

Тохиоров Тохирижон Исломонович
tohirov.82@mail.ru

КОНЦЕПЦИЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА

В статье рассматривается транзитный потенциал автотранспортной системы региона, выделены основные факторы, влияющие на степень загрузки автотранспортной системы Таджикистана транзитными грузопотоками, такие как геоэкономические, геополитические, инфраструктурные, технологические и логистического сервиса.

Ключевые слова: автотранспортная система, транзитный потенциал, геоэкономический, геополитический, инфраструктурный, технологический, логистический сервис.

Tokhirov Tokhirzhon
tohirov.82@mail.ru

BUILDING CONCEPT OF TRANSIT ROAD TRANSPORT SYSTEM REGION

The article discusses the transit potential of the road transport system in the region, and the main factors influencing the degree of utilization of the road transport system in Tajikistan transit cargo flows, such as geo-economic, geo-political, infrastructural, technological and logistic services.

Keywords: transportation system, transit potential, geo-economic, geo-political, infrastructural, technological, logistic service.

Автотранспортная система Таджикистана является местом пересечения потоков 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 горный рельеф, Таджикистан располагает автотранспортной сетью, состоящей из 17 дорог международного значения и более 80 автодорог государственного и местного значения, которые связывают Таджикистан с соседними странами.

Через республику проходят три азиатские магистрали (АМ), Душанбе является центральной точкой и узлом коммуникаций для всех магистральных маршрутов. АМ-7 простирается с севера на юг и служит окном в Южную Азию через Афганистан. АМ-65 простирается с востока на запад, связывая таджикско-кыргызские и таджикско-узбекские автодорожные сети. АМ-66 пролегает через центр республики до Душанбе и уходит вверх по направлению к таджикско-китайской границе на перевале Кулма и является самой длинной автомобильной дорогой республики.

В 1990-е гг. страны Центральной Азии, не имеющие выхода к морю, стала беспокоить их изоляция от крупных региональных рынков, особенно Южной Азии и Ближнего Востока. Эта изоляция сопровождалась региональной политической нестабильностью, что в сочетании со слабой инфраструктурой и неадекватными регулятивными инструментами и институтами являло собой депрессивную ситуацию в этом регионе.

Различные исследования в области международной торговли и перевозок указывают на важность развития инфраструктуры как предпосылки для роста отрасли транзитных перевозок и более низких затрат на перевозки. Затраты на перевозку срединной страны, не имеющей выходов к морю, такой как Таджикистан, на 50% выше, чем срединного прибрежного государства. Выяснилось, что улучшение инфраструктуры на одно стандартное отклонение сокращает транспортные затраты на сумму, эквивалентную сокращению 6 500 морских километров, или 1 000 км наземного проезда [1].

В Таджикистане развиты и успешно эксплуатируются все основные виды транспорта общего пользования: железнодорожный, воздушный, автомобильный и трубопроводный. В современных условиях расходы на транспорт и коммуникации падают, поток информации и технологий через границы увеличивается, национальные инфраструктуры становятся все более похожими друг на друга, а торговые и инвестиционные барьеры — все более низкими. Результатом этих и им подобных процессов становится явный рост объемов международной торговли и международных инвестиций [1].

Расширение рынков сбыта и международное разделение труда усилили территориальный разрыв между местами производства и потребления товаров и привели к существенному росту объемов и номенклатуры транснациональных грузопотоков. В этих условиях деятельность транспорта становится также глобальной: усиливается взаимодействие всех видов транспорта на всем протяжении цепи поставок продукции; происходит интеграция транспортных систем отдельных стран в единую мировую транспортную систему, обслуживающую потоки грузов между странами и континентами; разрабатываются единые международные требования и стандарты к техническим параметрам транспортных средств и оборудования. В аспекте глобализации мировой экономики представляет интерес для изучения концепция транзитного потенциала транспортного комплекса. Эта задача приобрела особую актуальность в связи со вступлением Республики Таджикистан во Всемирную торговую организацию. Таджикистан занимает уникальное географическое положение.

Необходимость концептуализации теории транзитного потенциала имеет большое практическое значение для решения задач в области развития транспортно-технологической инфраструктуры. Методологические разработки по данной проблеме могут быть использованы в качестве основы при формулировании приоритетных направлений государственной транспортной политики, обеспечивающей развитие транзитного потенциала транспортного комплекса Таджикистана, а также при формировании системы программных мероприятий, непосредственно связанных с реализацией важнейших проектов развития инфраструктуры. Под транзитом понимается перемещение через территорию страны грузов третьих стран под контролем таможенных органов без взимания таможенных пошлин, налогов и без применения к товарам мер государственной экономической политики. Транзит рассматривается в качестве разновидности экспорта транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории Таджикистана. Набор этих услуг зависит от уровня развития отечественной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего это услуги перевозчиков, экспедиторов, связистов и т. п. Кроме того, транзит способствует развитию различных сопутствующих услуг: заправка транспортных средств топливом; торговля и питание; ремонт и сервисное обслуживание транспортных средств; гостиничный сервис и др.

Под транзитным потенциалом автотранспортной системы понимается ее способность обеспечивать высокий уровень пропускной способности транзитных потоков грузов в международном сообщении. Привлечение в Республику Таджикистан международного транзитного грузопотока является важной задачей политического, экономического и социального характера. Государственная важность этой задачи для Республики Таджикистан обуславливается тем, что максимальное использование конкурентных преимуществ, в первую очередь выгодного для экспорта транспортных услуг географического положения страны, может внести значительный вклад в улучшение сложившейся в Таджикистане экономической ситуации. Решение этой задачи позволит сделать экспорт транспортных услуг такой же важной составляющей валового национального продукта, как и экспорт товаров.

Транзит обеспечивает дополнительные поступления в бюджеты всех уровней, стимулирует развитие транспортной и сервисной инфраструктуры, способствует созданию дополнительных рабочих мест. Многие страны СНГ, в том числе Узбекистан, Казахстан и Россия, очень выгодно используют свое географическое положение и транспортную инфраструктуру.

Для них транзит является существенной статьей доходов и рычагом политических влияний. Развитие таджикского транзита также позволит оживить экономики регионов Согд и Хатлон, по которым проходят транспортные коридоры Таджикистана. Активизация транспортных сообщений даст толчок к развитию дорожной инфраструктуры территорий, богатых полезными ископаемыми, что будет способствовать и помогать росту производства и занятости населения.

Выгодное географическое положение Таджикистана позволяет организовать обслуживание транзитных грузопотоков, в частности, между странами Центральной Азии в наземном сообщении силами и средствами автотранспортной системы региона.

Согласно «Государственной программе развития транспорта Республики Таджикистан до 2025 года» в период с 2014 г. по 2019 г. Правительство планирует осуществить крупные инвестиции в реконструкцию и реабилитацию 734 км дорог международного значения на сумму 160 млн долл. США. За этот период оно также намеревается выделить 129 млн долл. США на ремонт дорог международного и государственного значений. В целом, инвестиции в автодорожные перевозки составят около 500 млн долл. США до 2015 г. и 680 млн долл. США до 2020 г. [2]

Стратегическая задача Таджикистана в данном случае заключается в извлечении выгод из транзитных возможностей и повышении эффективности своих коридоров для содействия торговле и транспорту. Таким образом, Таджикистан мог бы внести вклад в экономическую реконструкцию Афганистана и все усилия по построению мира. Транспортный маршрут «Карамык» и таджикско-кыргызские пограничные контрольно-пропускные пункты приобрели значимость в транзите товаров широкого потребления в регионе.

Важность маршрута «Карамык» повысилась в последнее время, так как он обеспечивает автодорожную транспортную связь Таджикистана со странами Центральной Азии и Китаем. Тем не менее его потенциал не реализован полностью по причине недавно введенной ограничительной государственной политики со стороны Узбекистана в отношении Таджикистана, которая привела к резкому спаду транзита товаров через узбекско-таджикские пограничные контрольно-пропускные посты в 2011 г. Согласно недавним данным (Рисунок 1), объем товаров, в транзитном порядке пересекающих узбекско-таджикские пограничные контрольно-пропускные посты на севере Таджикистана, остается весьма низким. Тем не менее наблюдается существенный его рост на пограничные контрольно-пропускные посты «Карамык» на востоке республики. Объем транспортных грузов, переходящих через Таджикистан, сократился примерно на 25% по сравнению с 2009 годом (рисунок 2) [3].

Рис.1. Объемы товаров, транзитом пересекающие пункты пересечения границ Таджикистана (в тоннах)
Источник: Заимствовано автором из [3]

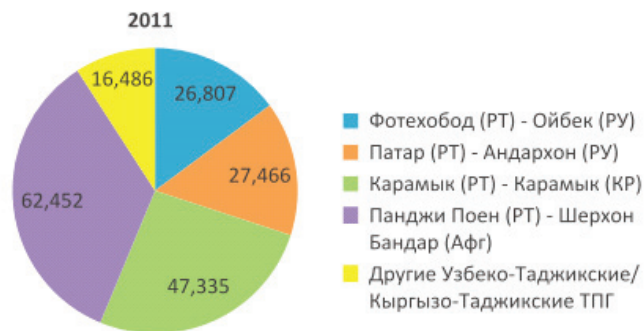
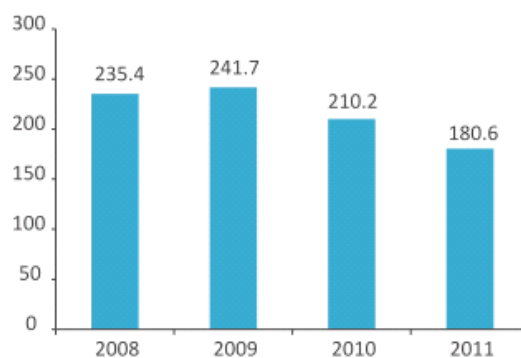


Рис.2. Объем транспортных грузов Таджикистана
Источник: Заимствовано автором из [3]



При прочих равных условиях транзит через Таджикистан должен быть привлекательным для международных производителей, отправляющих свою продукцию на экспорт, так как он короче, быстрее и сегодня является основным на данном направлении грузоперевозок. Вместе с тем уровень транзита по территории Таджикистана является низким. Это обусловлено различными причинами, важнейшей из которых является отсутствие современной транспортно-технологической инфраструктуры. На сегодняшний день на большинстве магистральных направлений наземные транспортные сети перегружены, а их состояние не отвечает мировым стандартам [2]. Основная масса грузов в евразийском направлении, в том числе между странами СНГ и Центральной Азии, перевозится в контейнерах. Эффективность контейнерных технологий перевозок зависит от наличия специализированного подвижного состава и пунктов переработки груза, использования информационных технологий и взаимодействия экспедиторов разных стран.

Выделим основные факторы, влияющие на степень загрузки автотранспортной системы Таджикистана транзитными грузопотоками:

- общие тенденции развития и взаимодействия международных экономических систем;
- положение и роль Таджикистана в международном экономическом пространстве, в единой сети транспортных коммуникаций;
- территориальная и видовая структура перевозок;
- соответствие пропускной способности транспортно-технологической инфраструктуры мощности транзитного грузопотока.

По многим отмеченным позициям автотранспортная система Таджикистана имеет значительные недостатки в сравнении с другими способами доставки грузов между странами Центральной Азии и Китаем: особое географическое положение; международное взаимодействие; большие сроки доставки транзитных грузов; малоразвитая инфраструктура; низкий уровень безопасности перевозок. Вместе с тем транзитный потенциал автотранспортной системы зависит не только от технических характеристик транспортных средств, сетей и инфраструктуры, но и в значительной мере от решений по согласованию параметров транспортных потоков, которые обслуживает автотранспортную систему, их координации и интеграции. Для управления транзитными грузопотоками в автотранспортной системе могут быть использованы положения теории транспортной логистики, в соответствии с которой с позиции системного подхода интегрируются многочисленные операции процесса доставки грузов от отправителя до получателя с целью обеспечения оптимальных параметров конкретных критериев эффективности. По мнению зарубежных специалистов, таджикские перевозчики не активно используют передовые логистические технологии. Многочисленные исследования показывают, что следствием этого являются высокие эксплуатационные расходы, в том числе при обслуживании транзитных грузов. Данное обстоятельство сдерживает международные компании отправлять груз транзитом через Таджикистан.

Заключение

Развитие транзитного потенциала автотранспортной системы региона зависит от следующих факторов: геоэкономические — расположение территории относительно глобальных экономических центров; геополитические — стабильность международных отношений и безопасность транспортных коридоров; инфраструктурные — высокая пропускная способность транспортной сети и пунктов взаимодействия видов транспорта; технологические — использование бесперегрузочных технологий и логистического сервиса.

References:

1. Lukinskij B.C. Logistika avtomobil'nogo transporta: koncepcija, metody, modeli / V.S. Lukinskij, V.I. Berezhnoj, E.V. Berezhnaja i dr. M.: Finansy i statistika, 2002. – 280
2. Gosudarstvennaja celevaja programma «Razvitie transportnogo kompleksa Respubliki Tadžikistan na 2010-2025 gody». Prilozhenie k postanovleniju pravitel'stva Respubliki Tadžikistan ot 2009 g. Dushanbe: 2009. 95 s.
3. Asadov Sh. Tranzitnye koridory Tadžikistana i ih potencial dlja razvitija regional'noj torgovli. Bishkek: Institut gosudarstvennogo upravlenija i politiki. Doklad № 6, 2012. 44 s.

Винницкий национальный аграрный университет, г. Винница, Украина

УДК 631.15/.16:65.011.8
ББК 65.05
Я722

Яремчук Наталья Валерьевна
yaremchuk_natalya@mail.ru

НАПРАВЛЕНИЯ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ПРОИЗВОДСТВА В ЗЕРНОПРОДУКТОВОМ ПОДКОМПЛЕКСЕ

В настоящей статье определены приоритетные направления усовершенствования развития производства в зернопродуктовом подкомплексе. Оговорены проблемные аспекты эффективности работы зернопродуктовой сферы, которые касаются технической переемкости отрасли в силу изношенности сельскохозяйственной техники. Аграрный комплекс владеет достаточно сильным научным потенциалом, но, к сожалению, его возможности используются лишь частично. Проблемным остается вопрос о повышении качества зерна. Приобретает глобальное значение логистика зерновых в связи с рядом факторов, непосредственно таких, как снижение логистических расходов и улучшение логистического сервиса; необходимость увеличения продаж за счет освоения новых рынков. Внесены предложения касательно оптимизации застойных явлений, которые являются причиной снижения эффективности работы зернопродуктового подкомплекса.

Ключевые слова: зернопродуктовый подкомплекс, сельскохозяйственная техника, научный потенциал, экологизация, качество зерна, транспорт.

Yaremchuk Natalya
yaremchuk_natalya@mail.ru

DIRECTIONS IN PRODUCTION DEVELOPMENT IMPROVEMENT OF THE GRAIN PRODUCTS SUBCOMPLEX

The main directions in production development improvement of the grain products subcomplex were analyzed by the author. There is a high need for technical re-equipment of this field nowadays. The mechanical wear of hardware in the domestic agricultural production reaches 90%. Agricultural complex possesses a powerful enough scientific potential, but their capabilities are only partially used in the scientific support provision of the agricultural production. The grain logistics is gaining a global scale due to the effect of the series of factors as: logistic costs reduction and improvement of logistic services; necessity of sales grows through opening up new markets. The problematic aspects were defined and proposals for optimization of the stagnant phenomena which diminish the efficiency of grain products subcomplex were put forward.

Keywords: grain products subcomplex, technical re-equipment, scientific potential, grain quality, transport.

Постановка проблемы. Зернопродуктовый подкомплекс является стратегически важным подкомплексом АПК, основное задание которого можно определить как удовлетворение потребностей населения в зерне и продуктах его переработки. Около 40% агропромышленного производства непосредственно связано с зерновыми ресурсами. Учитывая важность стабильного развития зернопродуктового подкомплекса, будет целесообразным определить основные направления повышения эффективности его функционирования.

Анализ последних источников, исследований и публикаций подтверждает, что вопрос деятельности зернопродуктового подкомплекса является достаточно актуальным. Данной проблеме посвящены труды таких отечественных ученых, как Собкевича О., Пересада А., Лебедева К., Рыбалки О., Шевченко А., Соболева Д. и других. Исследование взглядов ученых дает возможность понять, что отдельные аспекты развития зернопродуктового подкомплекса остаются изученными недостаточно.

Целью статьи является освещение и конкретизация основных проблемных аспектов развития зернопродуктового подкомплекса, решение которых обеспечит достижение позитивных конечных результатов и повысит эффективность его функционирования.

Основные результаты исследования. В процессе глобализации экономики особенно важным является развитие приоритетных отраслей народного хозяйства. Нарастание производства зерновых относится к стратегическим целям эффективного функционирования зернопродуктового подкомплекса. За 11 месяцев 2012/13 маркетингового года экспорт зерна из Украины увеличился на 9,5% в сравнении с предыдущим аналогичным периодом и достиг почти 22 млн т. Запланированные правительством показатели в объеме производства зерна – 80 млн т в год, а в экспорте – до 35 млн т, растущая роль зерновых в формировании