152,9	5012,9	4957,6	5508,8	111,1
В том числе:							
автотранспорт предпринимателей	908,2	1248,3	1265,4	1820,5	2188,5	2099,5	95,9
автотранспорт не общего пользования	159,4	366,5	216,7	259,6	269,2	468,7	174,1
железнодорожный	1220,1	1274,4	1281,5	1282,1	808,4	702,9	86,9
автомобильный	50,1	19,9	63,2	100,1	188,0	249,3	132,6
авиационный	5,2	4,8	5,1	5,6	5,3	6,4	120,7
международный транспорт	691,2	949,9	1321,0	1545,0	1498,2	1982,0	132,2

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

Установлено, что за рассматриваемый период в целом объем перевозок пассажиров возрос в 2,74 раза, при этом наибольший прирост имеет автотранспорт предпринимателей (в 9,16 раз). Также наблюдается увеличение этого показателя в 2,34 раза в автотранспорте не общего пользования и

на 20 % в авиационном транспорте. В данном сегменте свои позиции теряют автобусный, таксомоторный, электрический и железнодорожный транспорт.

Пассажиروоборот автомобильного транспорта в 2006 г. составил 6294,5 млн пасс./км, что на 0,1 % больше 2005 г. (табл. 6).

Таблица 6

Пассажируоборот автомобильного транспорта в 2006 г.

Виды транспорта	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011 г., в % к 2006 г.	2011 г., в % к 2010 г.
Объем перевозок:	415,4	429,2	455,0	514,6	539,5	542,3	130,5	100,5
автотранспорт предпринимателей и частных автотранспортных предприятий	282,5	292,6	365,1	365,3	386,3	308,1	109	79,7
автотранспорт не общего пользования	31,2	34,3	19,5	52,8	27,9	58,0	185,8	207,8
автобусный	75,8	78,3	58,1	84,7	112,0	163,0	215	145,5
таксомоторный	1,8	1,3	0,3	0,1	0,6	1,4	77,7	233,3
электрический	22,6	21,0	10,1	9,9	10,9	10,2	45,1	93,5
железнодорожный	0,7	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6	85,7	100
авиационный	0,4	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	200	100
международный транспорт	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,2	66,6	50

Источник: составлено по данным из Статистического ежегодника [4].

Как видно из табл. 6, пассажирооборот различными видами транспорта незначительно увеличился. В основном увеличение этого показателя происходило за счет железнодорожного и электрического транспорта.

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, которые составляют 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 дороги 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 % [2].

Значительную долю в общем объеме капитальных вложений в строительство по республике занимает транспортная отрасль, в которую за 2006 г. вложено 150,7 млн, 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 капиталь-

ных 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].

Развитие малого и среднего бизнеса в Республике Таджикистан берет свое начало при переходе на рыночные отношения, особенно в сфере услуг, в то же время объем производства товаров и услуг не попадает под статистические наблюдения.

Объем перевозки пассажиров и пассажирооборот автомобильного транспорта зависит от подвижности населения, а также от дорожно-климатических условий. Таджикистан является горной страной, и в зимний период в основном закрываются автодорожные перевалы в горных районах республики, что отрицательно влияет на рост объемных показателей.

Особенности функционирования транспортной системы заключаются в том, что выполнение полного цикла грузовых и пассажирских перевозок возможно только при гармоничном взаимодействии всех видов транспорта как взаимосвязанных элементов единой транспортной системы [5].

Интеграция и интернационализация транспортной инфраструктуры, выраженная в синхронизации международных и национальных транспортных коридоров в рамках единой транспортной системы и организации, взаимно дополняемые смешанными перевозками (несколькими видами транспорта), выступает объективной предпосылкой интенсификации роли автомобильного транспорта в структуре транспортного рынка страны.

Вышесказанное обосновывается в работе Р.Р. Ахмедова, который подчеркивает,

что в условиях интернационализации народного хозяйства и открытия экономики существенно повышается значимость автотранспорта как одного из жизненно важных средств производства, обеспечивающего необходимую мобильность населения и факторов производства [1].

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 он 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. тонн, его увеличение на 24,4 % по отношению к 2010 г. обусловлено общим состоянием экономики Таджикистана, которая постепенно идет вверх [4].

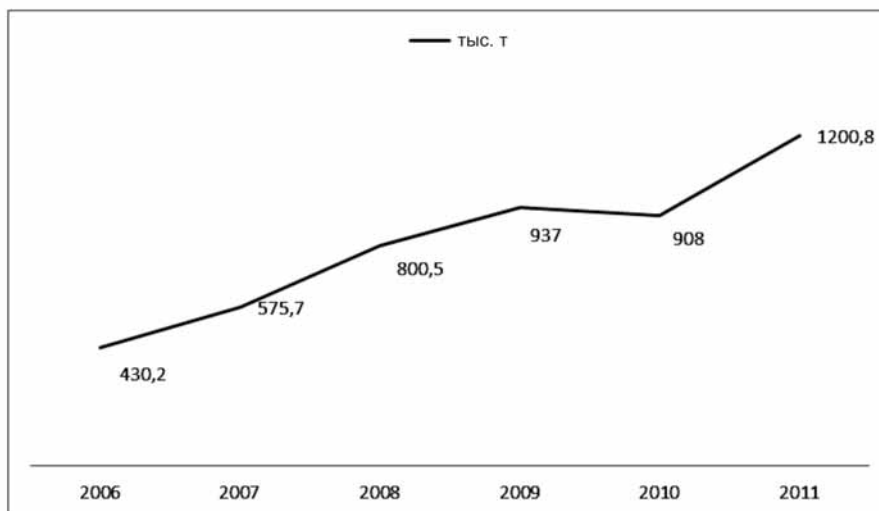


Рис. 2. Объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Таджикистаном и зарубежными странами (Источник: составлено автором с использованием [4])

Перевозка грузов автомобильным транспортом по регионам Республики Таджикистан показывает, что основная доля

перевозок 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].

Сложившееся распределение участников рынка автомобильных перевозок корреспондируется с динамикой изменения численности подвижного состава по регионам республики.

На основании вышеизложенного необходимо выделение в качестве самостоятельного блока транспортной слагающей 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 обуславливают необходимость адекватного развития 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 этих задач в конечном счете и обеспечивает транспортную составляющую региональной экономической безо-

пасности. Внутриотраслевые ограничения, снижающие эффективность функционирования автомобильного транспорта в этих условиях, выступают в качестве отраслевых угроз экономической безопасности. Для сохранения общей идеологии и структурного единства проблемы логично рассмотреть внешние и внутренние угрозы в аспекте известной классификации макроэкономических угроз экономической безопасности автотранспортной системы региона.

Литература

1. *Ахмедов Р.Р.* Автотранспортное обслуживание в условиях интернационализации рынка: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – М., 2011.
2. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010–2025 годы». Приложение к постановлению Правительства Республики Таджикистан от 2009 г. – Душанбе, 2009. – 95 с.
3. *Рауфи А.* Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. ... д-ра экон. наук. – Душанбе, 2008. – 283 с.
4. Таджикистан в цифрах 2012. Статистический ежегодник Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2012. – 188 с.
5. *Троицкая Н.А., Чубуков А.Б.* Единая транспортная система. – 6-е изд. – М.: Академия, 2011. – 240 с.
6. Экономическая безопасность России: общий курс : учебник / В.К. Сенчагов, Б.В. Губин, В.И. Павлов [и др.]. – 2-е изд. – М.: Дело, 2005. – 896 с.