циально-политической стабильностью: отсутствие в области каких-либо «громких» проявлений ксенофобии, экстремизма, расизма и прочих интолерантных практик также привлекательно для приезжих.

Риски, связанные с толерантностью, не являются предметом для обсуждения научным сообществом, отсутствуют межорганизационные площадки для обсуждения этих вопросов, для системных исследований. Такими площадками, например, могли бы стать ведущие вузы г. Саратова. Институциализация рисков / опасностей требует организации коммуникаций между Федеральной миграционной службой (федеральный уровень) и ее территориальными отделениями (региональный и местный уровни), между Министерством экономического развития и региональными министерствами в форме сетевого партнерства, сетевого взаимодействия.

Библиографический список

1. Труд и занятость в России. 2011. М.: Росстат, 2011.

2. Предположительная численность населения Российской Федерации до 2030 года / Федеральная служба государственной статистики. М., 2010. URL: http://gks.ru/ wps/ wcm/ connect / rosstat /rosstatsite /main / publishing /catalog/statisticJournals/ doc_1140095525812

3. *Мукомель В.И.* Политика интеграции мигрантов в России: вызовы, потенциал, риски: рабочая тетрадь. М., 2013.

4. *Луман Н.* Реальность массмедиа. М., 2005.

T.I. Tokhirov

The Development of the Transportation System in a Region: the Experience of the Republic of Tajikistan

The state of the road transport system of the Republic of Tajikistan is analyzed. Significant changes in the structural and functional features of transport services are revealed.

Key words and word-combinations: transportation system, cargo turnover, passenger turnover, transport corridor.

Анализируется состояние автотранспортной системы Республики Таджикистан. Выявляются значительные изменения в структурно-функциональных особенностях осуществления транспортных услуг.

Ключевые слова и словосочетания: автотранспортная система, грузооборот, пассажирооборот, транспортный коридор.

УДК 338.47:656(575.3)
ББК 65.37(5Тад)

Т.И. Тохиров

РАЗВИТИЕ АВТОТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕГИОНА: ОПЫТ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

Надежное функционирование автотранспортной системы является основой экономического роста и главной движущей силой обеспечения региональной безопасности. Важнейшим средством сообщения между регионами выступает транспорт, способствующий сохранению экономической безопасности и

целостности каждого региона [1]. Транспорт обеспечивает потребности народного хозяйства в перевозках грузов и людей, объединяет регионы страны, будучи связующим звеном между производителями и потребителями товаров, продукции, услуг, без которого функционирование рынка и рыночных отношений невозможны [2]. Транспорт содействует развитию и адаптации бизнеса, обеспечивает географическую доступность региона. Транспортные сети как центральный элемент в отраслевой и внутрифирменной реструктуризации играют важнейшую роль в интеграции регионального рынка, обеспечивая физический доступ ко всем составляющим экономической системы.

В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог общего пользования в Республике Таджикистан составляет 13 975 км [3]. На транспорте занято более 2,6% (около 58 тыс. человек) от экономически активного населения страны; удельный вес транспорта в ВВП Таджикистана, по оценке Агентства по статистике при Президенте 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 [3].

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, оказывая при этом воздействие на весь процесс расширенного воспроизводства, на формирование и потребление запасов продукции, на стоимость складского хозяйства, причем 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%.

Судя по основным показателям транспортной деятельности, основной объем грузовых работ приходится на долю автомобильного и железнодорожного транспорта, что обусловливает их стратегическую роль в качестве одного из главных факторов стабилизации социально-экономического положения в стране и обеспечения ее экономической безопасности (таблица).

Основные показатели по видам транспорта за 2012 год

Виды транспорта	Перевезено грузов, тыс. т	Грузооборот, млн т-км	Перевезено пассажиров, млн чел.	Пассажирооборот, млн пас.-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

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].

Развитие малого и среднего бизнеса в Республике Таджикистан началось при переходе на рыночные отношения, особенно в сфере услуг; в то же время объем производства товаров и услуг не попадают под статистические наблюдения. Объем перевозки пассажиров и пассажирооборот автомобильного транспорта зависят 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

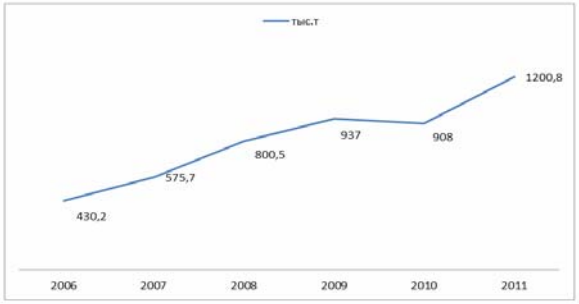
на рост объемных показателей. Особенности функционирования транспортной системы заключаются в том, что выполнение полного цикла грузовых и пассажирских перевозок возможно только при гармоничном взаимодействии всех видов транспорта как общих элементов единой транспортной системы [5].

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 (рисунок) [4].



Объем перевозок грузов автомобильным транспортом между Таджикистаном и зарубежными странами

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.

Библиографический список

1. *Рауфи А.* Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис. … д-ра экон. наук. Душанбе, 2008.

2. Экономическая безопасность России: общий курс: учебник / В.К. Сенчагов, Б.В. Губин, В.И. Павлов [и др.]. 2-е изд. М., 2005.

3. Государственная целевая программа «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010–2025 годы»: приложение к постановлению Правительства Республики Таджикистан. Душанбе, 2009.

4. Таджикистан в цифрах – 2012: стат. ежегодник / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. Душанбе, 2012.

5. *Троицкая Н.А.* Единая транспортная система / Н.А. Троицкая, А.Б. Чубуков. 6-е изд. М., 2011.

6. *Ахмедов Р.Р.* Автотранспортное обслуживание в условиях интернационализации рынка: дис. ... канд. экон. наук. М., 2011.