

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

Молокович Анатолий Денисович

Лукша Владислав Андреевич

Институт бизнеса и менеджмента технологий БГУ

г.Минск, Республика Беларусь

The export-import potential of the Republic of Tajikistan and the state of the transport-logistic system of the country analysed in the article. The reasons hindering the development of this system is defined and the further development of transport and logistics in the country is proposed.

Республика Таджикистан расположена в горной части Центральной Азии, не имеет выхода к морю. Около 93% территории занимают горы. Страна состоит из 4-х областей. Протяженность границ—3651 км, большая их часть проходит по высоким горам. Вдоль границы расположено 44 пограничных пропускных пунктов, из которых 22 находятся на автомобильных и 12— на железных дорогах.

В 2015 году во внешней торговле Таджикистана первое место принадлежало России (25,5%), второе—Китаю (18,3%), третье—Турции (9,0%). Основные партнеры по экспорту: Турция—28,7%, Швейцария—23,1%, Казахстан—16,4%, Россия — 6,4%. Импорт осуществлялся в основном из России—30,5%, Китая—22,2%, Казахстана—16,2%. Экспорт и импорт услуг составляет около 11% внешнеторгового оборота товарами. При этом экспорт превышает импорт в 3,6 раза, так как около 62% экспорта составляют услуги по производству алюминия из давальческого сырья. Остальная структура экспорта и импорта приходится на транспортные услуги: 36,3% от экспорта услуг и 75,0% от импорта услуг.

На транспорте занято 18,3 тыс. человек или 1,7% от работающих по найму. Среднемесячная номинальная заработная плата данных работников не достигает 200 долларов США.

В 2015 года всеми видами транспорта перевезено грузов на

28% больше чем в 2010 г., при этом грузооборот увеличился на 28.4%, а пассажиров перевезено на 5% больше. Сухопутным транспортом перевезено почти 100% пассажиров.

Транспортный комплекс Таджикистана тесно интегрирован в систему экономических отношений в целом. Так, в 2015 г. рост ВВП на один процентный пункт обеспечивал увеличение грузооборота на 1 млрд. ткм, в то время как в 2010 г. этот показатель составлял только 770 млн. ткм. Это свидетельствует о том, что при такой тенденции в перспективе транспорт будет не в состоянии обеспечить перевозками высокие темпы развития экономики, что может явиться тормозом социально-экономического развития республики на долгосрочный период.

Следует отметить ряд серьезных проблем, которые в дальнейшем могут повлиять на позитивные тенденции последних лет: высокий износ подвижного состава, ценовая динамика транспортных услуг, устойчиво превышающая уровень инфляции, несвоевременный ввод в эксплуатацию объектов магистральной транспортной инфраструктуры, низкая степень безопасности функционирования транспортного комплекса.

Основная роль в транспортной системе Таджикистана принадлежит автомобильному транспорту, которым перевозятся более 90% грузов и пассажиров. Сеть железных дорог не получила надлежащего развития из-за горного рельефа.

Следует отметить высокий темп роста объема перевозок пассажиров автотранспортом предпринимателей. Уже в 2008 г. он превысил перевозки пассажиров автотранспортом общего пользования более чем в три раза. В настоящее время более 95% пассажиров перевозятся транспортом частных перевозчиков. Насыщение городов частным пассажирским транспортом и низкая стоимость их перевозки ведет к вытеснению автомобильного общественного транспорта из сектора пассажирских перевозок.

Практически весь подвижной состав, осуществляющий коммерческую деятельность, находится в частной собственности. При этом значительную долю составляют субъекты, располагающие небольшим количеством транспортных средств.

Несмотря на важность автомобильного транспорта для страны,

автомобильные перевозки до строительства тоннелей Истиклол и Шахристан в течение года были неравномерными. В зимний период Анзобский и Шахристанский перевалы закрывались, в результате автомобильное сообщение центра республики с северной частью полностью прекращалось. Аналогичное положение имело место в транспортном сообщении столицы с Горно-Бадахшанской автономной областью из-за закрытия на 6-7 месяцев перевала Хабурабад. В восточные районы автомобильные перевозки осуществлялись только летом, а зимой – добраться до г. Хорог можно было только через киргизский г. Ош.

Средняя техническая скорость движения транспортных средств по всей дорожной сети снизилась с 50 км/час до 30 км/час, а в горных районах эта скорость еще ниже. Несмотря на то, что пропускная способность дорог в состоянии обеспечить существующий поток транспорта, плохое качество дорог тормозит экономический рост страны. В настоящее время на содержание дорог из бюджета направляется 0,3% ВВП, в то время как минимально требуемый уровень – 0,7% ВВП.

Дорожная сеть Таджикистана ориентирована на Российскую Федерацию и Восточную Европу. Недостаточно развита транспортная инфраструктура с КНР и Южной Азией.

Транспортная сеть включает 26,5 тыс. км автодорог, из них дороги общего пользования – 53,4%. На международные автомобильные дороги приходится 23,6%, на республиканские – 15,1%, на местные – 61,3%. Все дороги государственные.

Международные автодорожные маршруты Таджикистана включены в состав Азиатских шоссейных дорог – 3 шт., Центрально-Азиатского регионального экономического сотрудничества – 6 шт., транспортного коридора ТРАСЕКА – 2 шт., ЕврАзЭС – 4 шт.

Данные дороги обеспечивают интермодальную и мультимодальную связь стран СНГ с северным Афганистаном, Пакистаном, Индией, странами персидского залива и КНР.

Основными пунктами пропуска экспортных и импортных грузов являются КПП Нижний Пяндж, расположенный на таджикско-афганском участке границы – более 45% экспортных и

около 50% импортных грузов и КПП Дусти, расположенный на таджикско-узбекском участке границы—более 20% экспортных и импортных грузов. Достаточно активно в экспортных перевозках грузов задействованы пункты пропуска Баткен, Фотехобод и Кульма.

Отсутствие у Таджикистана выхода к морю обуславливает повышенную нагрузку на железнодорожный транспорт. Железные дороги используются для перевозки в основном грузов. Протяженность железных дорог Таджикистана составляет 960 км, в том числе главных путей—684,8 км, из них 61,5 км—двухпутные.

Плотность железнодорожной сети—43 км на 10 тыс. км² территории. Для сравнения плотность железнодорожной сети в Казахстане—55 км, Кыргызстане—21 км, России—50 км, Беларуси—265 км на 10 тыс. км². Максимально допустимая осевая нагрузка на всех линиях 23 т.

В стране имеется три железнодорожных, не связанных между собой линии. Северная линия используется для транзитных грузоперевозок. Ее маршрут Канибадам — Бекабад, протяженностью 109 км, является самым загруженным и соединяет Ферганскую долину Узбекистана с остальной его частью. Данный маршрут соединяет Казахстан с Центральной Азией. В будущем он может составить часть Центральной Трансзиатской железной дороги между Дальним Востоком и Европой. Центральная линия Вахдат—Пахтаабад, протяженностью 89 км, используется для ввоза импортных и экспортных товаров. Южная линия Куляб—Хошади, протяженностью 297 км, используется для перевозки небольшого объема грузов, а также пассажиров.

В стране действуют два основных маршрута транзитом через территорию Узбекистана: из Душанбе в Худжанд и из Курган-Тюбе в Худжанд. Составы, следующие по этим маршрутам, пересекают Узбекистан и небольшую часть Туркменистана. Страна имеет сложные отношения с Узбекистаном. Это усугубляет сложившуюся ситуацию на железной дороге. Прямое сообщение между столицей Таджикистана и крупнейшим городом Худжандом отсутствует. Территориальное железнодорожное сообщение не поддерживается и с Согдийской областью.

Перед ГУП «Таджикские железные дороги» стоят масштабные задачи по развитию сети железных дорог. С этой целью реализуется проект по объединению южного и центрального участков дороги. Важнейшее значение для экономики Таджикистана имеет строительство железной дороги Россия – Казахстан – Кыргызстан – Таджикистан, а также Китай – Кыргызстан – Таджикистан – Афганистан – Иран. Цель проектов – создание нового маршрута Китай–Европа и повышение транзитного потенциала участвующих стран.

В Таджикистане зарегистрированы четыре авиакомпании по перевозке пассажиров. Одна из них государственная – «Таджик Эйр» и три частные: «Сомон Эйр», «Ист Эйр», Азиан Экспресс Эйрлайн и три грузовых авиаперевозчика: «Хатлон Эйр», «Азия Эйрвэйс» и «Пар Эйр». Кроме этого, в Таджикистан выполняют полёты около 20 иностранных авиаперевозчиков.

Общая протяженность внутренних авиалиний–4,8 тыс. км, а международных и местных–свыше 10000 км.

Самая опытная авиакомпания–«Таджик Эйр», на рынке более 20 лет. Самолетный парк–8 лайнеров. Средний их возраст–21,6 года. Общее количество самолетов–35, а эксплуатируются только 15. В 2015 году услугами авиакомпании воспользовались 312 тыс. пассажиров.

Авиакомпания «Сомон Эйр» создана в 2005 г. Доля компании на авиационном рынке Таджикистана примерно 18 %. Самолетный парк–6 лайнеров. Средний возраст–12,5 лет. Этими лайнерами пользуется президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон.

Авиакомпания «Ист Эйр» образована в 2007 г. Занимает 7% рынка авиауслуг в Таджикистане. Однако в октябре 2014 г. авиакомпания приостановила деятельность в Таджикистане и переправила четыре самолета в Афганистан, Кыргызстан и Казахстан.

Авиакомпания «Азиан Экспресс Эйрлайн» владеет парком среднемагистральных лайнеров и аэробусом А320-214 – 3 борта для дальних перелетов в Россию, страны Европы и ОАЭ.

Таджикский авиаперевозчик «Азиан Экспресс Эйрлайн» числится в списке компаний, на которые Евросоюзом наложены санкции.

Стоимость авиабилетов в Таджикистане в настоящее время самая высокая в Центральной Азии.

Грузовая авиакомпания «Хатлон-Эйр»—ведущая вертолетная компания, осуществляющая авиационные работы по всему миру. Имеет вертолеты Ми-8, а также грузовые суда ИЛ-76ТД, А300.

Грузовая Авиакомпания «Азиа Эйрвейс» зарегистрирована в 2007 г. Имеет опыт доставки грузов в Иран, Ирак и Афганистан самолетами Ан-12 и Ил-76. Самолетный парк включает три Ан-12, два Ан-26, один Ил-76 и пять вертолетов. Планирует перейти на эксплуатацию современных грузовых судов Боинг747 и 737-300 и Ан-140.

Авиакомпания «Пар Эйр» самая молодая, образована в 2012 г. В основном работает за рубежом, Парк насчитывает два Ил-76ТД.

В настоящее время на территории страны действует семь аэропортов: четыре международных – Душанбе, Худжанд, Куляб и Курган-Тюбе, а также три аэропорта местных воздушных линий – Хорог, Пенджикент и Айни.

Индекс развития логистики Таджикистана: 2007 – 146, 2010 - 131, 2012 – 136, 2014 – 114, 2016 – 153.

Логистикой в стране занимаются Министерство транспорта, Министерство экономического развития и торговли, Таможенная служба, ассоциация международных перевозчиков «АВВАТ», логистические центры и операторы. При этом отсутствует орган, контролирующий предоставление логистических услуг и деятельность таможенных складов.

На территории страны созданы четыре свободные экономические зоны: «Панч», «Сугд», «Дангара» и «Ишкошим».

СЭЗ «Сугд» представляет площадку для предприятий, работающих на экспорт. Развитая транспортная сеть г. Худжанда обеспечивает широкие возможности для вывоза продукции и торговли со странами Ближнего и Дальнего зарубежья.

СЭЗ «Панч» расположена на Таджикско-Афганской границе. Регион обладает значительным сельскохозяйственным

потенциалом, выращивается большое количество хлопка на экспорт.

СЭЗ «Дангара» расположена в южной части в Хатлонской области. Регион специализируется на производстве пластиковых труб, строительных материалов, соли, а также моющих средств, переработке сухофруктов, являющихся объектом экспорта.

СЭЗ «Ишкашим» создана на территории Горно-Бадахшанской автономной области. СЭЗ является торговым и производственным центром между Китаем, Кыргызстаном, Афганистаном, Пакистаном и Таджикистаном. На территории Ишкашимского района имеется много полезных ископаемых, термальных источников, лечебниц, лекарственных растений, сельскохозяйственных земель.

Уровень логистических издержек в Таджикистане наиболее высокий в мире, что обусловлено географическим положением страны и высокими административными барьерами. По данным Азиатского Банка Развития общие логистические затраты в торговле Таджикистана составляют до 24% от объема экспорта и до 18% от объема импорта.

Обеспечение логистическими услугами в Таджикистане ограниченное, объясняемое низким спросом на подобные услуги. Компании, занимающиеся логистикой, небольшие и обычно характеризуются узкой специализацией. Логистическая отрасль услуг плохо организована. В Таджикистане не предоставляются такие ключевые логистические услуги как консолидированная или «пакетная» перевозка, транспортировка груза, объемом меньше, полной загрузки контейнера или грузового транспорта, услуги таможенных брокеров, складские помещения для регионального обеспечения и др.

Таджикские перевозчики крайне редко обращаются к системе МДП. Компании жалуются на трудности, с которыми они сталкиваются на территории Казахстана и Узбекистана.

В Таджикистане наиболее эффективно создание 5 международных логистических центров: в г. Душанбе на пересечении магистралей АН7 и АН65; г. Турсунзаде (Дусти) на магистрали АН65; г. Вахдат – на пересечении магистралей АН65 и

АН66, в г. Худжанд на пересечении магистрали АН7 и мультимодального коридора ЦАРЭС 2, который входит в Таджикистан на ПКП «Нау», проходит через Худжанд, Канибадам и входит на территорию Кыргызстана в Кара-Суу и в СЭЗ «Панч».

Предлагаются следующие мероприятия для развития логистики в стране:

- внедрить на основных пунктах пропуска мобильные инспекционно-досмотровые комплексы;
- внедрить опыт Республики Беларусь и Российской Федерации: «одна остановка – одно окно»;
- внедрить автоматизированную систему электронного предварительного информирования товаров, перевозимых автомобильным и железнодорожным транспортом через Государственную границу Республики Таджикистан;
- законодательно закрепить упрощенную процедуру таможенного оформления товаров в логистических центрах;
- использовать средства автоматизации и унификации транспортных и товарно-транспортных документов для упрощения документооборота;
- развивать эффективное использование транзитного потенциала за счет организации перевозок транзитных грузов в контейнерах;
- развивать инфраструктуру республиканских пунктов таможенного оформления;
- предоставить аккредитованным транспортно-экспедиционным и логистическим компаниям оказание таможенных и информационных услуг и услуг таможенного представителя;
- продолжить работу по унификации законодательства Республики Таджикистан и соседних государств в сфере логистики и транспортно-экспедиционной деятельности с учетом национальных интересов экспедиторов и логистов;
- отменить обязательную перегрузку грузов с транспорта иностранных перевозчиков на транспорт национальных перевозчиков в терминалах ассоциации «АВВАТ»;
- устранить коррупцию в пунктах пропуска через государственную границу.