

Пулодова Ш.Х., Джумаев А.К

**ФОРМИРОВАНИЕ МТК ЮГ-СЕВЕР КАК МНОГОФАКТОРНЫЙ АСПЕКТ
УСТОЙЧИВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО РАЗВИТИЯ СОГДИЙСКОЙ ОБЛАСТИ
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

Sh.Kh. Pulodova, A.K. Dzhumaev

**FORMATION OF MTC NORTH-SOUTH AS MULTIVARIATE ASPECT
OF SUSTAINABLE REGIONAL DEVELOPMENT IN SUHD REGION REPUBLIC
OF TAJIKISTAN**

УДК:656:84/7

На современном этапе проблемы модернизации политических и экономических отношений, поддержка курса децентрализации и повышение статуса регионов резко повысили значимость исследований транспорта на региональном уровне. В этой связи вызывает несомненный интерес попытка автора разграничение транспортной проблематики в контексте исследования устойчивого регионального развития. Более того, в связи с тем, что транспортные проблемы в большей части рассмотрены в масштабе республики или экономических районов, исследование аспектов территориальной организации транспорта, развития транспортной инфраструктуры на уровне административных образований является важной задачей в теоретическом и практическом плане.

At the present stage the problem of modernization of political and economic relations, support the course of decentralization and improvement of the status of regions have dramatically increased the importance of the transport research at the regional level. In this connection is the undoubted interest of the author's attempt delineation of transport problems in the context of research for sustainable regional development. Moreover, due to the fact that transportation problems in the most part considered the scale of the Republic or economic areas, the study aspects of territorial organization of transport and transport infrastructure development at the level of administrative units is an important task in theoretical and practical terms.

Одним из аспектов существования и функционирования региона как интегральной части территории Республики Таджикистан было и остается развитие в нем транспортных коммуникаций - сферы, значение которой невозможно переоценить. Будучи важнейшим элементом региональной инфраструктуры, транспорт выступает одновременно в следующих значениях: как крупный потребитель экономических ресурсов, как самостоятельный ресурс особого рода, как результат развития производительных сил территории, как предпосылка их дальнейшего роста, как объект управленческого воздействия, как субъект политических отношений и процессов. Наряду с этим, транспортные коммуникации становятся во всех смыслах слова движущей силой региона на мировой арене - как в формирующихся, так и в уже активно функционирующих системах транснационального разделения труда, международных транс-

портных коридоров, глобального политического управления и т.д.¹.

Всем известно, что Таджикистан, как и другие республики бывшего СССР унаследовал достаточно протяженные и высокоинтегрированные транспортные сети. Большей частью эти сети были ориентированы в сторону Российской Федерации. В то же время транспортное сообщение с соседними странами не входящие в состав СССР: Афганистан, Иран, КНР, Турция и другими, было плохо развито. С распадом СССР, Таджикистан, как и другие страны Центральной Азии, стали искать возможности для транспортного сообщения с вышеуказанными государствами, так как выход к морю и мировым рынкам через эти страны намного короче, чем по Европейским магистралям.

Таджикистан в силу своей географической расположенности представляет большой интерес для развития экономики Азии и Европы. Он находится на перекрестке транспортно - транзитных коридоров Север -Юг и Запад - Восток. Таджикистан может стать наземным мостом страны юго-восточной Азии со странами ближнего востока и Европы. В связи с этим, одной из главных задач в развитии экономики Таджикистана является улучшение состояния транспортной инфраструктуры и услуг.

Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон неоднократно отмечал, что одной из стратегических целей Правительства Республики Таджикистан является строительство дорог и мостов, имеющих республиканское и международное значение, с целью вывода Таджикистана из коммуникационного тупика. Строительство крупных коммуникационных объектов и реконструкция имеющихся дорог постоянно находится в центре внимания Правительства Таджикистана. На их сооружение в ближайшие годы, с учетом зарубежных инвестиций, привлечено более 1,5 миллиарда сомони.

Для Таджикистана, как и для других стран Центральной Азии, не имеющих выхода к морю,

¹ Родоман, Б.Б. Эволюция моноцентрических транспортных сетей / Б.Б. Родоман // Изв. РАН. Сер. Геогр. - 1994. - № 3.- С. 14-23.

важность транспортных коридоров очевидна. Существует необходимость сотрудничества с третьей страной, особенно с соседними странами, в улучшении транспортного потенциала и доступа к рынкам. Идея наращивания институциональных возможностей развития транзитных коридоров в регионе, предусматривает сближение и интеграцию в рамках государств этого региона (Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Туркменистан).

Развитие транспортных магистралей северных провинций Афганистана и Центрально-Азиатских государств, позволит перейти на качественно новый уровень торгово-экономических отношений между нашими странами. В этом плане ожидается рост товарооборота на транзитном коридоре Кундуз - Нижний Пяндж - Душанбе - Худжанд - Ташкент, который будет проходить по территории 3-х государств: Афганистан, Таджикистан, Узбекистан. Протяженность коридора от Нижнего Пянджа до Худжанда составляет 565 км, в составе которого завершается строительство тоннеля «Истиклол», завершена реконструкция автодороги Душанбе - Худжанд - Ташкент и строительство тоннеля «Шахристан». Завершение строительства этих объектов практически решила проблему обеспечения круглогодичного функционирования транзитного коридора «Север - Юг».

Первый транзитный коридор проходит по северу Таджикистана и определен как Бекабад-Канибадам, с выходом на Коканд Республики Узбекистан и Баткен Республики Кыргызстан. Особенностью этого транзитно-торгового участка является то, что параллельно железной дороге проходят современная автомобильная дорога. Обеспечение бесперебойного функционирования этого маршрута важно не только для Республики Таджикистан, но и для Узбекистана и Кыргызстана, так как это кратчайший путь движения товаров из Ферганской долины в центральные районы Узбекистана и далее на Запад.

Важное значение для развития торгово-экономических отношений в регионе имеют транспортный коридор граница Узбекистана - Душанбе - Джиргиталь - граница Кыргызстана, длина которого составляет 429 км. Этот торговый маршрут будет самым приоритетным из всех существующих коридоров, по которому потоком пойдут товары из КНР, в другие государства. Учитывая рост грузоперевозок в Центрально-Азиатском регионе, становится актуальным вопрос организации координации движения транзитного транспорта. Для этих целей необходимо осуществить следующие работы:

- Стимулирование развития инфраструктуры транзитно-транспортных коридоров (дороги, КПП, социальная инфраструктура).

- Устранение нефизических барьеров на пути транзитного транспорта (подписание международных соглашений регулирующий беспрепятственное движение транзитного транспорта, пересмотр и совершенствование правовых актов, таможенные и визовые процедуры).

- Оценка воздействия развития инфраструктуры транзитно-транспортных коридоров на окружающую среду.

С точки зрения устойчивого развития региона Северного Таджикистана, его сбалансированности и сглаживания пространственной поляризации необходимо отметить, что транспорту и транспортным коммуникациям принадлежит исключительная роль в организации регионального экономического пространства. Уровень развития транспортной инфраструктуры влияет на эффективность территориальной организации общества, поскольку транспорт и транспортные коммуникации образуют своеобразный каркас территориальной структуры хозяйства и консолидируют социально-географическое пространство, служат фактором устойчивости социально-экономического развития региона.

В пределах любой территории происходят сложные процессы взаимодействия населения, природной среды и хозяйства, которые определяют функционирование территориальных социально-эколого-экономических систем. Транспортная инфраструктура обуславливает пространственную организацию данных систем, используя различные механизмы реализации. Выделим функции транспорта в территориальных системах.

Во-первых, транспорт и транспортные коммуникации является индикатором территориальных особенностей и важнейшим компонентом социально-экономического качества мест².

Во-вторых, транспорт выступает как распределитель и регулятор связей и, вследствие этого, как ограничитель операционного пространства, или, иначе говоря, как «замыкатель территории»³; источник территориальных инверсий и важнейший формообразователь для антропогенных территориальных структур; способствует целостности систем, которая обусловлена близостью взаимодействующих компонентов.

Транспорт влияет на интенсивность производственной и непроизводственной деятельности районов и городов, поскольку она возрастает вдоль коммуникационных каналов. Расположение транспортных коммуникаций определяет распределение производства и населения, служит образованию и

² Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н. Бугроменко. – М., 1987. – 112 с.

³ Гольц, Г.А. Транспорт и расселение / Г.А. Гольц. М. : Наука, 1981. 248 с.

сохранению стабильных центров экономической активности.

Переход к устойчивому развитию – длительный эволюционный процесс, требующий целенаправленной, осознанной деятельности всего общества. Достижение конечных целей подразумевает несколько этапов социально-экономического развития. Переход Таджикистана к устойчивому развитию во многом определяется ее ролью и местом в мирохозяйственном процессе, имеющимися возможностями и ресурсами. Немаловажная роль отводится приверженности Республики Таджикистан необходимости развития своего государства и создания справедливого общества. Национальное богатство Таджикистана представлено человеческим и богатыми природным ресурсами.

В целях дальнейшего углубления экономических реформ Правительством Республики Таджикистан приняты: «Программа экономического развития Республики Таджикистан на период до 2015 года», Программа социально-экономического развития Хатлонской области на период до 2015 года», Программа социально-экономического развития Согдийской области на период до 2015 года», Программа социально-экономического развития Горнобадахшанской автономной области на период до 2015 года», «Национальный план действий по охране окружающей среды». В своем ежегодном послании президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон отмечает, что необходимо продолжение экономических реформ и обеспечение стабильного развития регионов страны. В годы независимости успешная реализация реформ в большинстве отраслей способствовала стабильному социально-экономическому развитию страны.

К сегодняшнему дню почти 90% государственных инвестиционных проектов реализуются на территории городов и районов страны. В этот период на развитие городов и районов ГБАО направлено 4,8 млрд. сомони, Хатлонской области - 10,7 млрд., Согдийской области – 12 млрд., город Душанбе – 7 млрд., городов и районов республиканского подчинения - 8 млрд. сомони. Далее он обращает внимание на развитие коммуникационных возможностей страны. Некоторое время назад с открытием туннеля Шахристан Таджикистан полностью освободился от внутренней коммуникационной изоляции и превратился в единую целую территорию⁴.

Теперь необходимо предпринять меры по решению проблемы выхода к морю и к торговым портам. Последние десять лет для вывода страны из коммуникационного тупика и выхода на мировые морские порты было реализовано 23 государственных инвестиционных проектов на общую сумму около 3,2 млрд. сомони.

⁴ Из выступления Президента РТ Эмомали Рахмона на ежегодном послании, апрель 2013 года

Транспортные коммуникации играют особую роль в функционировании аграрно-промышленных комплексов (АПК). В свою очередь от особенностей их развития в значительной степени зависит конфигурация транспортной сети, объем услуг и уровень транспортных затрат в стоимости продукции, поскольку оптимальные размеры перевозок складываются лишь при рациональной территориальной организации АПК. Совершенствование транспорта и транспортных коммуникаций в локальных АПК (ЛАПК), позволяет не только сократить время доставки малотранспортабельной продукции к местам переработки, тем самым, сохраняя ее качество, но и обеспечивает ритмичность поставок сырья, усиливает связи между производителями, перерабатывающими и реализующими предприятиями. Каждый регион имеет определенный уровень развития транспорта и транспортной коммуникации, свою территориальную организацию путей сообщения, транспортных пунктов и узлов, что требует дальнейшего совершенствования. При оценке развития транспортной инфраструктуры Северного Таджикистана на основе показателя транспортной доступности выявляются контрасты между центром и периферией, городами и сельской местностью. К зонам с худшей транспортной доступностью относятся, как правило, периферийные территории, что типично для горных регионов (Горная Матча, Айни, Пенджикент, Шахристан). Для решения проблем и определения перспектив функционирования транспортной инфраструктуры необходим пространственный анализ развитости дорожной сети с учетом факторов ее формирования, что позволит более обоснованно определить приоритеты финансирования дорожного строительства⁵.

Важность улучшения транспортной доступности выявлена при оценке влияния автомобильных дорог на социально-экономическое развитие республики, в частности на снижение затрат в сельскохозяйственном производстве. В этих целях необходимо использовать математические методы подготовки и обработки экономических данных что позволит выявить регрессионную зависимость показателя сельскохозяйственных производственных затрат от транспортного показателя (интегральной транспортной доступности). Эти расчеты обосновано покажут, что между переменными транспортной доступности и затратами существует эмпирическая и теоретическая зависимость. Улучшая транспортную доступность, получаем снижение сельскохозяйственных затрат. Используя функцию зависимости, можно рассчитать экономический эффект в отраслях сельского хозяйства, который может

⁵ Семина, И. А. Транспорт как региональный ресурс: подходы к исследованию // Взаимодействие городских и сельских местностей в региональном развитии / под ред. Ю. Г. Липеца. – М. : ИГ РАН, 2005. – С. 316 – 323.

выражать социально-экономический эквивалент транспортной надежности региона, поскольку представляет собой оценку влияния дорожной сети на экономическое развитие Северного Таджикистана в области сельскохозяйственного производства. Интенсификация сельского хозяйства и другие задачи АПК связаны с дальнейшим систематическим развитием дорожной сети, направленным на улучшение транспортных связей и сокращение времени передвижения. Качество транспортной инфраструктуры становится важнейшим ресурсом социально-экономического развития региона⁶. Среди пространственных особенностей воздействия автомобильного транспорта и коммуникаций на окружающую среду, выделим следующие⁷.

1. В отличие от промышленного (точечного и стационарного), сельскохозяйственного (ареального) – транспортное воздействие носит линейный и линейно-узловой характер.

2. Преобладающие моноцентрические типы транспортных сетей способствуют тому, что густота дорог возрастает к центру (город, административный центр, транспортный узел) и соответственно увеличивается транспортная нагрузка на основных подъездах к городам (в пригородных территориях и «транспортных развязках»).

3. Проявляется сезонная неравномерность транспортной нагрузки на дорожную сеть, что и определяет сезонный характер воздействия на окружающую среду.

4. Воздействие транспорта на окружающую среду носит пространственный характер, изменяясь (в сторону уменьшения) по мере удаления от магистралей.

Рассматривая взаимосвязи «транспорт-население-природа-хозяйство» на определенном пространственном уровне (в нашем случае, региональном и локальном), следует сказать, что возникают проблемы сбалансирования транспорта и транспортных коммуникаций со всеми сферами жизнедеятельности населения. Для решения, которых необходима эффективная транспортно-инфраструктурная политика. Реализация, которой во многом зависит от подходов, расстановки приоритетов, оценки транспортно-инфраструктурной обеспеченности на

местах, определении роли региональных транспортных инфраструктур в устойчивом социально-экономическом и экологическом развитии территории.

Перестройка политических и экономических отношений, поддержка курса децентрализации и повышение статуса регионов резко повысили значимость исследований транспорта на региональном уровне. Возрастает значение постановок и решений теоретико-методических положений, а также разработки практических рекомендаций. В связи с тем, что транспортные проблемы в большей части рассмотрены в масштабе республики или экономических районов, исследование аспектов территориальной организации транспорта, развития транспортной инфраструктуры на уровне административных образований является важной задачей в теоретическом и практическом плане.

Список использованной литературы

1. Родоман, Б. Б. Эволюция моноцентрических транспортных сетей / Б. Б. Родоман // Изв. РАН. Сер. Геогр. – 1994. – № 3. – С. 14 – 23.
2. Официальное выступление министра транспорта и коммуникаций РТ 2013 год.
3. Бугроменко В.Н., Транспорт в территориальных системах / В. Н. Бугроменко. – М., 1987. – 112 с.
4. Гольц, Г. А. Транспорт и расселение / Г. А. Гольц. М.: Наука, 1981. 248 с.
5. Выступление Президента РТ Эмомали Рахмона на ежегодном послании, апрель 2013 года
6. Семина И.А., Транспорт как региональный ресурс: подходы к исследованию // Взаимодействие городских и сельских местностей в региональном развитии / под ред. Ю. Г. Липеца. – М.: ИГ РАН, 2005.– С. 316 – 323.
7. Семина И. А. Евдокимова С. П. Условия, факторы, особенности формирования и развития транспортной инфраструктуры. // Территориальная организация устойчивого социально-экономического и экологического развития региона. НИИ регионологии при Мордовском университете.– Саранск, 1998.– С. 79 – 83.
8. Семина И. А., Фоломейкина Л.Н. Липеца Г. Транспорт как фактор регионального развития производительных сил и воздействия на окружающую среду. // Пространственная организация хозяйства: ТПК или кластеры? / - М. : ИГРАН, 2006. – С. 232 – 243.

⁶ Семина, И. А. Условия, факторы, особенности формирования и развития транспортной инфраструктуры // Территориальная организация устойчивого социально-экономического и экологического развития региона Евдокимова С. П. НИИ регионологии при Мордовском университете. – Саранск, 1998. – С. 79 – 83.

⁷ Семина И. А., Фоломейкина Л.Н. Транспорт как фактор регионального развития производительных сил и воздействия на окружающую среду // Пространственная организация хозяйства: ТПК или кластеры? / под ред. Ю. Г. Липеца. – М. : ИГ РАН, 2006. – С. 232 – 243.

Рецензент: д.э.н. Савина С.Э.