

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ОРГАНИЗАЦИИ, РЕГИОНА

УДК 338.47

П. Х. АЗИМОВ

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

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН

Введение. Транспортная система является ключевым звеном национальной экономики, воздействуя на функционирование любых отраслей промышленности, непродовольственной сферы, поэтому неэффективное развитие транспортной системы становится трудно преодолимым барьером экономического роста как в любой отдельно взятой отрасли, так и каждого региона [1].

Спрос на услуги транспорта во многом зависит от развития имеющихся в регионе видов транспорта, степени их интеграции в единую систему, уровня тарифов по видам транспорта, ассортимента и качества услуг, предоставляемых возможным клиентам. Удельный вес транспортных услуг с развитием рыночной экономики и ее инфраструктуры, как правило, возрастает, и это характерно практически для всех стран.

В связи с внедрением логистики в странах с рыночной экономикой пересматривается политика в области транспорта. Транспорт начинает играть ключевую роль в системе товародвижения. Предполагается, что в дальнейшем технико-эксплуатационные особенности отдельных видов транспорта обеспечат им надежное положение на рынке транспортных услуг, особенно в условиях повышенного спроса на перевозки грузов.

Основная часть. Транспортная система Республики Таджикистан включает в себя предприятия железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта. Доля транспорта и связи в структуре валового регионального продукта в 2015 году составила 13,2%.

Приведем показатели деятельности транспортного комплекса Республики Таджикистан (таблица 1). Степень удовлетворения различными видами транспорта, потребностей предприятий и организаций в грузовых перевозках неодинакова.

Т а б л и ц а 1 — Основные показатели работы транспорта Республики Таджикистан в 2010—2015 годах [3]

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Перевезено грузов, тыс. т. В том числе:	59 327,4	61 656,6	68 399,4	72 248,3	74 411,2	74 431,8
автомобильным	488 79,6	52 397,3	59 991,8	65 510,7	67 600,9	68 304,1
железнодорожным	10 445,6	9 257,0	8 405,0	6 735,3	6 807,7	6 125,6
авиационным	2,2	2,6	2,5	2,3	2,6	2,1
Грузооборот, млн т / км В том числе:	4 957,6	5 508,8	6 345,0	6 693,8	6 180,3	5 995,5
автомобильный	4 143,9	4 799,5	5 782,9	6 284,8	5 783,3	5 672,3
железнодорожный	808,4	702,9	554,9	402,2	389,7	3 16,9
воздушный	5,3	6,4	7,2	6,8	7,3	6,3

Перевозка грузов предприятиями всех видов транспорта в период с 2010 по 2015 год увеличилась с 59 327,4 тыс. т до 74 431,8 тыс. т. Негативные тенденции на транспорте, связанные с последствиями экономического кризиса, проявились в снижении объемов перевозок грузов железнодорожным транспортом.

Сегодня автомобильный транспорт — самая массовая отрасль, которая давно заняла и прочно удерживает ведущие позиции в транспортном комплексе страны и республики. Наибольший объем перевозок осуществляется автомобильным транспортом. Ежегодный прирост перевозок грузов, осуществляющихся автотранспортом, приближался к 5 000 тыс. т, однако в 2014 и 2015 годах он существенно снизился. Незначительный объем перевозок приходится на железнодорожный транспорт, наименьший — на воздушный.

Обращает на себя внимание изменение структуры перевозок грузов в 2014 и 2015 годах в сторону увеличения перевозок автотранспортом.

Среднегодовая численность работников организаций транспорта в 2015 году составила 56,8 тыс. человек. Среднемесячная заработная плата работников транспорта в 2015 году составила 1 770,15 сомони (около 250 дол. США).

Общее количество автомобилей в Республике Таджикистан за последние восемь лет возросло почти в два раза и составило более 400 тыс. Увеличение числа автомобилей произошло за счет индивидуального автотранспорта. Возрастная структура парка грузовых автомобилей позволяет сделать вывод, что почти три четверти автомобилей превысили установленный нормативный срок эксплуатации 10 лет. Относительно высокий уровень тарифов на грузовые перевозки вынуждал многие предприятия осуществлять перевозки собственным автотранспортом, что привело к снижению перевозок транспортом специализированных предприятий.

На данный момент в Таджикистане функционирует всего четыре авиаперевозчика: Asia Airways (пять бортов советского производства), East Air (четыре борта), Somon Air (шесть бортов), Tajik Air (10 бортов). Парк самолетов авиакомпаний устарел и морально, и физически, число самолетов со сроком службы более 10 лет — более 65%. Обновлению парка препятствует высокая стоимость авиатехники и отсутствие в силу разных причин возможности приобретения отечественной техники в лизинг.

Успешная реализация технической политики предприятий транспорта в большой степени зависит от эффективности политики в сфере инвестиций. На реализацию 15 инвестиционных проектов в транспортной сфере Таджикистана в 2014 году было направлено около 600 млн дол. США. В настоящее время продолжается реализация инвестиционных проектов на сумму более 500 млн дол. США.

Привлечение капитала внешних инвесторов в сферу транспорта позволит улучшить сложившуюся на данный момент ситуацию, когда предложение инвестиций намного меньше в сравнении с объективной потребностью в капитале для модернизации и развития отрасли [2]. При выполнении стратегии Правительства Республики Таджикистан по выходу из транспортного тупика с 2003 года в стране реализовано 28 государственных проектов на сумму более 7 млрд дол. США. За счёт использования бюджетных средств и зарубежных инвестиций построено или реконструировано 1 763 км автомобильных дорог, в том числе трассы Мургаб — Кульма — граница Китая, Душанбе — Вахдат — Джиргаталь — граница Кыргызстана, Душанбе — Чанак — граница Узбекистана, Курга-Тюбе — Нижний Пяндж — граница Афганистана, Айни — Пенджикент — Худжанд. Введено 27 км автомобильных тоннелей «Озоди» (Шаршар), «Истиклол» (Анзоб), «Шахристан» и «Чормагзак».

Для обеспечения коммуникаций между регионами, увеличения экспортного и транзитного потенциала Таджикистана за годы независимости была построена дорога, соединяющая Таджикистан с Китаем. Общая протяженность автотрассы Душанбе — Куляб — Калаи-Хумб — Хорог — Мургаб — перевал Кульма — выход на Каракорумское шоссе занимает чуть более 1 000 км и проходит по труднодоступной территории республики. Эксплуатация этой автомагистрали позволила выйти на транспортную сеть Китая. Таджикистан планирует выйти на транспортную сеть Пакистана, Индии и через морские порты этих стран получить доступ к морским путям.

Заключение. В настоящее время транспортная система Республики Таджикистан имеет все предпосылки для интегрирования в региональную транспортную систему, развития международных транспортных коридоров на основе отечественной инфраструктуры и привлечения транзитных грузопотоков.

Список цитируемых источников

1. Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика : учеб. пособие. — Сыктывкар : СЛИ, 2013. — 260 с.
2. Экономическая стратегия развития железнодорожного транспорта России / В. Г. Галабурда [и др.] // Экономика ж. д. — 2000. — № 8.
3. Таджикистан: 25 лет государственной независимости : стат. сб. / Агентство по статистике при Президенте Респ. Таджикистан. — Душанбе, 2016.

УДК 334.7

А. В. Букина

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования
«Воронежский государственный университет», Воронеж, Российская Федерация

РАЗВИТИЕ КАЧЕСТВА ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО КАПИТАЛА ВНУТРИ ОРГАНИЗАЦИИ

Введение. Сегодня технический прогресс, развитие науки и острая конкуренция обуславливают высокую динамичность производства. В подобных условиях качество человеческого капитала сотрудников становится стратегическим ресурсом организации, влияющим на все сферы деятельности организации.

Основная часть. Важнейшим производственным потенциалом организации, обеспечивающим создание сравнительных преимуществ на фирме, является качество человеческого капитала сотрудников. Исследователь