



Министерство автомобильного транспорта Туркменистана
Институт стратегического планирования и экономического развития
Министерства экономики и развития Туркменистана

Автомобильный транспорт

Туркменистана – 2012



Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ТРАНСПОРТ ТУРКМЕНИСТАНА, 2012

«СИНЯЯ КНИГА» IRU

Ашгабад, 2012



Вручение глубокоуважаемому Президенту Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедову высшей награды Международного союза автомобильного транспорта (IRU) – «Grand Prix d'Honneur», июнь 2011 г.

Уважаемые читатели!

Автомобильный транспорт играет важную роль в экономическом развитии любой страны, так как не существует стран, недоступных для автомобильного транспорта. По сути это единственный вид транспорта, который осуществляет доставку «от двери до двери», связывает воедино бизнесы и несет экономическое развитие.

Кроме того, международный автомобильный транспорт уже давно стал отраслью, которая приносит в бюджеты стран значимые доходы. Развитие торговли, которое стимулируется международными перевозками, приносит дополнительные доходы от экспорта транспортных услуг, которые в странах Евразии входят в число национальных приоритетов. Особую роль автомобильный транспорт играет в странах, не имеющих выхода к морю. Там он зачастую является основным видом транспорта, обслуживающим внешнюю торговлю.

О большом внимании Правительства Туркменистана к транспортному комплексу страны свидетельствует программное выступление Президента Туркменистана господина Гурбангулы Бердымухамедова с речью в ООН, в которой он, в числе прочих, затрагивает транспортные проблемы. Организация в Ашхабаде Правительством Туркменистана и Международным союзом автомобильного транспорта (IRU) большой международной конференции «Перспективы развития транспорта и транзита в Центральной Азии и Каспийском регионе» также свидетельствует о внимании Правительства Туркменистана к развитию автомобильного транспорта.

Желание Правительства Туркменистана развивать транспорт и транзит основывается на выгодном географическом положении страны. По территории Туркменистана в древности проходил торговый Шелковый путь, соединяющий Восток и Запад. Это преимущество не утрачено и сегодня: кратчайший путь из Центральной Азии в Европу лежит через Туркменистан и Каспийское море. С точки зрения автотранспортной отрасли, это подразумевает развитие интермодального способа перевозок, если они будут стабильными и доступными.

У Международного союза автомобильного транспорта сложились тесные дружественные отношения с руководством Туркменистана. Мы гордимся тем, что Президент страны принял высшую профессиональную награду IRU – Grand Prix d' Honneur, которая вручается лицам, внесшим большой вклад в развитие международного автомобильного транспорта.

IRU доволен расширением сотрудничества с туркменским руководством по различным направлениям. Безусловно, наше

уникальное сотрудничество внесет свой вклад в эффективное продвижение, упрощение и развитие торговли и международного автомобильного транспорта в Туркменистане, а также в международную торговлю от Черноморского и Каспийского регионов до России, Китая, Пакистана и далее до Индии.

Скромным вкладом IRU в развитие автотранспортного комплекса Туркменистана является книга, которую вы держите в руках. Это юбилейное издание из серии «Синих книг» IRU по проблемам автомобильного транспорта в регионе Евразия. Международный союз автомобильного транспорта открыл данную серию в 2002 году публикацией книги «Автомобильный транспорт России».

За 10 лет IRU выпустил аналитические публикации, посвященные автотранспортной отрасли почти всех стран СНГ. Написание аналитического исследования такого рода – серьезная работа, предполагающая сбор статистических данных, их обработку и презентацию выводов. Эта аналитическая работа также предполагает знакомство с международными практиками развития автотранспорта, необходимое для разработки рекомендаций.

Все «Синие книги» Международный союз автомобильного транспорта выпускал при активном участии национальных ассоциаций международных автоперевозчиков и национальных ассоциаций международного транспорта. Не стала исключением и книга «Автомобильный транспорт Туркменистана – 2012».

Институт стратегического планирования и экономического развития, Министерство транспорта и Ассоциация международных автоперевозчиков Туркменистана (THADA) принимали самое непосредственное участие в написании этой книги, за что я хочу выразить им огромную благодарность.

Мартин Марми,
Генеральный секретарь IRU



Вступительное слово

Современный Туркменистан - нейтральное, независимое, динамично развивающееся государство в Центральноазиатском регионе, обладающее богатейшим природным, достаточно развитым производственным, инфраструктурным и человеческим потенциалами, а также имеющее разветвленную транспортно- коммуникационную систему.

Сегодня наша страна под руководством Президента Туркменистана глубокоуважаемого Гурбангулы Бердымухамедова активно проводит всеобъемлющие реформы и преобразования, которые обеспечат устойчивое развитие нашей страны на долгие годы вперед. В стране выдвинуты новые задачи по ускоренному развитию экономики, которое основано на использовании современной техники и новейших технологий, на создании инновационных производственных структур и активизации инвестиционной деятельности.

Транспортная система является важным направлением развития экономики Туркменистана и успешной интеграции ее в мировое хозяйство. В связи с этим за годы независимого развития в стране создана достаточно прочная основа по формированию развитой транспортной инфраструктуры, имеющей важное международное значение. Страной взят курс на создание международных транспортных коридоров, в котором важное значение имеет автомобильный и железнодорожный транспорт.

Книга «Автомобильный транспорт Туркменистана – 2012» - это первое обобщение опыта развития экономики Туркменистана в целом и его автомобильного комплекса в частности. Мы очень благодарны IRU и Туркменской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «ТНАДА» за подготовку и издание этой книги. Надеемся, что она внесет хороший вклад в развитие интеграционных связей между Европой и Азией. Туркменистан всегда открыт для иностранных автоперевозчиков и готов оказать содействие в деле создания и насыщения международных транспортных потоков.

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	4
1. Оценка современного состояния экономики Туркменистана и роли автомобильного транспорта в социально-экономическом развитии страны.....	6
1.1. Макроэкономические индикаторы роста Туркменистана..	6
1.2. Динамика и структура внешнеэкономической деятельности в Туркменистане.....	16
1.3. Роль инвестиций в экономике Туркменистана и развитии транспортной инфраструктуры.....	22
1.4. Общая характеристика транспортной системы Туркменистана.....	26
2. Автотранспортная отрасль Туркменистана.....	39
2.1. Динамика развития автомобильных перевозок в Туркменистане.....	39
2.2. Сеть автомобильных дорог в Туркменистане.....	46
2.3 Автобусные и таксомоторные перевозки.....	51
2.4. Обеспечение безопасности дорожного движения и вопросы подготовки и повышения квалификации водителей.....	57
3. Международные автомобильные перевозки.....	60
3.1 Анализ динамики и структуры международных автомобильных перевозок грузов между Туркменистаном и зарубежными странами.....	60
3.2 Правовое и нормативное обеспечение международных и внутренних автомобильных перевозок.....	65
3.3 Развитие логистики и мультимодальных (включая паромные) перевозок грузов.....	74
4. Перспективы автомобильного транспорта Туркменистана – взгляд в будущее.....	76
5. Международный туризм и развитие транспорта.....	82
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	87

ВВЕДЕНИЕ

Туркменистан – государство в Центральной Азии, расположенное между Каспийским морем на западе и рекой Амударьей на востоке. Территория страны простирается с запада на восток на 1100 км и с севера на юг на 650 км; общая площадь - 491,2 кв. км. Северные и западные соседи Туркменистана: Казахстан и Узбекистан. На юге и востоке страна граничит с Афганистаном и Ираном. Западная часть страны омывается водами Каспийского моря.

Климат Туркменистана резко-континентальный, летом жарко и сухо, зимой холодно и морозно. Рельеф Туркменистана равнинно-пустынный, предгорный и горный. Из общей площади страны 80 % занимает пустыня Каракумы, остальные 20 % приходятся на долю предгорных равнин и гор.

Реки Амударья, Мургап, Теджен и Атрек являются основными водными источниками страны.

По административно-территориальному разрезу Туркменистан делится на пять велаятов: Ахалский, Балканский, Дашогузский, Марыйский и Лебапский. Столица страны город Ашхабад приравнен по статусу к велаяту.

Туркменистан обладает огромным природным и производственным потенциалами, его благоприятное географическое положение способствует дальнейшей интеграции страны в мировую экономику.

Основными природными богатствами являются нефть и газ. Значительная часть территории является перспективной для их добычи. Основные запасы нефти и ее добыча сосредоточены в пределах Западно-Туркменской впадины – старейшем нефтедобывающем регионе страны. Основные газовые ресурсы сосредоточены в Центральном и Восточном регионах Туркменистана.

Наряду с углеводородными ресурсами Туркменистан обладает богатыми минеральными ресурсами, такими как: уголь, сера, алуниты, фосфориты, сульфат натрия, озокерит, барит, целестин, минеральные краски, карбонатное сырье для содового производства.

В Туркменистане выявлены промышленно-значимые запасы минерально-сырьевых ресурсов для развития химической промышленности. Ценнейшим кладом химического сырья является залив Карабогазгол, где основными источниками запасов магния, калия, лития, бора, рубидия и сульфата натрия являются соляные отложения, рассолы и рапа.

В южной части туркменского сектора Каспийского моря расположены большие запасы йодо-бромных вод. На территории Туркменистана имеются также минеральные лечебные воды, которые

позволяют ускоренными темпами развивать курортно-оздоровительную отрасль.

Территория Туркменистана богата месторождениями минеральных солей. На юго-востоке страны расположены крупнейшие (мирового уровня) месторождения калийных солей и известняка.

Туркменистан располагает достаточной минерально-сырьевой базой строительных материалов. В стране добываются: сырье для производства стекла, глины и мергели для производства цемента, порфириты для производства базальтового волокна, доломит, гипс и ангидрит, глина кирпичная, гравий и галечник, песок силикатный и строительный, аргиллит, строительный камень и др.

Географически Туркменистан занимает важное положение не только в Центральной Азии и Каспийском бассейне, но и во всем Евразийском пространстве. Туркменистан будет играть основополагающую роль в создании транспортных коридоров «Восток – Запад» и «Север – Юг». Уважаемый Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов уделяет большое внимание развитию транспорта. На 66-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН Президент Туркменистана отметил: «На протяжении ряда лет наша страна вместе с партнерами по региону активно работает над осуществлением крупных проектов по оптимизации транспортных потоков на Евразийском пространстве. Считаем это очень перспективным направлением с учетом большого потенциала коридоров Север-Юг и Восток-Запад. Их эффективное использование способно дать мощный импульс развитию экономических и торговых связей в континентальном масштабе. В этой связи Туркменистан предлагает приступить к разработке Специальной программы ООН по развитию транспорта, предусматривающей изучение транзитно-транспортных возможностей между Каспийским и Черным морями, Центральной Азией и Ближним Востоком».

1. Оценка современного состояния экономики Туркменистана и роли автомобильного транспорта в социально-экономическом развитии страны

1.1. Макроэкономические индикаторы роста Туркменистана

В мировом сообществе Туркменистан - первое в мире государство, обладающее признанным ООН нейтралитетом. Политика Туркменистана – политика мира, дружбы и добрососедства - позволяет последовательно и целенаправленно претворять в жизнь крупномасштабные реформы в нефтегазовой, транспортной, строительной, химической, энергетической, сельскохозяйственной, текстильной и других отраслях экономики, а также в социальной сфере.

В результате сегодня под руководством Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова в стране формируется собственная национальная модель рыночной экономики, в которой огромное значение имеет совершенствование инвестиционной политики страны и переход к новым принципам организации производства, которое основано на непрерывном инновационном процессе с использованием передового опыта развитых стран мира, на новом мышлении и образе жизни.

Огромный ресурсный потенциал и конкурентные преимущества Туркменистана оказывают воздействие на уверенное продвижение к качественно новому состоянию экономики и общества, превращению нашей страны в динамично развивающуюся, сильную державу.

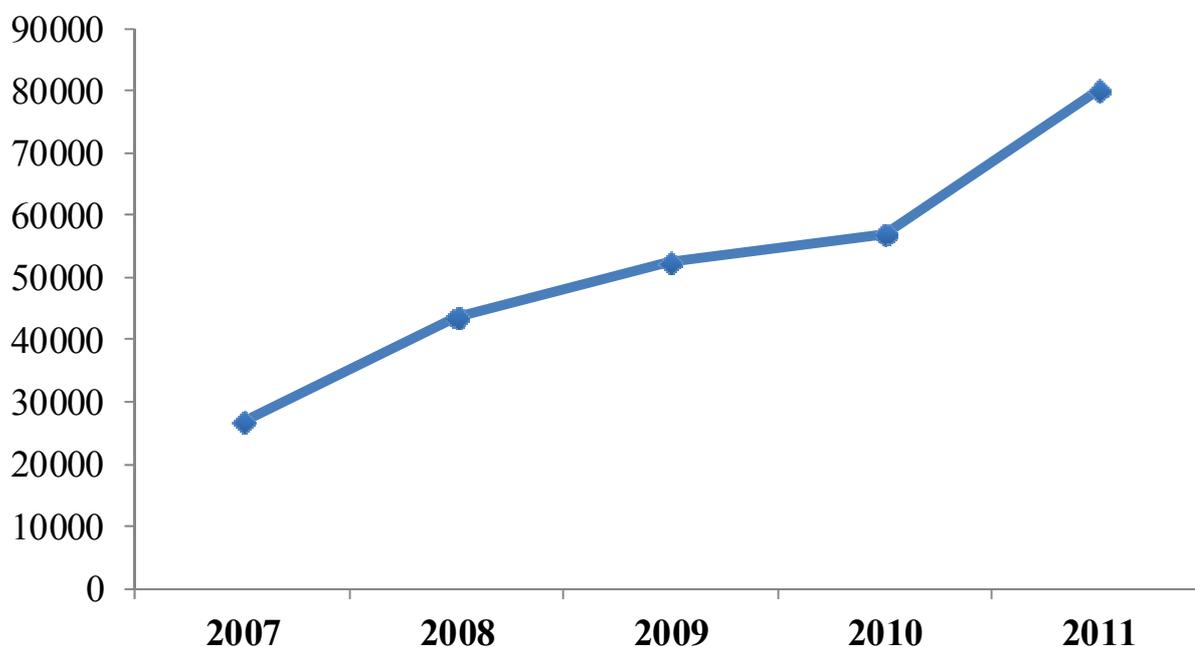
За годы государственной независимости Туркменистан стал равноправным членом мирового сообщества. Туркменистан успешно осуществляет грандиозные инвестиционные проекты международного значения и широкомасштабные национальные программы для того, чтобы высокий уровень жизни был доступен для жителей всех регионов нашей страны.

Одним из направлений бурного социально-экономического развития страны стало ускоренное развитие отраслей транспортной и коммуникационной инфраструктуры, создание условий для успешной интеграции экономики Туркменистана в мировую экономическую систему. За годы независимого развития в стране уже реализованы и в настоящее время реализуются крупные проекты по развитию транспортной системы, создающей основы для успешной интеграции экономик стран Центральной Азии в мировую хозяйственную систему.

За годы независимости экономика Туркменистана развивается достаточно динамичными темпами. Об этом ярко свидетельствуют темпы роста обобщающего показателя валового внутреннего продукта (ВВП). Достаточно сказать, что за 2007-2011 годы ВВП Туркменистана

в действующих рыночных ценах возрос более чем в 3,6 раза (Диаграмма 1.1).

Диаграмма 1.1: Динамика валового внутреннего продукта в рыночных ценах за 2007-2011 гг., млн манат



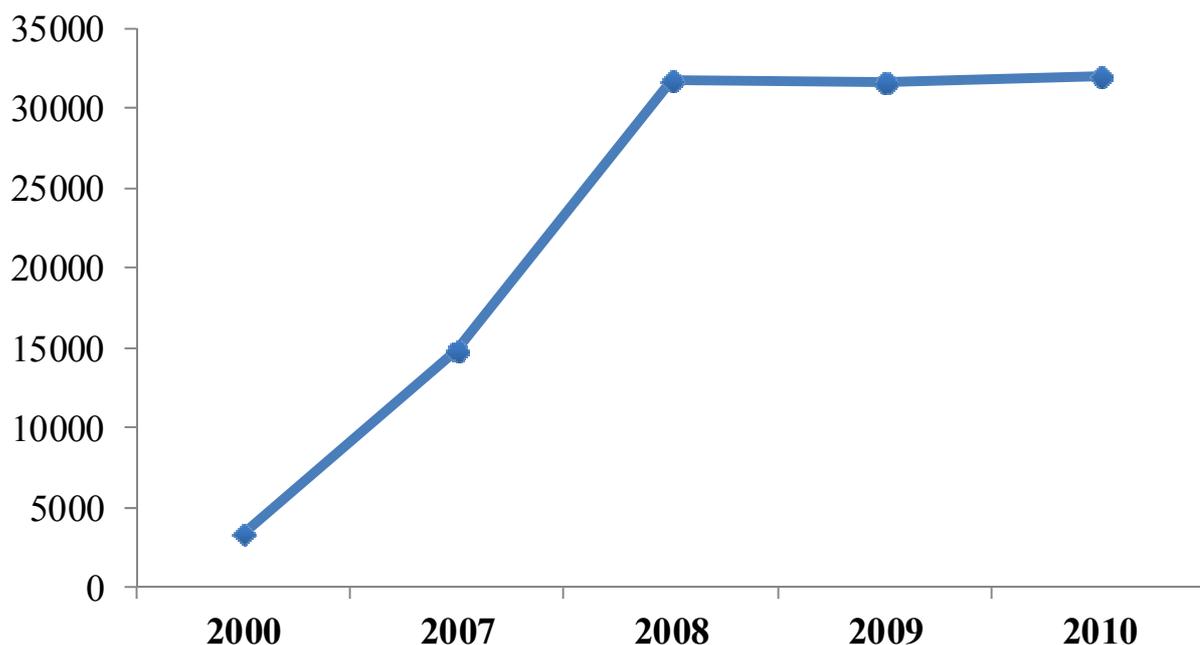
Необходимо отметить, что за годы независимости в структуре ВВП страны произошли позитивные перемены, выразившиеся в росте доли индустриально-инвестиционных и инфраструктурных отраслей. В настоящее время доля промышленности в ВВП страны систематически увеличивается, и в 2011 году она составила почти половину всей вновь созданной стоимости. В структуре ВВП динамично растет удельный вес строительства, доля которого в 2011 году составила 14 %. В 2011 году в структуре ВВП удельный вес сельского хозяйства составил 10,0 %, транспорта и связи - 4,5 %, торговли - 5,9 %, других отраслей сферы услуг - 16,7 %. Перемены, происходящие в структуре ВВП, свидетельствуют об активном переходе экономики страны к диверсифицированному и индустриально-инновационному типу развития (Диаграмма 1.2).

Диаграмма 1.2: Структура ВВП Туркменистана в 2011 году, в %



За годы независимости высокими темпами развивались отрасли промышленности Туркменистана. Этому способствовал комплекс мер государства, направленных на реализацию конкретных инвестиционных и инфраструктурных проектов по приоритетным отраслям промышленности. За 2000-2011 годы объём промышленной продукции вырос почти в 15 раз. За эти годы промышленность страны подверглась коренной модернизации, в ходе которой предприятия оснащались современным оборудованием, было введено много новых предприятий, производящих продукцию, конкурентоспособную на мировом рынке (Диаграмма 1.3).

Диаграмма 1.3: Рост промышленного производства в Туркменистане за 2000-2011 гг. млн манат



Туркменистан известен миру как страна с высокоразвитым нефтегазовым комплексом. За годы независимости в стране, наравне с ним, ускоренными темпами развивались нефтеперерабатывающая промышленность, отрасли текстильной и пищевой промышленности, по своей технико-технологической оснащенности соответствующие международным стандартам. В настоящее время закладываются прочные основы для развития химической и нефтехимической промышленности, промышленности строительных материалов, машиностроения и металлургии. Все это создает, с одной стороны, материальную основу для развития транспортной инфраструктуры, а с другой - придает динамизм росту технико-экономических показателей отраслей транспорта.

Коренные перемены в стране происходят и в развитии топливно-энергетического комплекса. В стране активизируются работы по крупным проектам национального и международного значения. За последнее время Туркменистан уже значительно диверсифицировал свои маршруты внешних поставок углеводородов через мега-проект газопровода «Туркменистан – Узбекистан – Казахстан – Китай» и второй газопровод из Туркменистана в Иран «Довлетабат – Серахс – Хангеран».

По инициативе Президента Туркменистана было принято решение о создании кольцевой сети газовых месторождений, ускорении реализации новых направлений экспортных потоков газа, а также о повышении внутреннего обеспечения газом, в том числе посредством строительства газопровода протяженностью около 1000 км и

пропускной способностью 30 млрд куб. м. “Запад – Восток”. Строительство этого нового газопровода позволит из богатых восточных месторождений страны транспортировать природный газ через проектируемый прикаспийский газопровод на внешние рынки.

В настоящее время в активной стадии проектирования находится масштабный проект газопровода Туркменистан – Афганистан – Пакистан – Индия (ТАПИ). Совместно с зарубежными партнерами изучаются проекты прикаспийского и транскаспийского газопроводов, других важных энергетических магистралей, включая «Набукко», осуществление которых послужит дальнейшему развитию широкого международного сотрудничества в энергетической сфере.

Одной из приоритетных и высокоперспективных сфер привлечения зарубежных инвестиций является разработка морских месторождений в туркменском секторе Каспийского моря. Об этом, в частности, свидетельствует успешный практический опыт в данной сфере таких ведущих иностранных компаний, как Dragon Oil (ОЭА-Великобритания), Petronas (Малайзия), RWE (Германия), «Итера» (Россия) и ряда других, динамично реализующих крупные инвестиционные проекты на морских блоках Туркменистана. Туркменский сектор Каспийского шельфа разбит на 32 блока. На некоторых из них уже начата добыча нефти и газа на условиях Соглашения о разделе продукции.

Событием исключительной важности, направленным на решение такой глобальной проблемы, как обеспечение энергетической безопасности, явилось принятие по инициативе Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова Генеральной Ассамблеи ООН Резолюции «Надежный и стабильный транзит энергоносителей и его роль в обеспечении устойчивого развития и международного сотрудничества».

За годы независимости технически и технологически полностью модернизирован Туркменбашинский комплекс нефтеперерабатывающих заводов. В настоящее время на этом предприятии производится более 35 видов нефтепродуктов, большая часть которых экспортируется в различные страны.

К значимым проектам эпохи нового Возрождения следует отнести формирование национального танкерного флота для перевозок на Каспии, а также реконструкцию и строительство новых терминалов по хранению и перевалке энергоносителей.

В июле 2011 года в п. Киянлы на берегу Каспийского моря введены в строй газоперерабатывающий завод и наземный газовый терминал, что характеризует начало промышленного освоения природного газа на туркменском шельфе Каспийского моря. Это в свою очередь позволяет диверсифицировать маршруты внешних поставок отечественных энергоносителей. На начальном этапе

данные промышленные объекты способны очистить и подготовить к экспорту до 5 млрд куб. метров газа, а в перспективе данные мощности могут быть увеличены ещё в два раза.

Объекты электроэнергетики вводятся по самым передовым параметрам, строятся новые генерирующие мощности, возводятся соответствующая инфраструктура. В последние годы новые генерирующие мощности появились в окрестностях Ашхабада, в Дашогузе, Балканабаде и Туркменбаши. В начале 2011 года было принято решение о начале строительства крупной энергетической инфраструктуры, которая позволит значительно увеличить объемы экспорта электроэнергии в Афганистан, а в перспективе существенно нарастить экспортные поставки в другие соседние страны.

Мощный национальный потенциал страны способствует реализации приоритетных проектов в плане диверсификации экономики и развитию крупных перерабатывающих производств. Приоритетность развития химической промышленности Туркменистана обусловлена базисом данного сегмента промышленности, который закладывает прочные основы для ее долгосрочного и стабильного развития и оказывает существенное влияние на структурные изменения в целом в национальной экономике.

Развитие различных видов производства строительных материалов для современного Туркменистана является приоритетом, обусловленным стремительным освоением многих сотен производственных, социальных и инфраструктурных объектов по всей стране.

Одной из важных отраслей, способствующих развитию международных перевозок, является текстильная промышленность. Туркменистан, являясь крупным производителем хлопка-сырца, активно развивает отечественную текстильную промышленность. За годы независимости в стране введено более 30 крупных и средних текстильных комплексов, фабрик и предприятий, размещенных в непосредственной близости от сырьевой базы и обеспечивающих полный цикл производства - от переработки хлопкового волокна до выпуска готовой продукции.

Ускоренное развитие текстильной промышленности Туркменистана играет большую роль в развитии транспорта, так как значительно расширяются объемы и ассортимент выпускаемой продукции и экспорт текстильных товаров. Экспорт текстильных изделий осуществляется в настоящее время преимущественно автомобильным транспортом.

Глубокоуважаемый Президент Туркменистана придаёт большое значение развитию агропромышленного комплекса, который призван обеспечивать продовольственную независимость страны. За

последние годы в аграрном секторе осуществляются глубокие преобразования в развитии земельных отношений и интеграционных процессов, в совершенствовании финансово-кредитной и налоговой систем, финансовом оздоровлении сельскохозяйственных товаропроизводителей, формировании эффективных рынков продовольствия и материально-технических ресурсов, используемых в сельском хозяйстве, в социальном развитии села и совершенствовании аграрного законодательства.

Одним из важных показателей продовольственной независимости является обеспечение потребностей страны зерном. В настоящее время страна может не только удовлетворить внутренние потребности в зерновых, но и создать прочный запас, а также экспортировать определенную часть этого продовольственного ресурса на внешние рынки.

Туркменистан также является крупным производителем и экспортером хлопка, особенно его тонковолокнистых сортов. В 2011 году, в целом по Туркменистану, собрано 1,1 млн тонн хлопка-сырца.

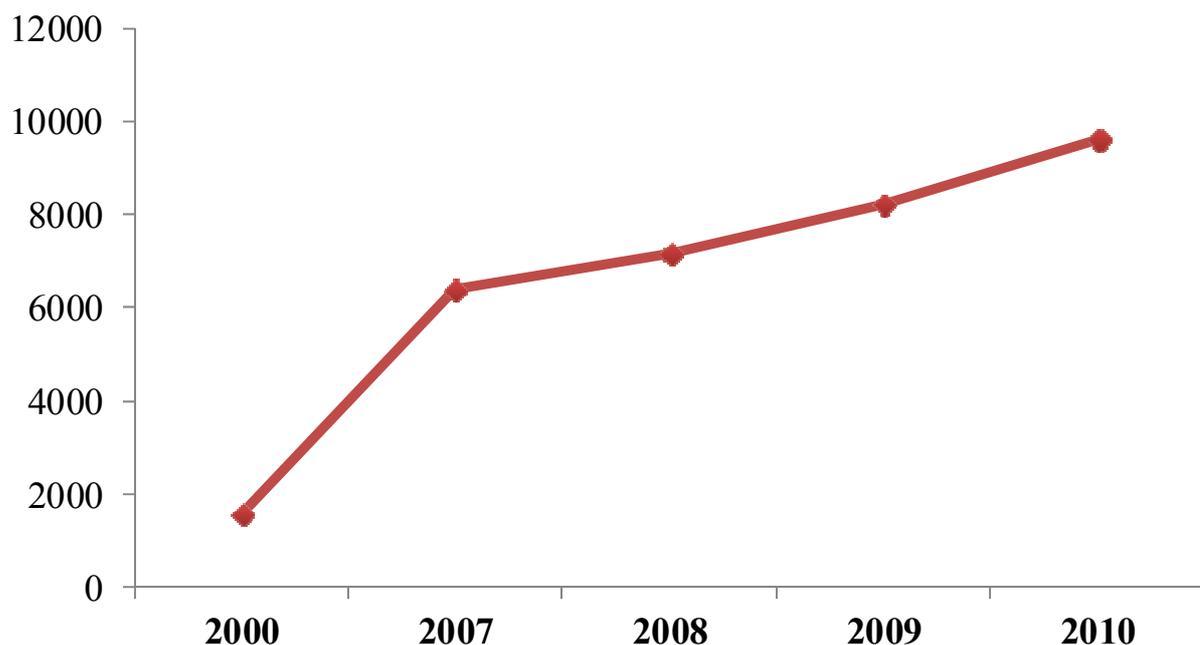
В стране в достаточном объеме производятся и другие продовольственные продукты. В 2011 году в Туркменистане было произведено 689,9 тыс. тонн овощей, 301,0 тыс. тонн бахчевых культур, 251,5 тыс. тонн картофеля, 168,3 тыс. тонн фруктов и ягод и 290,6 тыс. тонн винограда. Вместе с тем в Туркменистане имеются значительные территории, где можно выращивать субтропические культуры.

Туркменистан обладает развитым животноводством. За 2000-2011 годы поголовье крупного рогатого скота выросло на 38 % и на 1 января 2012 года составило более 2,2 млн голов, поголовье мелкого рогатого скота выросло за этот же период в 1,9 раза и составило 17,2 млн голов, поголовье птицы увеличилось в 3 раза и составило 16,6 млн голов. В стране развито верблюдоводство и коневодство. Мировую славу имеют кони ахалтекинской породы.

В 2011 году в Туркменистане произведено 560,3 тыс. тонн мяса (в живом весе), 2221,4 тыс. тонн молока, 937,8 млн штук яиц. Основная часть животноводческой продукции производится в частном секторе.

Туркменистан обеспечивает свое население основными продуктами питания. Некоторая часть сельскохозяйственной продукции, главным образом не выращиваемая в стране, импортируется.

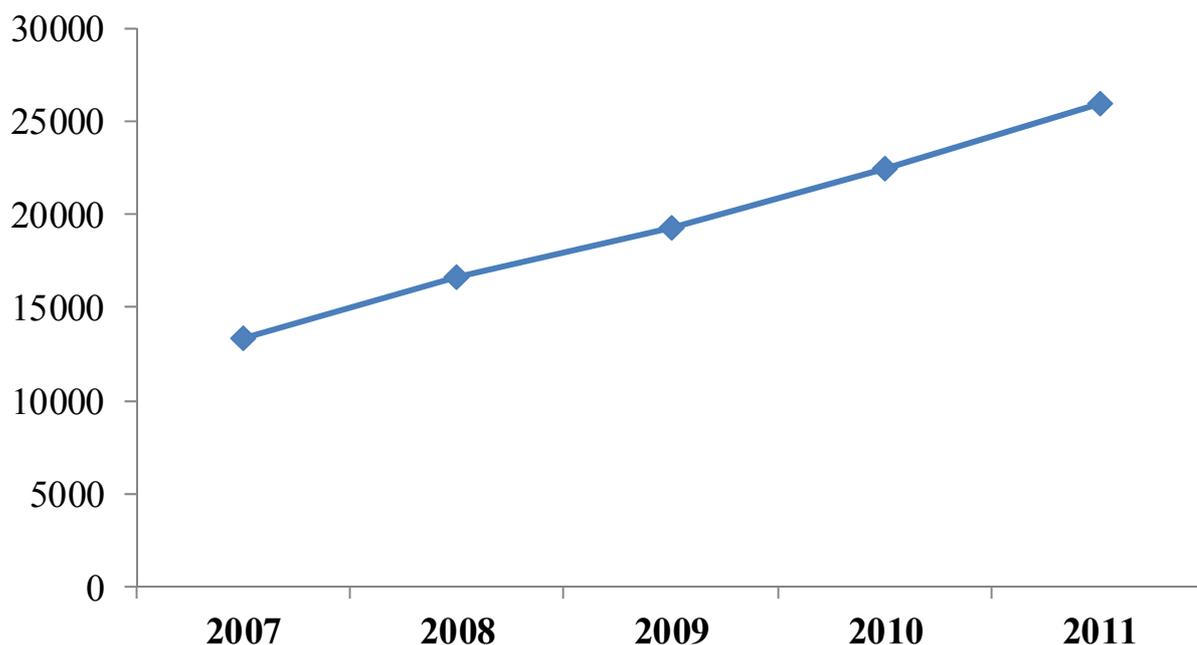
Диаграмма 1.4: Динамика роста сельскохозяйственного производства Туркменистана за 2000-2011 гг., млн манат



В стране с 2008 года реализуется «Национальная программа Президента Туркменистана по преобразованию социально-бытовых условий населения сёл, посёлков, городов этрапов и этрапских центров на период до 2020 года», в соответствии с которой осуществляется социальная политика на селе. Крупные инвестиции, направленные на строительство дошкольных детских учреждений, средних школ, жилых домов, госпиталей, домов здоровья, учреждений культуры, спортивных сооружений и спортивных школ, а также на развитие газопроводных сооружений, газификации, автомобильных дорог, электросетей и сооружений, водопроводов, канализации, системы связи, позволили уже сегодня вывести социальную сферу на селе на качественно новый уровень развития.

Потребительский рынок Туркменистана динамично развивается. Его отличительными чертами являются стабильность и высокая степень товарного насыщения.

Диаграмма 1.5: Динамика розничного товарооборота Туркменистана за 2007-2011 гг., млн манат



К основным тенденциям развития потребительского рынка Туркменистана в последние годы следует отнести увеличение объемов оборота потребительского рынка, позитивные изменения в организации торговли, динамичное развитие инфраструктуры отрасли и повышение качества оказываемых услуг.

В стране уже реализованы и в настоящее время реализуются крупные проекты в сфере торговли и услуг. Ярким примером выступает введенный в эксплуатацию на севере столицы в 2011 году восточный базар «Алтын Асыр», который является крупнейшим централизованным торговым комплексом в Центральной Азии. Помимо крупных рынков и торговых объектов, во многих городах открыто значительное количество современных магазинов и предприятий питания.

Туркменистан стремится создать современную сервисную инфраструктуру, соответствующую передовым мировым параметрам рыночных отношений. Это касается не только транспорта и коммуникаций, а также сферы торговли, это в полной мере затрагивает весь сектор предпринимательства, финансовый сектор, сферу туризма и отдыха, здравоохранения и образования, культуры и искусства.

1.2. Динамика и структура внешнеэкономической деятельности в Туркменистане

В Туркменистане сформирована организационно-институциональная основа внешнеэкономической деятельности, регламентирующая порядок регистрации и функционирования в данной сфере.

Правовую основу национального регулирования внешнеэкономической деятельности составляет ряд законов и нормативно-правовых актов. Преобразование и совершенствование законодательства в области регулирования импортно-экспортных операций позволяет наблюдать заметную активизацию внешнеэкономической деятельности. Законодательные преобразования коснулись и таможенного регулирования.

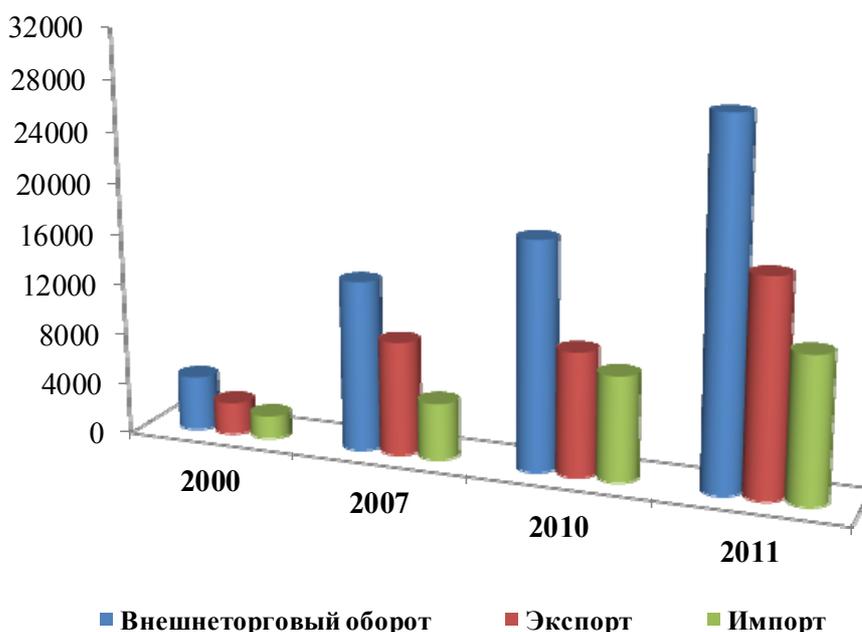
Оптовый товарный рынок Туркменистана представляет собой организацию торговых связей между производителями и потребителями товаров и производственно-технической продукции как внутри страны, так и с другими государствами. Для проведения торговых сделок между участниками оптового рынка создана Государственная товарно-сырьевая биржа Туркменистана (ГТСБТ).

Государственная товарно-сырьевая биржа обладает полномочиями по регулированию цен на экспортную продукцию с учетом реально складывающихся спроса и предложения и конъюнктуры мирового рынка и осуществляет реализацию экспортных контрактов, а также мониторинг цен по импорту.

Вместе с тем приоритетным инструментом в Туркменистане остаётся таможенно-тарифное регулирование внешнеторговой деятельности. В настоящее время порядок оформления таможенной процедуры и регулирования таможенного контроля в основном определяется Таможенным кодексом Туркменистана, а также Положением о порядке взимания таможенных платежей и ставках таможенных пошлин.

Туркменистан ведет активную внешнеторговую политику. За 2000-2011 годы объем экспорта страны возрос более чем в 6,7 раза, а импорта в 6,4 раза. За последние годы стабильно сохраняется положительное сальдо внешнеторгового оборота, что означает устойчивость платежного баланса страны.

Диаграмма 1.6: Внешнеторговый оборот Туркменистана, млн долларов США



Туркменистан является крупным поставщиком природного газа на мировой рынок. Расположенный на перекрестке основных экспортных потоков нефти и газа на мировых энергетических рынках, Туркменистан превратился в регион чрезвычайной важности в отношении производства, транспортировки и распределения энергии. Учитывая, с одной стороны, энергетическую взаимосвязь стран Центральной Азии, а с другой стороны, их ключевую роль в транзите и поставке продукции, региональное сотрудничество в области энергетики стало ключевым аспектом за последнее десятилетие.

Регион вступил в третье тысячелетие, столкнувшись с новыми, стремительно развивающимися событиями в области энергетики, требующими новых подходов и сотрудничества в этом направлении. Нефтегазовые проекты, изменившие энергетическую карту региона, стимулируют государства, их осуществляющие, к выработке новых механизмов с целью создания общей энергетической стратегии в контексте глобальной энергетической безопасности.

В связи с этим необходимо принять непосредственное участие в выработке правовых норм, которые будут заложены в основу многосторонних соглашений о сотрудничестве в области энергетики в регионе Центральной Азии и во всём мире.

В настоящее время у Туркменистана есть чётко поставленная цель – диверсификация поставок туркменского природного газа и создание надежной и стабильной системы вывода туркменских энергоносителей на международные рынки. Энергетическая безопасность является краеугольным камнем внешнеэкономической

стратегии нашей страны и определяет ее смысл, содержание и направленность. Это неоднократно подчеркивал уважаемый Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов. При этом диверсификация инфраструктуры энергопоставок (иными словами, реализация альтернативных маршрутов) сегодня больше чем просто выгодный коммерческий проект. В нынешних условиях именно диверсификация энергетических потоков, то есть включение в географию маршрутов новых стран и регионов, способна придать необходимую устойчивость глобальной экономике, обезопасить ее от перекосов и деформаций, обеспечить баланс интересов всех участников международного энергетического рынка на основе здоровой конкуренции.

В экспорте страны значительную долю занимает нефть и нефтепродукты. Они транспортируются преимущественно морским и железнодорожным транспортом.

Созданные производственные мощности в текстильной индустрии позволяют Туркменистану в крупных объемах экспортировать хлопковолокно и текстильную продукцию.

Туркменистан располагает существенными возможностями для наращивания в перспективе экспортного потенциала по минеральным удобрениям, химической и нефтехимической продукции, продукции промышленности строительных материалов, агропромышленной продукции и др.

В импорте страны преобладают изделия производственно-технического назначения. В 2011 году 102 страны мира осуществили торговое сотрудничество с Туркменистаном, что свидетельствует о широте связей страны по транспортным сообщениям. Основными торговыми партнерами Туркменистана являются такие страны, как Китай, Турция, Иран, ОАЭ, Россия, Корейская Республика, Германия, Италия, США, Франция, Украина и др. Импорт товаров в страну осуществляется в основном автомобильным и железнодорожным транспортом.

Для усиления эффективности современной внешнеэкономической политики лидера нации в Туркменистане создаются специализированные межправительственные комиссии по сотрудничеству, работа которых охватывает сферы экономики, торговли, инвестиций, науки и техники, образования, культуры. В настоящее время в Туркменистане создано 26 межправительственных комиссий, географический срез которых распространен на страны Ближнего Востока, Европы, Северной и Южной Америки, СНГ и Юго-Восточной Азии. В комиссиях идет работа по налаживанию и диверсификации плодотворных экономических, деловых и культурно-гуманитарных связей.

Большинство из созданных межправительственных комиссий отражают приоритетные направления Туркменистана в развитии торговых отношений и установлении связей с инвестиционными партнерами. На страны, с которыми у Туркменистана созданы межправительственные комиссии, приходится более 90 % внешнеторгового оборота страны, то есть это ключевые партнеры.

Межправительственные комиссии являются одним из важнейших инструментов развития внешнеэкономических отношений Туркменистана, также они являются действенным инструментом организации двусторонних отношений. Межправительственные комиссии обеспечивают разработку перспективных проектов, важных с точки зрения интеграции страны в мировую экономику и реализации новой внешнеэкономической политики.

Сейчас активно ведутся работы по изучению возможностей создания торговых домов и торговых представительств в отдельных странах, с которыми созданы межправительственные комиссии. На сегодняшний день торговые дома уже функционируют в Российской Федерации и Республике Беларусь. Перспективными регионами для создания торговых домов также являются страны Евроразнообразия, СНГ, Ближнего Востока и Азии. Основной целью торговых домов и торговых представительств Туркменистана является, помимо организации продажи товаров и услуг, производимых в Туркменистане, создание за рубежом системы спроса на планируемую к производству в стране продукцию. Также большое значение имеет формирование предложений на отечественные услуги. Для торговых домов и торговых представительств Туркменистана за рубежом эффективным механизмом проведения долгосрочной внешней торговой политики является планомерное изучение рынков, проведение периодических выставок, ярмарок и международных форумов.

Одним из приоритетов международного сотрудничества Туркменистана является активизация деятельности в структурах Организации Объединенных Наций (ООН), занимающихся социально-экономическими проблемами. Среди них главной является Экономический и Социальный Совет ООН (ЭКОСОС). Будучи центральным органом, озвучивающим политику в области развития и обеспечивающим ее слаженность, ЭКОСОС обладает уникальными преимуществами для того, чтобы реализовывать обязательства в сфере развития, сформулированные на конференциях и саммитах ООН, включая Цели развития тысячелетия (ЦРТ).

Многоплановые реформы современного Туркменистана осуществляются в русле ЦРТ ООН. Участие в ЭКОСОС ООН Туркменистан рассматривает, с одной стороны, как возможности оказания максимального содействия ООН в налаживании международного сотрудничества, тесного интегрирования различных

государств и регионов планеты в процессы устойчивого развития и повышения благосостояния народов, а с другой стороны – как возможность эффективного использования международным сообществом имеющихся у Туркменистана инфраструктурных возможностей для активизации деятельности различных структур ООН непосредственно в регионах Центральной Азии и Каспийского бассейна.

В рамках прошедшей 27–28 апреля 2011 года организационной сессии ЭКОСОС ООН Туркменистан был избран в качестве члена в Комиссию ООН по народонаселению и развитию на период 2012–2015 гг., в Комиссию ООН по наркотическим средствам на период 2012–2015 гг., а также на постоянной основе – в Исполнительный комитет Программы Верховного Комиссара ООН по делам беженцев.

Правительство Туркменистана в последнее время демонстрирует особый интерес к укреплению регионального экономического сотрудничества в Центральной Азии и Каспийском бассейне, в том числе через участие в программах развития ООН.

Туркменистан принимает активное участие в реализации Специальной программы для стран Центральной Азии (SPECA). Руководящий совет SPECA на 2011 год избрал Туркменистан Председателем Программы, а в ноябре 2011 года Туркменистан был переизбран Председателем SPECA на 2012 год.

1.3. Роль инвестиций в экономике Туркменистана и развитии транспортной инфраструктуры

В Туркменистане активно проводится инвестиционная политика. За 2007-2011 годы инвестиции в нашей стране в экономику выросли в 8,6 раза. Это привело к значительному росту основных средств в отраслях экономики. За эти годы был построен ряд объектов социально-производственного назначения, соответствующих мировым стандартам. Это в свою очередь свидетельствует о том, что инвестиционная политика Туркменистана создаёт благоприятный инвестиционный климат. В 2011 году значительная часть (39 %) инвестиционных вложений была направлена на строительство объектов непроизводственной сферы.

В инвестиционной политике уважаемого президента особое значение придаётся как источникам финансирования, так и их распределению по отраслевым направлениям экономики. Благодаря инициативам уважаемого президента в объёме инвестиционных вложений, направляемых в основные фонды, в большом количестве используются средства предприятий и организаций, иностранные инвестиции, средства централизованного и местного бюджетов, а также кредитные средства. Стабилизация финансово-экономического

состояния предприятий и организаций, доведение бюджета до профицита, обеспечение отраслей экономики и негосударственного сектора, в том числе обеспечение населения доступными долгосрочными кредитами, свидетельствуют о высоких возможностях банковского сектора страны. Проводимые экономические реформы уважаемого Президента Туркменистана показывают, что финансовая политика государства активизируется и приводит к привлечению инвестиций.

Диаграмма 1.7: Рост инвестиционных вложений и ввод основных средств Туркменистана за 2000-2011 гг., млн манат



В последние годы постоянно увеличивается доля иностранных инвестиций, что свидетельствует о росте доверия иностранных инвесторов к нашей стране, ее курсу экономических реформ, политике Президента Туркменистана. В 2011 году доля иностранных инвестиций превысила 21 %, что явилось результатом проводимой Президентом Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедовым широкомасштабной работы по привлечению в экономику страны иностранного капитала.

Привлекательности туркменского рынка во многом способствуют стабильная общественно-политическая обстановка, устойчивый рост национальной экономики, неизменный курс национальной валюты, мощная ресурсно-сырьевая база и надежная правовая система, гарантирующая надежность инвестиций с учетом международных требований.

Правовые аспекты деятельности иностранных инвесторов и предприятий с иностранными инвестициями регулируются законами

Туркменистана «О предприятиях», «Об иностранных инвестициях», «Об углеводородных ресурсах», «Об инвестиционной деятельности», «О валютном регулировании» и другими законодательными актами и международными договорами, действующими на территории Туркменистана.

Закон Туркменистана «Об иностранных инвестициях» предусматривает конкретные гарантии правовой защиты деятельности иностранных инвесторов и предприятий с иностранными инвестициями.

В вопросах правовой защиты иностранных инвестиций действующее туркменское законодательство предусматривает одинаковые права для иностранного и национального капиталов, то есть равный правовой режим деятельности и использования прибыли, полученной от инвестиций. При этом защита предусмотрена как для капиталов в товарной форме (машины, оборудование и т. п.), так и в денежной (кредиты, финансовые услуги и т. п.). В случаях, когда на основаниях, предусмотренных законодательством, производится экспроприация имущества предприятия, иностранному инвестору гарантируется справедливая компенсация.

Осуществление процедуры регистрации предприятий с участием иностранных инвестиций, их филиалов и представительств, филиалов и представительств иностранных юридических лиц производится Управлением государственной регистрации юридических лиц и инвестиционных проектов Министерства экономики и развития Туркменистана.

Наиболее благоприятными условиями в Туркменистане пользуются иностранные инвесторы, осуществляющие свою деятельность на территории свободных экономических зон. В частности, существенными налоговыми, таможенными и многими другими льготами пользуются иностранные компании, работающие на территории Национальной туристической зоны «Аваза».

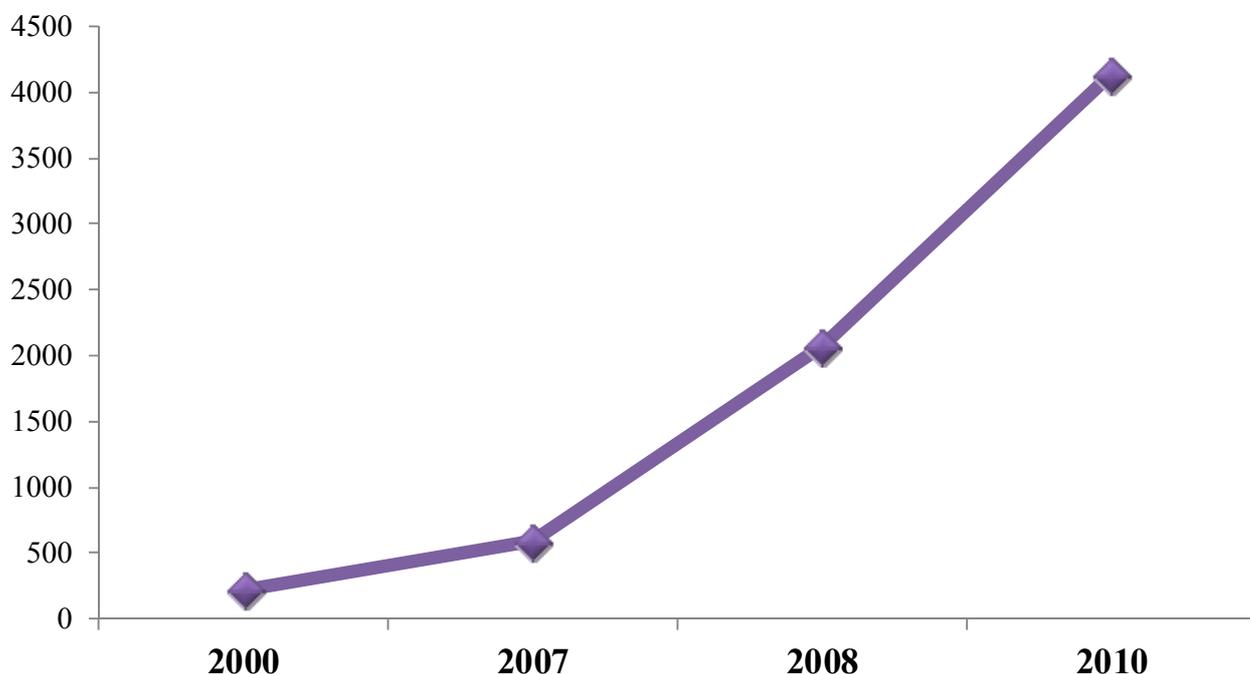
Высокая инвестиционная активность экономики приводит к бурному росту строительного комплекса страны. В 2011 году темпы роста добавленной стоимости строительной отрасли возросли по сравнению с 2010 годом на 13 %, а доля строительной отрасли в ВВП страны повысилась до 14 %. В настоящее время строительство прочно занимает второе место после промышленности в структуре ВВП страны. Вся территория страны превратилась в гигантскую строительную площадку, где идут бурные строительные работы.

Значительные инвестиционные вложения, направленные на широкомасштабное строительство, способствуют не только росту строительной индустрии и созданию дополнительных рабочих мест, но и создают мультипликативный эффект, т. е. способствуют их распространению в другие сферы экономики. Завершение

строительства социально-производственных объектов и сдача их в эксплуатацию в экономике и различных сферах социальной жизни создало дополнительные рабочие места, увеличилась мощность новых производств, вырос объём произведённого продукта (работ, услуг). Активная инвестиционная политика и создание условий для развитого строительного комплекса в стране привели к увеличению экономического роста, диверсификации экономики, новым достижениям науки и техники, созданию и росту новых инновационных отраслей. В настоящее время финансово-экономическое положение Туркменистана позволяет обеспечивать высокую инвестиционную активность, не используя финансовые и страховые фонды. Это в свою очередь показывает, что мировой экономический кризис не оказал влияние на экономику Туркменистана.

За рассматриваемый период (Диаграмма 1.8) инвестиции в отрасли транспорта и связи в стране возросли в 19 раз. Удельный вес этих отраслей в общем объёме инвестиций в основной капитал ежегодно составляет 12-14 %. Все это свидетельствует о приоритетности отраслей транспорта и связи в экономическом развитии Туркменистана.

Диаграмма 1.8: Инвестиции в отрасли транспорта и связи Туркменистана за 2000-2010 гг., млн манат



1.4. Общая характеристика транспортной системы Туркменистана

Транспорт – одна из важнейших отраслей хозяйства, выполняющая функцию своеобразной кровеносной системы в сложном организме страны. Он не только обеспечивает потребности

хозяйства и населения в перевозках, но вместе с городами образует «каркас» территории, является крупнейшей составной частью инфраструктуры, служит материально-технической базой формирования и развития территориального разделения труда, оказывает существенное влияние на динамичность и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом.

Транспорт имеет огромное значение для экономического и культурного сотрудничества Туркменистана с другими странами, укрепления и развития экономической системы хозяйствования и в решении социально-экономических проблем. Обеспеченность территории хорошо развитой транспортной системой является одним из факторов привлечения населения и производства, служит важным преимуществом для размещения производительных сил и дает интеграционный эффект. Также транспорт создает условия для формирования местного и общегосударственного рынков.

Уровень развития транспортной системы государства – один из важнейших признаков ее технологического прогресса и цивилизованности. Потребность в высокоразвитой транспортной системе еще более усиливается при интеграции в мировую экономику.

Современный этап социально-экономических преобразований в Туркменистане – это этап проведения институциональных реформ, нацеленных на создание эффективных рыночных механизмов. Основные национальные интересы в сфере экономики концентрируются на следующих направлениях: повышение конкурентоспособности экономики, ее эффективности и устойчивости, устранение структурных диспропорций и интеграция в мировую экономику. Транспортная система становится базисом для эффективного вхождения Туркменистана в мировое сообщество и занятия в нем места, отвечающего уровню высокоразвитого государства.

Динамично развивающаяся экономика Туркменистана выдвигает перед транспортной системой страны дополнительные требования не только к повышению пропускной способности инфраструктуры, но и к внедрению новых технологий и инновационных решений, к повышению качества обслуживания и планирования, снижению административных барьеров.

Задачи развития транспортной системы на современном этапе развития Туркменистана должны быть непосредственно нацелены на реализацию социально-экономических и геополитических приоритетов государства.

Транспортная инфраструктура занимает важное место в развитии экономики Туркменистана. Она связывает воедино все отрасли экономики между собой, без нее невозможно развитие государства.

Транспортный комплекс в Туркменистане представляет собой многофункциональную систему. За годы независимости в Туркменистане была создана современная транспортная и коммуникационная структура.

На современном этапе развития в отраслях транспортного комплекса проводятся базовые, структурные и институциональные преобразования. Создаётся правовая основа транспортной отрасли, отвечающая новым социально-экономическим условиям. Разделены функции государственного управления и хозяйственной деятельности, создана адекватная рыночным условиям система государственного регулирования транспортной деятельности.

В настоящее время наблюдается устойчивое возрастание роли транспортного комплекса в экономике страны. Доля транспорта и связи в ВВП страны в 2011 году составила 4,5 %.

Туркменистан обеспечен всеми видами современного транспорта и имеет широко разветвленную сеть железнодорожного, авиа, автомобильного, морского сообщения и располагает развитой системой трубопроводов. Общая протяжённость железных дорог составляет свыше 3,5 тыс. км, внутренних водных судоходных путей - 0,6 тыс. км, протяжённость автомобильных дорог составляет 13,7 тыс. км, из которых 12,3 тыс. км имеют твёрдое покрытие.

Общий объём перевозок грузов всеми видами транспорта в 2011 году по сравнению с 2000 годом увеличился в 1,6 раза, а пассажиров в 1,8 раза (Диаграмма 1.9 и 1.10). Такие показатели достигнуты за счёт бурного роста экономики, а также благодаря развитию имеющихся, строительству новых крупнейших транспортных артерий и эффективной работе транспортных ведомств.

Диаграмма 1.9: Общий объем перевозок грузов всеми видами транспорта в 2000-2011 гг., тысяч тонн

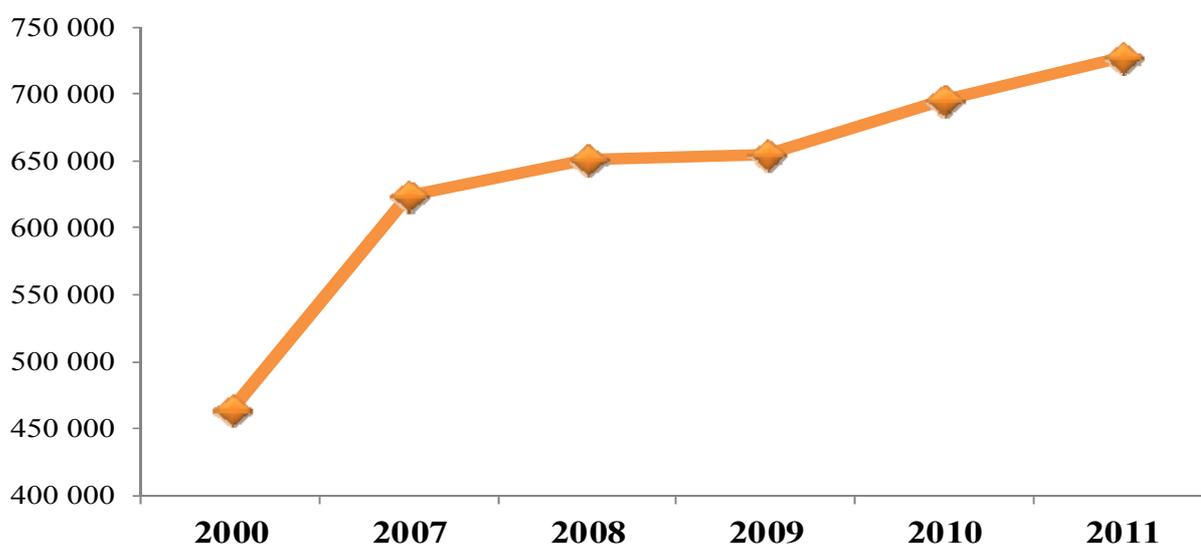
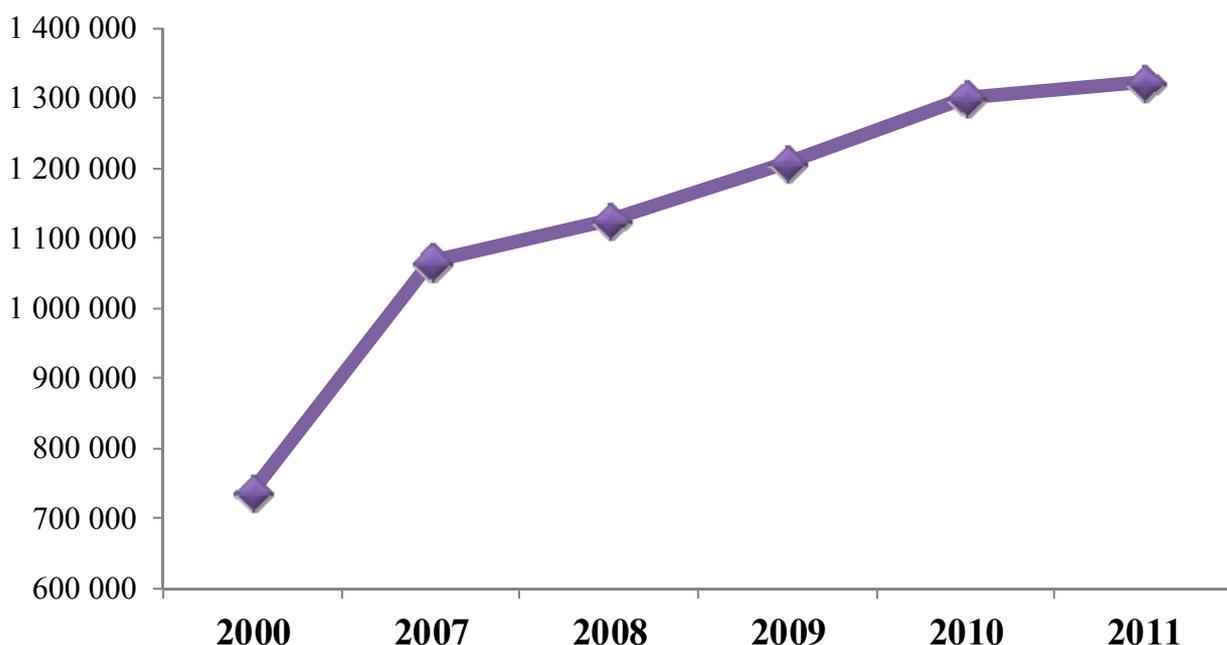


Диаграмма 1.10: Общий объем перевозок пассажиров всеми видами транспорта в 2000-2011 гг., тысяч человек



Среди отраслей транспорта в перевозках грузов и пассажиров доминирующую роль играет автомобильный транспорт – на его долю приходится почти 90 % перевозок грузов и около 99 % перевозок пассажиров (Диаграмма 1.11 и 1.12).

Диаграмма 1.11: Структура перевозки грузов по видам транспорта в 2000-2011 гг., тысяч тонн

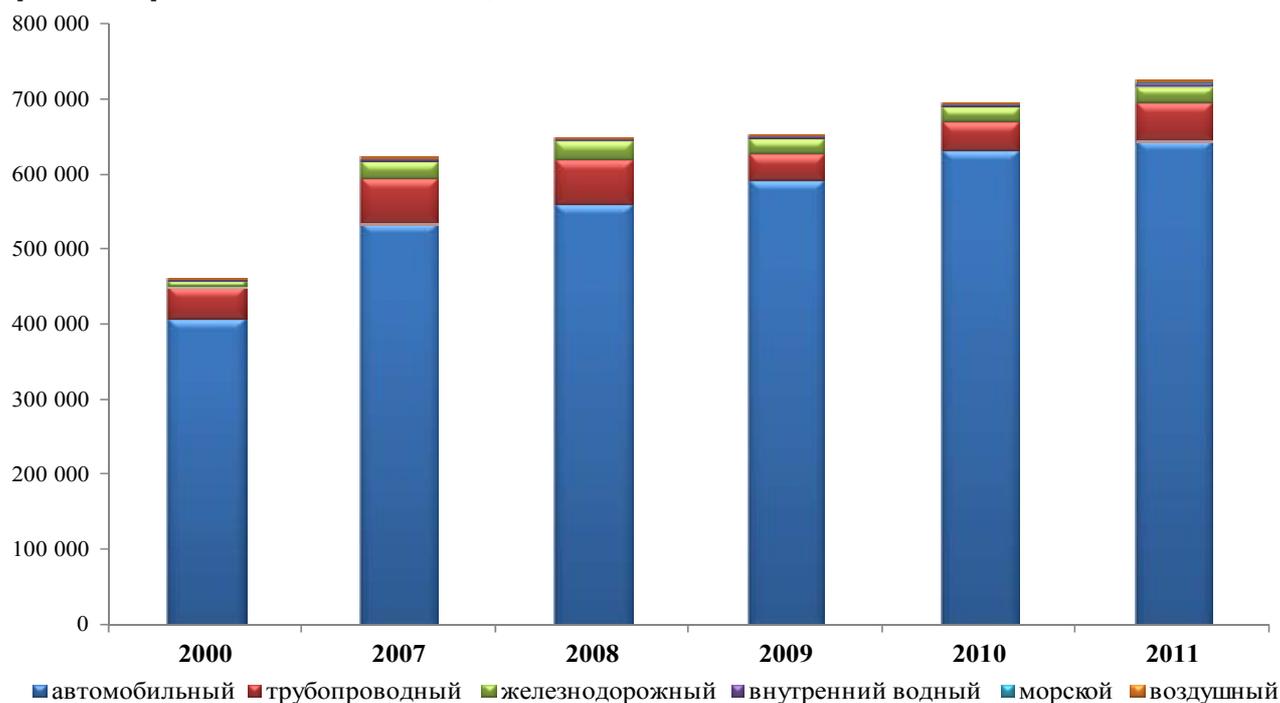
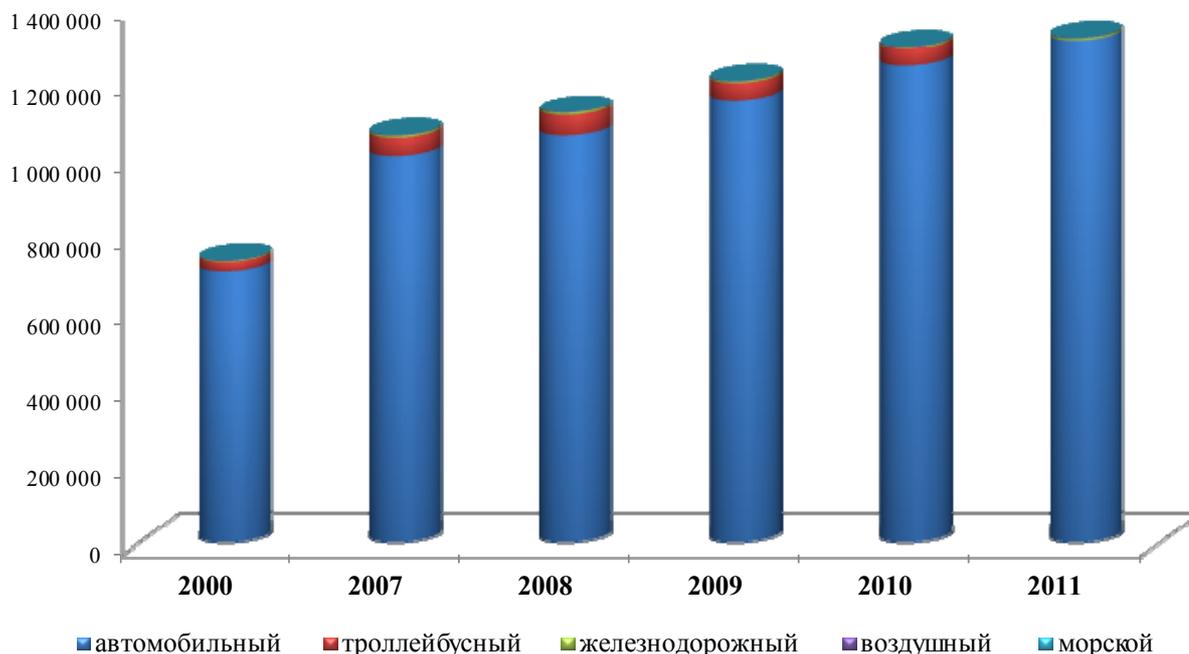


Диаграмма 1.12: Структура перевозок пассажиров по видам транспорта в 2000-2011 гг., тысяч человек



Самым крупным после автомобильного транспорта по значимости является железнодорожный транспорт. Он привлекателен тем, что даёт возможность доставки большого объема грузов на дальние расстояния, обеспечивает высокую грузоподъемность единицы подвижного состава и недорогую стоимость перевозок, а также относительно низкие расходы тонна-брутто/километров топлива, что положительным образом сказывается на уменьшении энергоемкости единицы внутреннего валового продукта (ВВП). И этим обусловлено то, что значительная часть экспортно–импортных и транзитных грузов перевозится именно железнодорожным транспортом. Поэтому в последние годы уделяется большое значение развитию сети железных дорог и интенсивному обновлению технического парка вагонов и локомотивов.



Приобретаются новые тепловозы

В Туркменистане проводятся широкомасштабные работы по модернизации всей дорожно-транспортной инфраструктуры, призванной активизировать торгово-экономическое сотрудничество не только в Центральноазиатском регионе, но и в глобальном измерении. Наглядным примером современного передового строительства является введенный в эксплуатацию эстакадный мост на автомагистрали, связывающей Международный аэропорт г. Туркменбаши и Национальную туристическую зону «Аваза». Другой сданный инфраструктурный объект - Проспект Чандыбил - подтвержден сертификатом «CETE APAVE Cudeurope», что соответствует AASHTO (Стандарт Американской Ассоциации Государственных магистралей) и EN (Европейские нормы).

За значительный вклад в формирование в регионе эффективной транспортной системы и за выдающуюся деятельность, направленную на развитие торговли и международных автомобильных перевозок, а также за мудрую внутреннюю и внешнюю политику высокоуважаемый Президент Туркменистана удостоен высшей награды Международного союза автомобильного транспорта (IRU) – «Grand Prix d'Honneur».



Высшая награда IRU – «Grand Prix d'Honneur»

В стране регулярно закупаются современные виды транспорта – это касается самолетов «Боинг», тепловозов и вагонов, судов морского транспорта (танкеры, сухогрузы и т. д.), различных видов автомобильного транспорта и транспорта сельскохозяйственной специализации.

Воздушный транспорт имеет особое значение для Туркменистана как средство обеспечения дальних пассажирских сообщений. В пассажирообороте страны авиация уступает только автомобильному транспорту. Ежедневно через воздушное пространство Туркменистана пролетают десятки воздушных судов иностранных государств. Во все велятские центры и 11 стран мира налажено регулярное воздушное сообщение. Основными задачами воздушного транспорта являются совершенствование деятельности по организации воздушного движения, обеспечение безопасности и регулярности полетов, координация деятельности авиапредприятий по удовлетворению потребностей населения и народного хозяйства в авиационных

перевозках грузов, багажа, почты, пассажиров и услугах. Со стороны государства развитию воздушного транспорта уделяется большое внимание.

Введен в строй новый современный аэровокзальный комплекс в городе Туркменбаши пропускной способностью 800 пассажиров в час, который способен одновременно принимать 6 воздушных лайнеров. Построены грузовые терминалы. Аэровокзальный комплекс оборудован по последнему слову техники и предусматривает все удобства для пассажиров и экипажей иностранных воздушных судов, что в значительной степени способствует развитию туризма в регионе. Этот аэропорт обслуживает воздушные суда, летающие по авиатрассам с юга и юго-запада Азии, и будет важной транзитной точкой. Действующий аэровокзал города Туркменбаши взял на себя функции современного грузового терминала.



Аэровокзальный комплекс в городе Туркменбаши

Во всех аэропортах Туркменистана проводятся реконструкции взлетно-посадочных полос в соответствии с требованиями международных стандартов. Продолжается работа по дальнейшему развитию конкурентоспособного аэропорта города Ашхабада.

Основными задачами деятельности водного транспорта являются выполнение государственных заданий по перевозке грузов в туркменском секторе Каспийского моря и на внутренних водных



Закупаются новые танкеры

путях Туркменистана, обеспечение работы флота, наплавных понтонных и паромных переправ, морских и речных пристаней при перевозке и переработке грузов, имеющих стратегическое значение для народного хозяйства и обеспечения жизнедеятельности населения страны.



Порт Туркменбаши сегодня

В настоящее время осуществляется реконструкция и техническое переоснащение Туркменбашинского морского порта, что позволяет увеличить обслуживание иностранных судов на 150-200 единиц. Город Туркменбаши по праву станет «морскими воротами» Центральной Азии.



Возможности развития морского транспорта Туркменистана

Будучи расположенным в центральной части проекта ТРАСЕКА, который соединяет Центральную Азию и Европу железной и автодорогами, морской порт Туркменбаши с учетом планируемых инвестиций и возможностей развития станет одним из лучших портов, предоставляющих весь спектр логистических услуг в Каспийском регионе. В ближайшем будущем будут заложены основы для создания транспортно-логистических центров, специальных зон, грузовых терминалов, соответствующих по всем параметрам международным стандартам. После проведения всех восстановительных работ в порту Туркменбаши торгово-экономические отношения Туркменистана с иностранными государствами многократно возрастут.

Для справки: ТРАСЕКА (TRACECA – Transport Corridor Europe Caucasus Asia) – это единственный проект евро-азиатского транспортного коридора по направлению Запад–Восток (из Европы, пересекая Черное море, через Кавказ и Каспийское море с выходом на Центральную Азию), получивший значительную финансовую, организационную и техническую поддержку международных структур, в первую очередь Евросоюза. Он соответствует глобальной стратегии ЕС по оказанию содействия политической и экономической независимости государств Центральной Азии и Южного Кавказа путем увеличения возможности их выхода на европейские и мировые рынки через альтернативные транспортные коридоры. В конечном итоге ТРАСЕКА должна

состыковаться с Транс-Европейскими Сетями (TENs). Кроме того, поддержка коридора преследует цель обеспечить гарантированный, бесперебойный выход каспийских и прикаспийских энергоресурсов на международные рынки.

В свою очередь страны–участницы ТРАСЕКА (Азербайджан, Армения, Болгария, Грузия, Казахстан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан, Туркменистан, Турция, Узбекистан, Украина) увязывают реализацию своих геополитических и экономических возможностей с развитием транспортно-коммуникационных сетей.

По инициативе уважаемого Президента Гурбангулы Бердымухамедова Туркменистан присоединился к Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которая является одной из флагманских программ, инициированных Азиатским банком развития. Постановлением Президента Туркменистана от 24 сентября 2010 года министр экономики и развития Туркменистана был назначен национальным координатором Программы ЦАРЭС в Туркменистане. В феврале 2011 года постановлением Президента Туркменистана были назначены координаторы по четырем приоритетным секторам ЦАРЭС: транспорта, энергетики, торговой политики и содействия торговле.

***Для справки:** При поддержке международных финансовых институтов (Азиатского банка развития, Европейского банка реконструкции и развития, Международного Валютного Фонда, Исламского банка развития, Всемирного банка, Программы Развития ООН) с 1997 года успешно реализуется Программа «Центрально-Азиатское экономическое сотрудничество» (ЦАРЭС).*

Основная задача программы ЦАРЭС гласит: продвижение экономического роста и повышение уровня жизни через сотрудничество. Участниками проекта являются Азербайджан, Афганистан, Казахстан, Китайская Народная Республика, Киргизская Республика, Монголия, Пакистан, Таджикистан, Туркменистан и Узбекистан.

В рамках ЦАРЭС созданы и активно работают комитеты по торговой, таможенной, транспортной и энергетической политике. В перспективе намечено создание еще нескольких секторальных комитетов: по туризму, сельскому хозяйству, экологии, социальной политике. Функционирует министерская конференция, которая координирует и планирует деятельность вышеназванных комитетов и определяет перспективный план работы.

В марте 2011 года Совет директоров АБР одобрил заем для оказания содействия в финансировании железнодорожного проекта «Север-Юг» в Туркменистане, в том числе закупки и установки систем электроснабжения, сигнализации и телекоммуникации на 311-километровом участке железной дороги.

В период независимости в Туркменистане развернулось строительство железных и автомобильных дорог. Были построены железные дороги по следующим направлениям: Теджен – Серахс – Мешхед, Ашхабад – Каракумы – Дашогуз, Туркменабат – Атамырат.



Строительство новой железной дороги идет полным ходом

На сегодняшний день все слова, сказанные главой государства, воплощаются в жизнь. По инициативе президента строится новая железная дорога Узень – Кызылкая – Берекет – Этрек – Горган протяжённостью по территории Туркменистана в 697,5 км. Эта магистраль кратчайшим путём соединит европейские страны, Россию, Казахстан и откроет выход к берегам и странам Персидского залива. Строительство железнодорожного моста через реку Амударью в городе Атамурад сформировало импульс для расширения торгово-экономических отношений с соседними государствами.

Развитие дорожного строительства является необходимым условием для добычи нефти и газа и открытия новых месторождений, расширяет доступ к природным ресурсам, а также к созданию новых городов и посёлков. Дороги, которые строятся в Туркменистане, должны соответствовать всем международным стандартам и иметь маршруты во всех направлениях: с запада на восток, с севера на юг. В настоящее время высокими темпами ведётся строительство автомобильных дорог в таких направлениях, как Ашхабад – Каракумы – Дашогуз и Ашхабад – Фарап. Ашхабадский проспект Арчабиль протяженностью около 200 километров сегодня является образцом дорожного строительства. Многополосная автомобильная дорога пройдет сквозь города и сёла, вдоль южной стороны Копетдагских гор. Эта кольцевая автомобильная дорога позволит большегрузному транспорту, минуя столицу, доставлять грузы к местам назначения.

Достигнутые за эти годы, и в особенности за последние 5 лет, результаты свидетельствуют о том, что сформировалась основа для дальнейшего развития транспортного комплекса. В условиях

глобализации, учитывая обширность территории Туркменистана, конкурентоспособность экономики и государства будет во многом зависеть от эффективной деятельности транспортно-коммуникационного комплекса. Залогом конкурентоспособности отечественных товаров, услуг и экономики в целом является высокотехнологичная транспортная инфраструктура, соответствующая государственной транспортной и транзитной политике.

Большое внимание в сфере транспортного комплекса страны уделяется подготовке высокообразованных специалистов. В настоящее время подготовкой кадров для отраслей транспорта занимается Туркменский государственный институт транспорта и связи, в котором действуют 8 факультетов, готовящих специалистов по многим специальностям. Среди них такие, как: эксплуатация автомобильного транспорта,



Главный корпус Туркменского государственного института транспорта и связи

эксплуатация воздушного транспорта, строительство мостов и транспортных тоннелей и многие другие. Помимо специалистов, связанных с производственным циклом на транспорте, институт готовит кадры для экономики и управления на предприятиях отрасли. В планах Правительства Туркменистана находится проект создания

Дорожного института, который будет выпускать специалистов для дорожной отрасли.

Стратегическое развитие линий транспорта ведётся по всем направлениям. Главными целями государственной транспортной политики являются формирование высокоэффективной национальной транспортной системы, призванной обеспечить удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повышение безопасности и качества услуг, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта за счет инвестиционной активности, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных работ и услуг.

Характерными особенностями развития отрасли являются интенсивное обновление технического парка всех видов транспорта, увеличение доли негосударственного сектора в автомобильных перевозках, ориентация отрасли на создание новых международных транзитных маршрутов, повышение качества объектов транспортной инфраструктуры, а также постоянный контроль за сохранением экологической безопасности и безопасности движения в системе транспортного комплекса в целом.

2. Автотранспортная отрасль Туркменистана

2.1. Динамика развития автомобильных перевозок в Туркменистане

Автомобильный транспорт – одна из важнейших отраслей народного хозяйства. Он развивается как неотъемлемая часть единой транспортной системы. В современных условиях дальнейшее развитие экономики немыслимо без хорошо налаженного транспортного обеспечения. От его чёткости и надёжности во многом зависит трудовой ритм предприятий промышленности, строительства и сельского хозяйства. Наряду с другими видами транспорта он обеспечивает рациональное производство и обращение продукции промышленности и сельского хозяйства и удовлетворяет потребности населения в перевозках.

Основными причинами активного использования автотранспорта стали присущие ему гибкость доставки и высокая скорость междугородних перевозок. Кроме того, с помощью автомобильного автотранспорта груз может доставляться «от дверей до дверей» без дополнительных затрат на перегрузку, а также с необходимой степенью срочности. Этот вид транспорта обеспечивает регулярность поставок. Здесь предъявляются менее жесткие требования к упаковке товара по сравнению с другими видами транспортных средств.

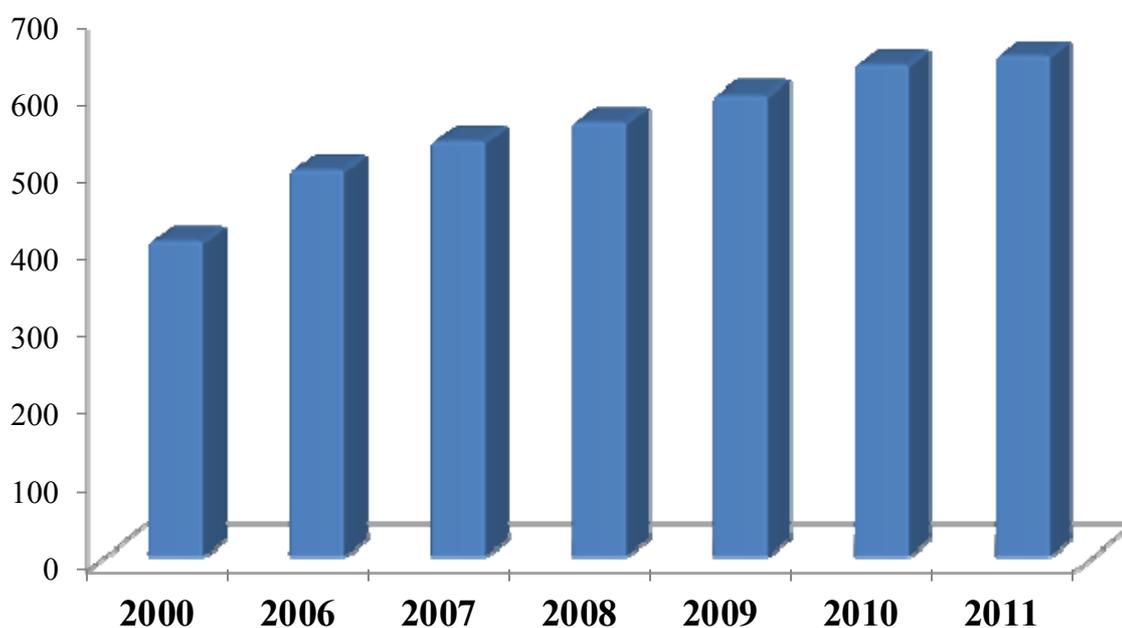
Большая мобильность, возможность оперативно реагировать на изменения пассажиропотоков ставят автотранспорт «вне конкуренции» при организации местных перевозок пассажиров.

Однако себестоимость перевозок на автомобильном транспорте высока и в среднем превышает аналогичные показатели речного и железнодорожного транспорта. Высокий уровень себестоимости определяется небольшой грузоподъемностью и, следовательно, производительностью подвижного состава. Из-за этого удельный вес заработной платы в общей сумме эксплуатационных расходов значителен. Резервами снижения себестоимости являются в основном интенсивные факторы – повышение коэффициентов использования пробега автомобилей, грузоподъемности, коммерческой скорости.

По сравнению с железными дорогами автотранспорт отличается сравнительно небольшими капиталовложениями в оборудование терминалов (погрузочно-разгрузочных мощностей) и использование автодорог общего пользования. Однако в автотранспорте величина переменных издержек (оплата труда водителей, затраты на горючее, шины и ремонт) в пересчете на один километр пути велика. Постоянные же расходы (накладные расходы, амортизация автотранспортных средств) наоборот невелики. Вследствие чего автомобильный транспорт в основном используется для перевозок небольших потоков грузов на короткие расстояния.

В целом по стране автомобильным транспортом выполняется более 89 % всего объема перевозок грузов, и по этому показателю он занимает 1 позицию в общем объеме грузовых перевозок (Диаграмма 2.1).

Диаграмма 2.1: Перевозка грузов по Туркменистану автомобильным транспортом в 2000-2011 гг., млн тонн



Из диаграммы 2.1 видно, что автомобильные перевозки в стране растут динамичными темпами. За 2000-2011 годы объемы автомобильных перевозок возросли в 1,6 раза.

По объему грузооборота автомобильный транспорт занимает третью позицию, уступая по этому показателю трубопроводному и железнодорожному транспорту. Доля автомобильного транспорта в общем объеме грузооборота в 2011 году составила 31 %. Это вполне объяснимо, если иметь в виду, что средняя дальность перевозок у автомобильного транспорта несколько ниже, чем у других видов транспорта. На коротких расстояниях автомобильный транспорт является незаменимым как по скорости доставки, так и по уровню затрат, что имеет огромное значение для пользователей данного вида транспорта. Автомобильный транспорт является связующим звеном между другими видами транспорта в комбинированных видах перевозок. Он обеспечивает высокую точность и надежность доставки, что делает его незаменимым на перевозках ценных грузов и на дальних расстояниях.



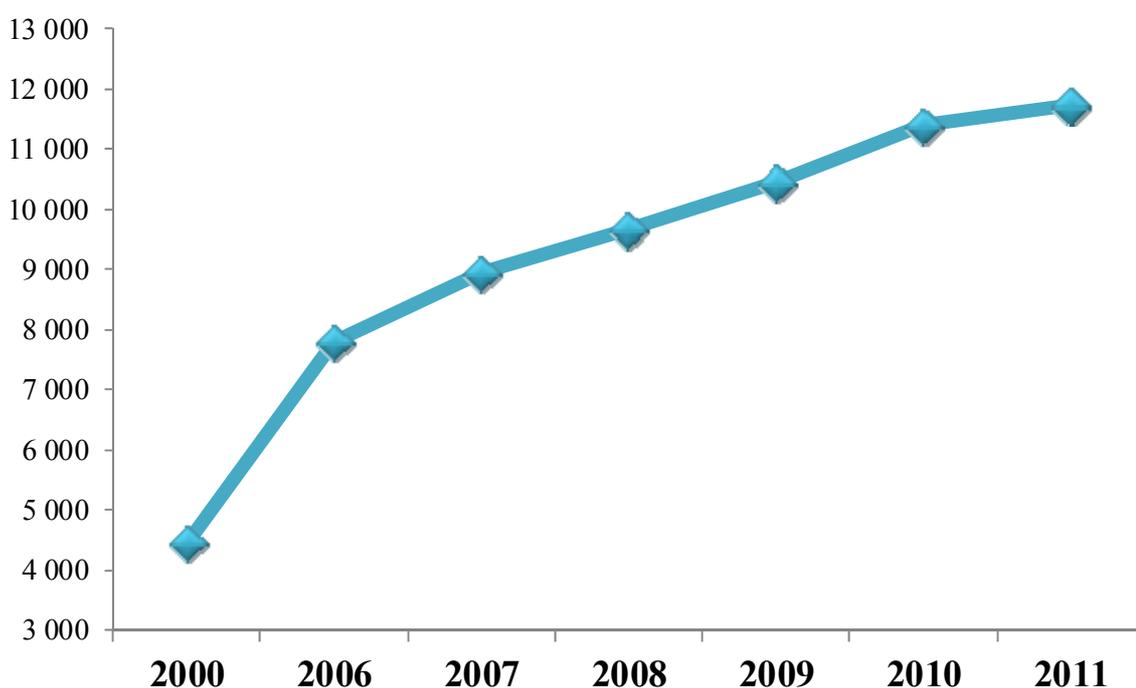
В автоперевозках высока доля грузового транспорта

Следует отметить: в последние годы в отличие от других видов транспорта автотранспорт перевозит международные грузы возрастающими объемами. Это обусловлено его высокой маневренностью, большой скоростью, обеспечением перевозок непосредственно от отправителя до получателя прямыми

бесперегрузочными сообщениями. Мобильность автомобильного транспорта позволяет оперативно реагировать на изменение пассажиро- и грузопотоков.

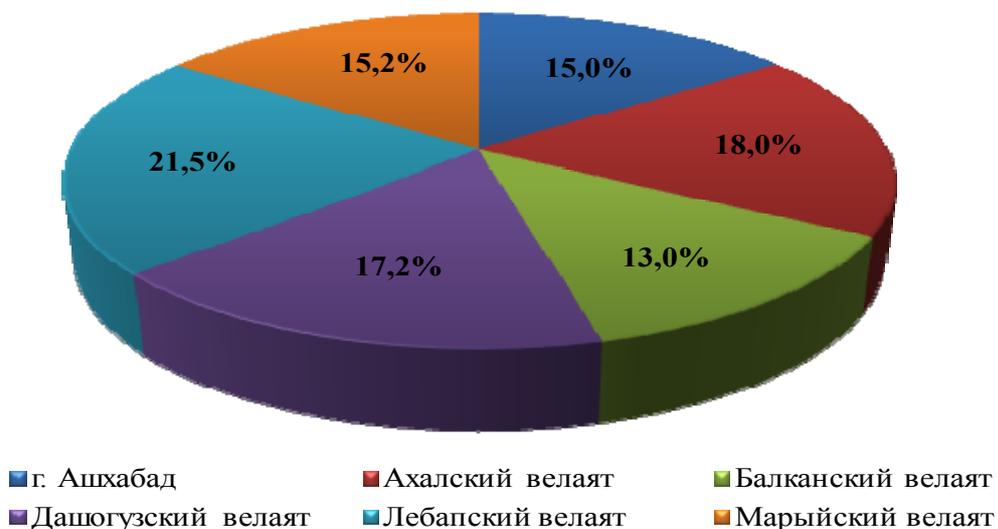
Все это приводит к тому, что грузооборот, осуществляемый автомобильным транспортом, растет более динамичными темпами. За 2000-2011 годы объем грузоперевозок, осуществляемых автомобильным транспортом, возрос в 2,6 раза. Это вызвано тем, что за последние годы растет средняя дальность перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом.

Диаграмма 2.2: Грузооборот автомобильного транспорта Туркменистана в 2000-2011 гг., млн т./км



Потоки перевозки грузов по велаятам примерно равные, что свидетельствует о равномерном развитии производительных сил и транспортных артерий страны. Некоторое высокое значение в долях Лебапского и Ахалского велаятов является следствием функционирования международных транспортных коридоров (Диаграмма 2.3).

Диаграмма 2.3: Структура перевозок грузов автомобильным транспортом по велаятам в 2011 году, в %



Высокими темпами растут и объемы пассажирских перевозок, осуществляемых автомобильным транспортом. За 2000-2011 годы перевозки пассажиров возросли в 1,85 раза, а пассажирооборот в 3,2 раза (диаграммы 2.4 и 2.5).

Диаграмма 2.4.: Перевозка пассажиров по Туркменистану автомобильным транспортом в 2000-2011 гг., млн чел.

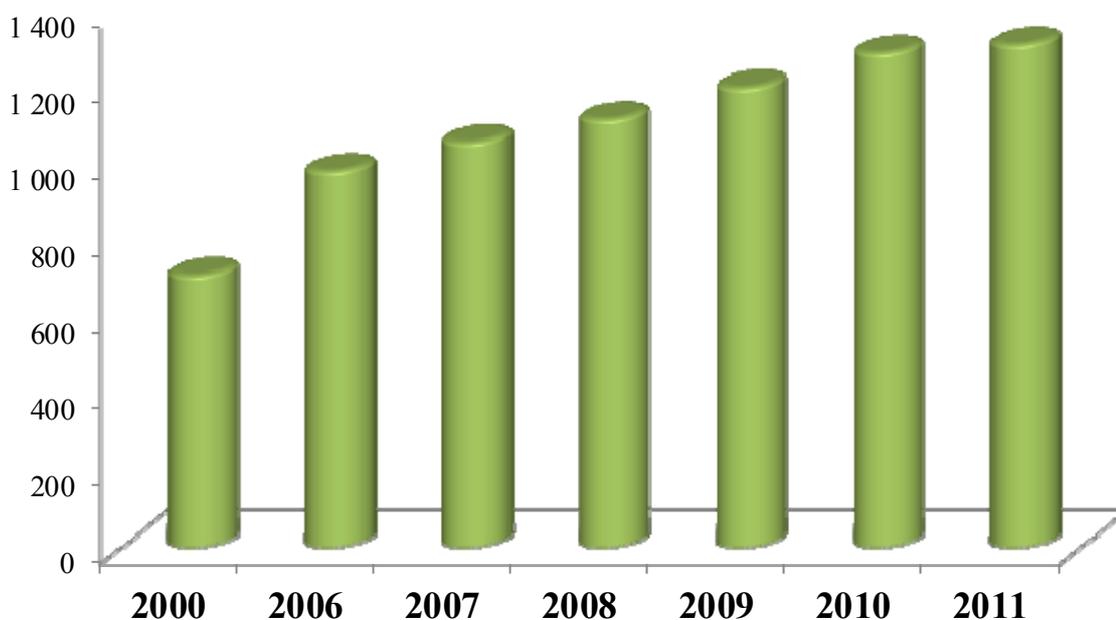
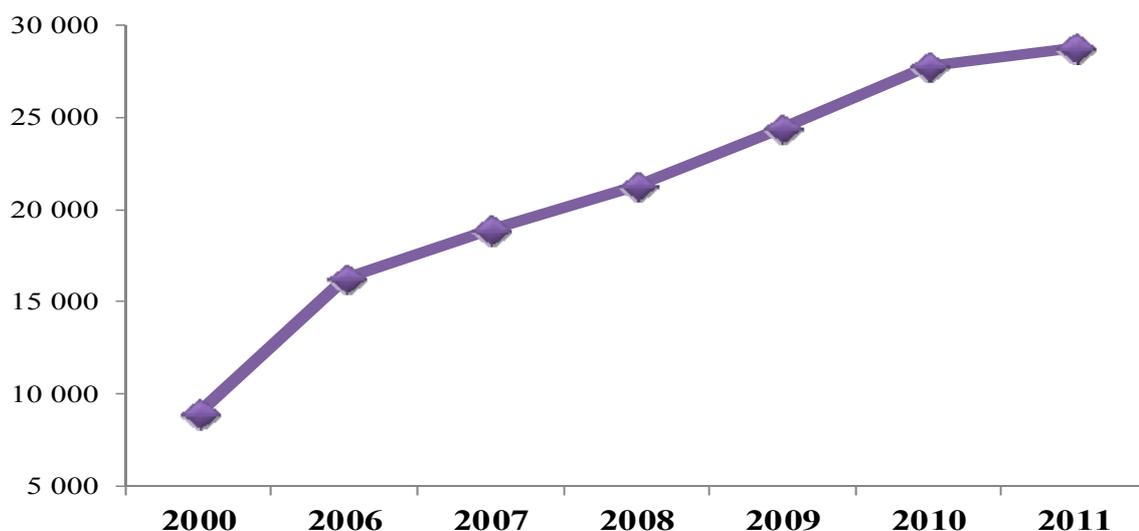


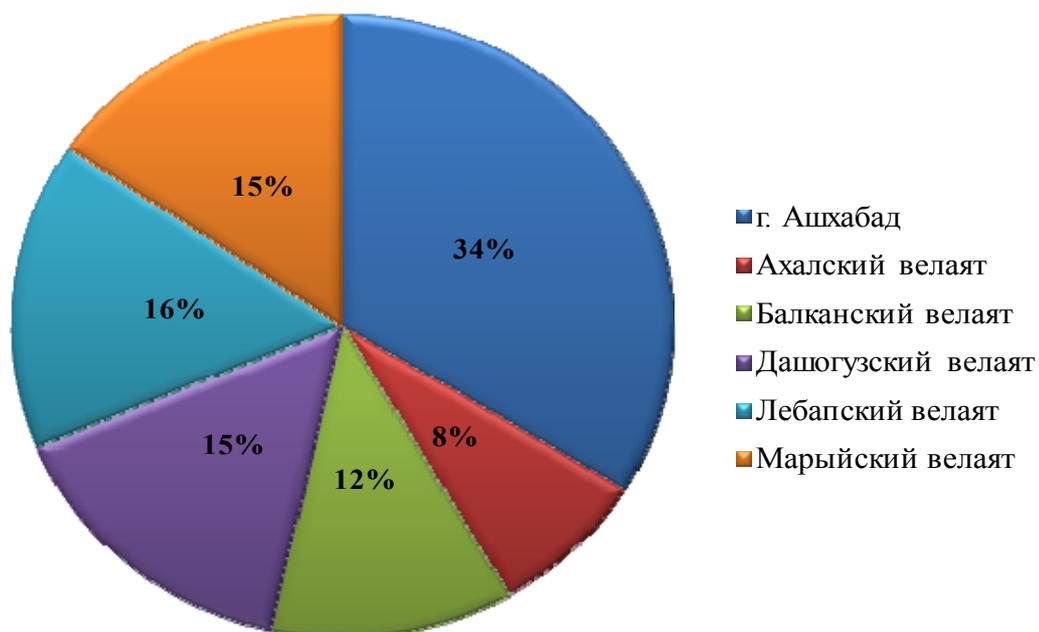
Диаграмма 2.5: Пассажирооборот автомобильного транспорта Туркменистана в 2000-2011 гг., млн пасс./км



В перевозке пассажиров доля автомобильного транспорта составляет 99 %, а в пассажирском обороте 87 %.

Территориально в перевозке пассажиров значительное место занимает город Ашхабад – столица Туркменистана. На ее долю в 2011 году приходилось 34 % всех перевозимых пассажиров. По этому показателю невысока доля Ахалского веляята (8 %). В общей перевозке пассажиров автомобильным транспортом доля Балканского веляята составляет 12 %. По другим веляятам складывается примерно равная доля: от 15 % до 16 %. Эти пропорции зависят от численности населения (Диаграмма 2.6).

Диаграмма 2.6: Структура перевозок пассажиров автомобильным транспортом по веляятам в 2011 году, в %

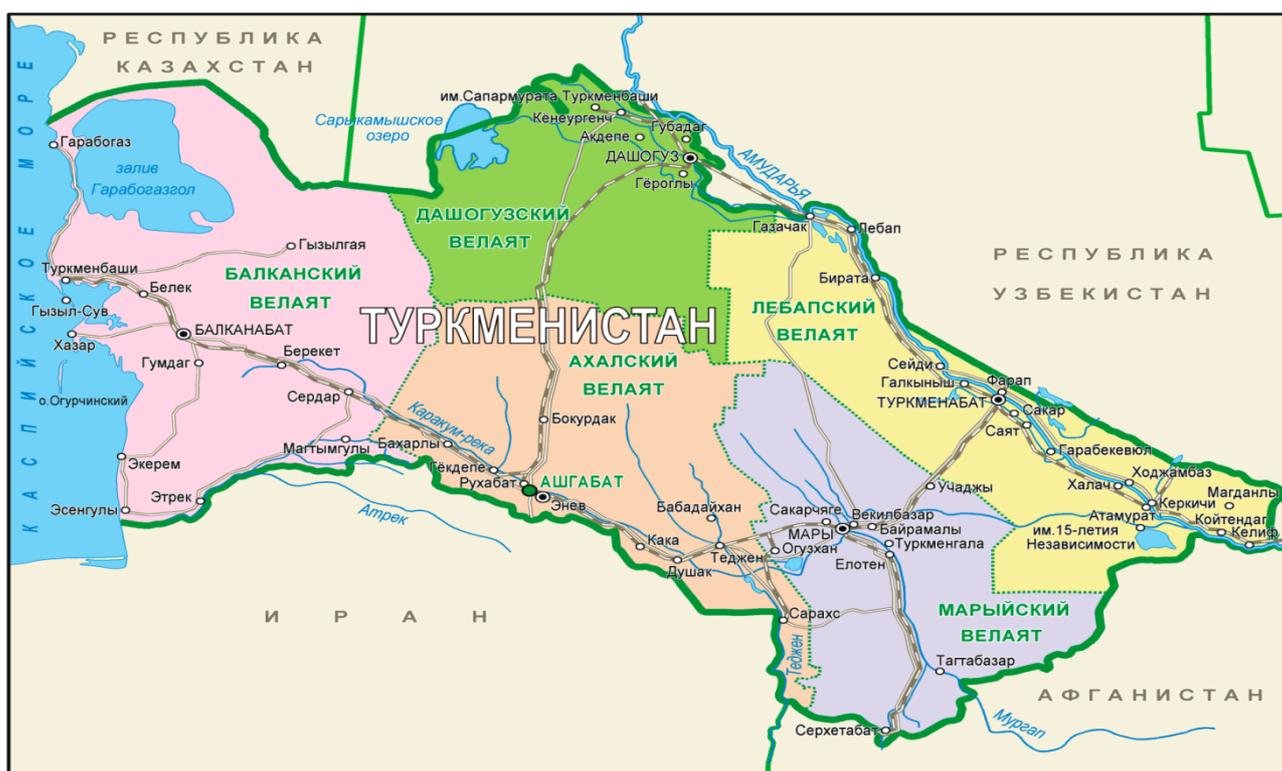


2.2. Сеть автомобильных дорог в Туркменистане

Сеть автомобильных дорог – важнейшая составляющая транспортной инфраструктуры. Ее эффективное функционирование и устойчивое развитие являются необходимым условием перехода к экономическому росту и повышению уровня жизни населения.

В условиях структурной перестройки экономики страны большое значение имеет расширение и углубление международного сотрудничества. Это способствует интеграции национального транспортного комплекса в мировую и азиатские транспортные системы, достижению более высоких организационно-технических и социально-экономических результатов работы всех видов транспорта, в том числе и автомобильного.

Геополитическое положение Туркменистана между двумя динамично развивающимися мировыми центрами деловой активности – Европой и Азией – предопределяет его особую, ключевую роль в обеспечении евро-азиатских связей.



Для обеспечения потребностей экономики в перевозках, в том числе в весьма значимой их части – международных перевозках, проводится работа по развитию международных дорог и транспортных коридоров, которые обслуживают не только межрегиональные и внутрирайонные, но и перевозки между Европой и Азией.

Одной из предпосылок формирования новых транзитных магистралей континентального значения является сложившаяся в рамках Евросоюза трансъевропейская транспортная сеть, основанная

на принципе интеграции различных видов транспорта в мультимодальную транспортную систему. Вступление стран Центральной и Восточной Европы в ЕС способствует продвижению европейских и международных стандартов коммуникаций на Восток и расширению транспортных связей со странами Центральной Азии и Закавказья и в целом Азиатского континента. В этом плане взгляд Туркменистана направлен далеко в будущее. Уже на протяжении ряда лет строительство автомобильных дорог в стране ведётся исключительно в соответствии с требованиями и стандартами международных организаций. В политике глубокоуважаемого Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова ориентиром становится строительство не только высококлассных объектов городской и сельской архитектуры, но и строительство современных автомобильных дорог.

К настоящему времени по территории Туркменистана проходят следующие дороги, являющиеся составной частью международных транспортных коридоров: а/д Туркменбаши – Ашхабад – Мары – Туркменабат – Фарап – государственная граница Узбекистана (М-37), а/д Ашхабад – Дашогуз (Е-60), а/д Ашхабад – Гаудан (Е-003), а/д Туркменбаши – Бекдаш и а/д Сердар – Гудриолум (Е-121). Кроме того, через территорию Туркменистана пролегает древнейший Великий шелковый путь, на протяжении веков считающийся своего рода символом культурной интеграции Востока и Запада и неизменным залогом экономического развития страны.

Маршруты перечисленных дорог проложены по территории всех пяти велаятов страны и города Ашхабада. Транспортное и торгово-политическое значение их для Туркменистана непрерывно растет. Идет постоянный прирост импорта средств производства из Европы и Азии, а так же увеличение экспорта углеводородов и готовых изделий из Туркменистана. Именно поэтому на границах со всеми странами-соседами действуют 13 пунктов пропуска для пересечения границы и с севера на юг, и с запада на восток, а также с северо-востока до юго-запада.

Для сети автодорог Туркменистана характерно сквозное (радиальное) расположение с центрами в крупных городах и промышленных узлах. Главные трассы государственного значения идут параллельно железным дорогам. Наибольшее значение имеют автомагистрали, расходящиеся от Ашхабада по всем направлениям к столицам и этрапским центрам велаятов: Ашхабад – Туркменбаши, Ашхабад – Туркменабат, Ашхабад – Мары, Ашхабад – Дашогуз и другие.

В Туркменистане строительством и реконструкцией автомобильных дорог, а также их текущим содержанием занимается Государственный концерн «Туркменавтоёллары». В его распоряжении

находится вся современная дорожно-строительная техника - более полутора тысяч единиц, из них автомобильный транспорт составляет более 70 %. Также в его распоряжении многочисленные заводы по производству асфальтобетона. Интенсивность развития автодорожной отрасли Туркменистана подтверждается неуклонно возрастающим объёмом инвестиционных вложений в отрасль. Ведётся реконструкция автодорог с асфальтовым покрытием протяжённостью 1,6 тыс. км, в их числе а/д Туркменбаши – Ашхабад – Мары – Туркменабат – Фарап и а/д Ашхабад – Дашогуз. При реконструкции существующих и строительстве новых дорог учитываются возрастающая интенсивность движения, безопасный проезд, значительное сокращение времени в пути. Это повысит туристическую и деловую привлекательность всех регионов страны. В настоящее время протяжённость шоссейных дорог Туркменистана составляет 13,7 тыс. км, их плотность равна 28 км на 1 тыс. кв. км территории. Из общей протяжённости автомобильных дорог подавляющая часть имеет твёрдое покрытие (асфальт, гравий) – 12,3 тыс. км (89,8 %), доля грунтовых дорог составляет 1,4 тыс. км (10,2 %). Протяжённость шоссейных дорог международного значения (которые находятся в составе дорог государственного значения) составляет 2,3 тыс. км. Из общей протяжённости шоссейных дорог Туркменистана дороги государственного значения составляют 6,5 тыс. км, местного – 7,2 тыс. км.

Региональное размещение автомобильных дорог в Туркменистане имеет в целом равномерный характер. Лебапский велаят имеет наиболее развитую сеть автомобильных дорог, на его долю приходится чуть более 23 % от общей протяжённости, далее следует Марыйский велаят – 20,1 %, Ахалский велаят – почти 19 %, Дашогузский велаят – 17,4 % и Балканский велаят – 15,3 %.

Необходимо подчеркнуть, что на территории страны в силу особенностей ее географии и климата действует 1911 автомобильных мостов, 90 из которых построены и введены в эксплуатацию в последние 5 лет.

Строители дорожной отрасли принимают активное участие в реализации «Национальной программы Президента Туркменистана по преобразованию социально-бытовых условий населений сёл, посёлков, городов этрапов и этрапских центров до 2020 года» в части строительства и реконструкции автодорог регионального значения и мостовых переходов. В данной программе особое внимание уделено строительству и реконструкции автомобильных дорог по всем регионам Туркменистана, не только в разрезе велаятов, но и в разрезе каждого субъекта (этрапа), находящегося на его территории. В результате успешной реализации программы к 2020 году общая протяжённость автомобильных дорог Туркменистана увеличится почти

на 23,9 тыс. км. В том числе в Ахалском велаяте – на 6,3 тыс. км, Дашогузском – на 6,0 тыс. км, Лебапском – на 3,7 тыс. км, Марыйском – на 6,9 тыс. км и Балканском – на 1,0 тыс. км. Также помимо уже ведущихся ремонтных работ по всей стране дополнительно будет реконструировано 2550,8 км автомобильных дорог.

Необходимо отметить наличие развитой и качественной сети автомобильных дорог в крупных городах Туркменистана, однако из-за специфики и особенностей учёта они не входят в общую протяжённость автомобильных дорог, а учитываются как протяжённость городских улиц.



Коренным образом меняются облики городов, а дороги являются их визитной карточкой

В целом для Туркменистана повышение уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети стало одним из главных направлений развития экономики, способствующих значительному росту социально-экономического развития регионов. По всей стране строятся новые и реконструируются существующие автомобильные дороги. На трассах этих автомагистралей строятся десятки инженерных объектов - современные транспортные развязки, мосты и эстакады, которые позволят снизить загруженность автострад, обеспечить противоселевую защиту и безопасность движения.



Современные автомобильные трассы Туркменистана соответствуют международным стандартам

Дорожная сеть - это национальное богатство страны, и она заслуживает к себе отношения именно как к национальному богатству, которое нужно беречь, преумножать и эффективно использовать.

2.3. Автобусные и таксомоторные перевозки

Туркменистан уже более 20 лет живет в новых условиях хозяйствования, появились и получили свое развитие новые, невиданные прежде отрасли экономики и направления в бизнесе. Поразительно меняется облик городов нашей страны, и параллельно с архитектурными превращениями ускоренными темпами развивается и расширяется деятельность автобусных и таксомоторных предприятий, а также индивидуальных перевозчиков. Городские автобусы и таксомоторы (такси) – «визитная карточка» любого города, составная часть его транспортной инфраструктуры. Наличие цивилизованного транспорта общего пользования, такого как городские автобусы и такси, свидетельствует об общем уровне экономического развития данного региона и о степени государственной поддержки городского автотранспорта.

В настоящее время автобусными и таксомоторными перевозками в Туркменистане кроме негосударственного сектора занимается Министерство автомобильного транспорта. Его деятельность имеет много направлений. В сфере пассажирских перевозок она

осуществляется по территориальным, организационным и другим признакам.



В городах курсируют высококлассные автобусы

Автопарк министерства насчитывает около 2,5 тыс. автобусов. Сегодня к услугам пассажиров предоставляются современные автобусы Mercedes, Hundai, Иран Ходро, Паз, Фольксваген и многие другие, всего около 20 марок. Система автобусных пассажирских перевозок представляет весь спектр организационных услуг, таких как: маршрутные, заказные, по времени освоения, скорости сообщения, видам тарифа. В том числе их деятельность делится по назначению – общего пользования, экскурсионно-туристские, служебные, школьные и вахтовые. Сегодня в стране действует 458 автобусных маршрутов в городском, пригородном и междугородном сообщениях. В том числе: 136 городских маршрутов (из которых 59 маршрутов по городу Ашхабаду), 219 пригородных маршрутов, 103 междугородных маршрута.

Городские автобусные перевозки выполняются в черте городов и поселков городского типа и составляют наибольший удельный вес в автобусных перевозках пассажиров (около 80 %). Особенностью городских перевозок является большое колебание числа перевезенных пассажиров по времени суток. Эти перевозки осуществляются по определенным маршрутам в соответствии с утвержденными расписаниями и графиками.



Автобусные остановки украшают столицу

В Туркменистане городские автобусные перевозки, осуществляемые автобусами Министерства автомобильного транспорта, предоставляют пассажирам широкий спектр льготных тарифов на оплату проезда. Бесплатно пользуются их услугами ветераны Великой Отечественной Войны (ВОВ) и приравненные к ним ветераны других войн, вдовы участников ВОВ и других войн, инвалиды по здоровью I и II группы, а также дети в возрасте до 7 лет. Кроме того для пенсионеров и учащихся средних школ установлены льготные цены на проездные билеты сроком на один месяц. Их стоимость для людей, достигших пенсионного возраста, составляет 1 манат (0,3 доллара США), а для школьников – 2 маната (0,6 доллара США).

Пригородные перевозки (16,3 % объема перевозок) пассажиров осуществляются на расстояние до 50 км по территории велаята или этрапа, прилегающей к городу. Они характеризуются увеличением объема перевозок в предвыходные дни недели и в летние месяцы года. Некоторые пригородные перевозки пассажиров выполняются автобусами городских маршрутов, если они являются продолжением городских. Но в основном используются автобусы средней вместимости, например ПАЗ 32054 с увеличенным числом мест для сидения. Многие пригородные маршруты проходят по территории

сельской местности велаятов, этрапов, межэтрапских центров. Эти перевозки выполняются по дорогам местного значения.



Междугородные перевозки пассажиров осуществляются автобусами повышенной комфортности

Междугородные перевозки организуются по дорогам государственного значения на расстояние более 50 км. Пассажирооборот на междугородних автобусных перевозках составляет 12 % от общего показателя пассажирооборота автобусными перевозками.

Экскурсионно-туристские перевозки выполняются автобусным транспортом общего и ведомственного пользования по постоянным, заранее разработанным маршрутам и по заказам организаций. Планирование, организация перевозок выполняется совместно с Государственным комитетом по туризму и спорту Туркменистана и по договорам с туристическими фирмами.

Служебные перевозки пассажиров автобусами производятся с целью доставки трудящихся предприятий к месту работы и обратно.

Школьные автобусные перевозки организуются преимущественно в случае больших праздничных мероприятий с целью доставки детей на театральные представления, спортивные соревнования и т. д.

Вахтовые автобусные перевозки газовиков, нефтяников, строителей осуществляются автобусами по специальным рейсам к месту работы и обратно в первую очередь в тех направлениях, где

промышленные разработки газовых и нефтяных месторождений, стройки и предприятия удалены от жилых массивов и от маршрутов автобусного транспорта. Заказные автобусные перевозки выполняются по договорам и разовым заказам предприятий, организаций и населения.

Таксомоторные перевозки обеспечивают индивидуальные потребности населения в поездках. Особенностью эксплуатации автомобилей-такси является высокая интенсивность их использования по времени и большие суточные пробеги в напряженных условиях городского движения. Наибольший спрос на таксомоторные перевозки приходится на утренние и вечерние часы суток.



В ожидании пассажиров

В Туркменистане для таксомоторных перевозок, осуществляемых автомобилями Министерства автомобильного транспорта Туркменистана, используют автомобили марки «Хюндай Элантра», которые поступили в количестве 300 единиц в 2010 году. Они обеспечивают комфортные условия перевозки пассажиров и багажа по городу Ашхабаду. Эти автомобили с типом кузова «седан» снабжены подушками безопасности как для водителя, так и для пассажира первого места.

Для документирования пробега автомобиля, подлежащего оплате, такси оборудуют таксометрами. На лицевую панель таксометра выводятся данные о тарифе, пробеге и плате, причитающейся с пассажира. Электронный таксометр позволяет использовать различные тарифные ставки (например, в ночное время) и способен сохранять данные о посадках, оплаченном и неоплаченном пробеге.

На основании этих данных определяют выручку, рентабельность и технико-эксплуатационные показатели работы автомобиля.

Для эффективности таксомоторных перевозок водители автомобилей-такси всегда находятся на мобильной связи с диспетчерской службой, которая принимает заказы населения на перевозки, а затем распределяет их между автомобилями-такси. Стоимость заказа фиксирована и составляет 3 маната (около 1 доллара США). В большинстве своём такси на улицы городов выходят на обычную смену, которая длится в течение 10 часов либо заканчивается раньше в случае сбора плановых денежных средств для сдачи в кассу таксопарка. Такой подход к организации пассажироперевозок объясняется тем, что стремительно растёт рынок предложения на перевозки пассажиров со стороны негосударственного сектора экономики. В таком случае индивидуальному перевозчику требуется всего лишь оформить патент в Хякимлике по месту жительства и по месту регистрации автотранспортного средства.

Необходимо подчеркнуть, что цена на проезд в такси в Туркменистане очень низка и составляет 30 тенге за 1 километр или 0,1 доллара США. Поэтому стоимость проезда пассажиров такси любой формы собственности составляет в среднем по городу Ашхабаду 2-3 маната, что в переводе на доллары США приблизительно 0,7-1,0 доллара.

2.4. Обеспечение безопасности дорожного движения и вопросы подготовки и повышения квалификации водителей

В последние годы Туркменистан активно переходит к инновационной модели развития, осознавая, что при условии диверсификации экономики на базе развития современных высокотехнологичных отраслей страна может достойно ответить на вызовы времени, повысить конкурентоспособность экономики и включиться на равных с другими странами в процессы экономической и технологической интеграции и кооперации.

Переход на рельсы инновационного развития Туркменистана прежде всего связан с выработкой собственной инновационной стратегии, формированием национальной инновационной системы, способствующей эффективному взаимодействию государства и частного бизнеса во всех сферах экономики. Сегодня это важнейший механизм в развитии экономики страны. Основными отраслями, где реализуется государственно-частное партнерство, являются: транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, социальная сфера.

Как показывает мировой и собственный опыт, одним из эффективных механизмов решения поставленных задач может стать

развитие различных форм государственно-частного партнерства, особенно в работе автомобильного транспорта. В условиях развития рыночных отношений увеличивается количество автомобилей, находящихся в собственности граждан, что обуславливает расширение рынка услуг автомобильного транспорта. Кроме того постоянно улучшается дорожная инфраструктура: строятся новые и реконструируются существующие автомобильные дороги, сооружается завод по производству дорожных знаков. Уходит в далёкое прошлое рукописная система выписки квитанций за нарушения правил дорожного движения. Обеспечение безопасности на автомагистралях страны переходит на высокотехнологичный уровень развития. Закупаются и вводятся в эксплуатацию новые современные светофоры, внедряются автоматизированные системы управления дорожным движением, включающие видеонаблюдение, знаки дорожной информации, фиксаторы скорости и многое другое. Это комплексный и разумный подход со стороны правительства страны, направленный на улучшение качества транспортного обслуживания. Такое взаимодействие позволяет, с одной стороны, повысить эффективность бюджетного финансирования, с другой - активизировать частное предпринимательство, сделать его более динамичным и создать благоприятные условия для его развития. По существу государство и бизнес становятся равными и заинтересованными партнёрами в создании и внедрении инновационных механизмов, способных обеспечить конкурентоспособность туркменской экономики и её вхождение в число высокоразвитых в технологическом и экономическом отношении стран. На этой основе могут решаться задачи и технологической модернизации, и национальной безопасности.

Необходимо подчеркнуть, что в настоящее время в Туркменистане в сфере обеспечения безопасности дорожного движения действует целый ряд правил, требований и нормативных документов. В частности, повсеместно в системе министерств и ведомств, имеющих автомобильный транспорт, трактора, самоходные машины, а также на базе автотранспортных предприятий и автомобильных объединений действуют «Службы безопасности дорожного движения». В их функции входит: проведение работ по предупреждению дорожно-транспортных происшествий и нарушений правил дорожного движения; осуществление методического руководства и оказание практической помощи подразделениям автотранспортных предприятий по выполнению ими требований нормативных документов в вопросах обеспечения безопасности дорожного движения; ведение учёта дорожно-транспортных происшествий, анализ причин автоаварий и нарушений, а также

выявление условий возникновения автопроисшествий и многое другое.

Для безопасной деятельности автомобильного транспорта в стране утверждён перечень документации и номенклатура дел по вопросам организации работы по предупреждению дорожно-транспортных происшествий: журнал учёта дорожно-транспортных происшествий, журнал учёта инструктажей по безопасности движения, журнал обследований дорожных условий на маршрутах работы автотранспорта и т. д. В частности, в апреле 2012 года принят Закон Туркменистана «О безопасности дорожного движения».

В Туркменистане большое внимание уделяется вопросам подготовки и повышения квалификации водителей. Решение этих вопросов регламентируется в частности «Правилами по охране труда на автомобильном транспорте», «Требованиями по обеспечению безопасности пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Туркменистане», «Сборником руководящих документов по безопасности дорожного движения» (Том 1, 2). В перечисленных нормативных актах подробно рассмотрен порядок проведения обязательных ежегодных занятий и стажировок с водителями автотранспортных предприятий по повышению профессионального уровня. Помимо этого расписаны учебные планы этих занятий и рекомендованы темы занятий. Водителей автотранспортных предприятий не только учат управлять постоянно обновляющимся парком автотранспортных средств, но и уделяют особое внимание обучению порядкам экстренной эвакуации пассажиров при возникновении дорожно-транспортных происшествий, изучению схем и маршрутов дорожного движения, культуре и этике вождения и т. п. Более того, особое внимание уделяется контролю за своевременностью прохождения водителями медицинского переосвидетельствования на годность к управлению соответствующим автотранспортным средством. В частности, обязательной медицинской проверке подлежат такие физиологические параметры здоровья водителей, как слух и зрение, артериальное давление, а также психоэмоциональное состояние и пр.

Целью всего перечисленного является минимизация количества числа дорожно-транспортных происшествий, обеспечение безопасности дорожного движения, но самое главное - реализация общественно значимых проектов и предоставление населению страны, а также ежегодно увеличивающемуся потоку приезжающих качественных транспортных услуг.

3. Международные автомобильные перевозки

3.1. Анализ динамики и структуры международных автомобильных перевозок грузов между Туркменистаном и зарубежными странами

Уважаемый Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов неоднократно подчеркивает, что важнейшими приоритетами углубления экономических реформ в перспективе должны стать новые транспортные коридоры, что необходимо искать новые рынки, одним словом, вести активную маркетинговую внешнеэкономическую политику. В данный период мы должны вплотную заняться вопросами совершенствования системы перевозки экспортных грузов путем оптимизации тарифов в странах-участницах международных транспортных коридоров и установления гибкой системы тарифных преференций.

Расширение сотрудничества с соседними государствами должно содействовать вхождению в мировое хозяйство и ускорить развитие рыночной экономики в регионе.

Важным направлением развития конкурентоспособной транспортно-логистической системы страны (в том числе регионов) является интеграция на основе передовых логистических технологий всех участников цепочки поставок, обслуживающих все регионы, а также функционирование международных транспортных коридоров, проходящих по территории Туркменистана.

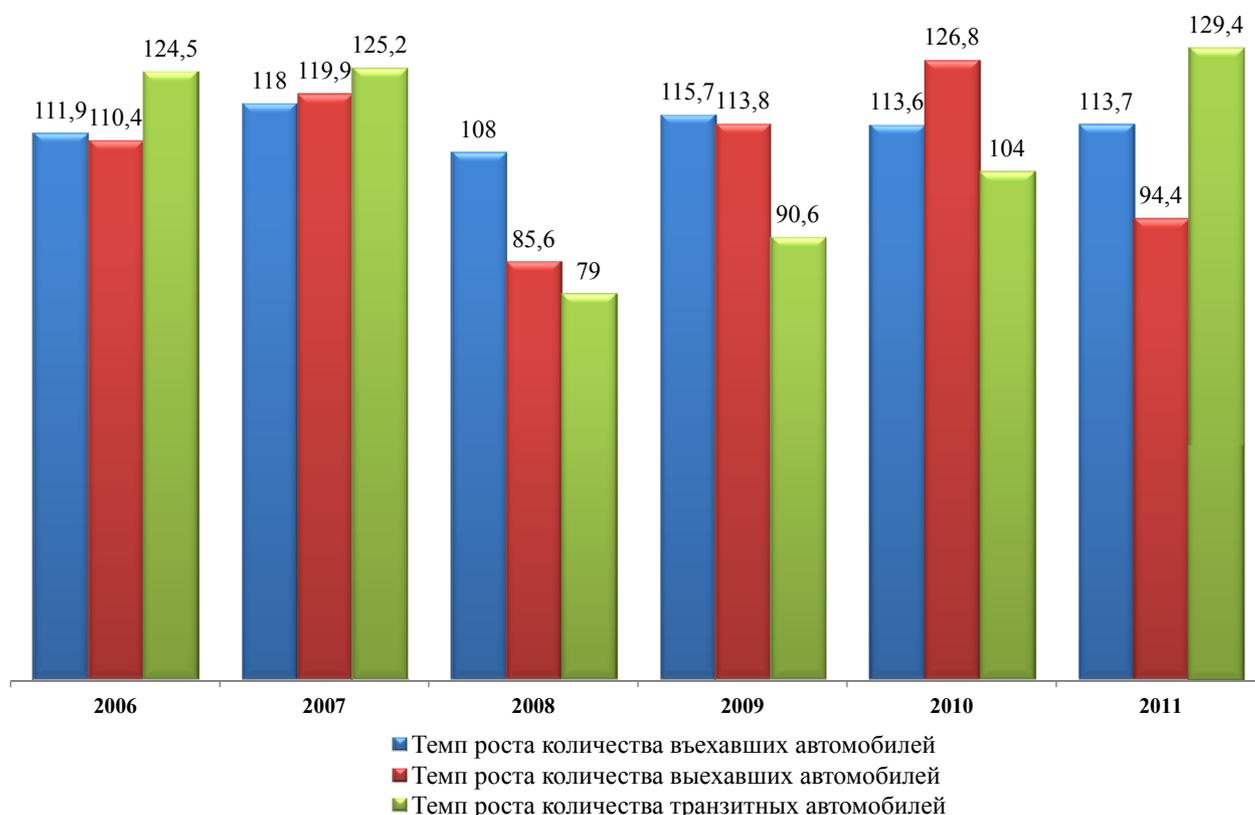
Логистические технологии, реализуемые сегодня транспортно-экспедиторскими предприятиями страны, обеспечивают взаимодействие промышленности, торговли и транспорта, а также развитие транспортного потенциала. Все это необходимо делать для того, чтобы достичь цели удовлетворения возрастающих потребностей населения и различных отраслей экономики страны в перевозках.

Привлечение на туркменскую транспортную сеть внешнеторговых грузов связано с построением транспортно-логистической системы, для чего необходимо модернизировать существующую транспортную инфраструктуру и внедрить логистические подходы управления в систему взаимодействия всех участников цепочки поставок, которым обеспечивается равноправный доступ к информации о товародвижении.

Международные автомобильные перевозки грузов между Туркменистаном и зарубежными странами осуществляются через 13 пунктов пропуска для пересечения границы: Артык, Гаудан, Сарахс, Бекдаш, Гудриолум, Паромная переправа, прилегающая к г. Туркменбаши, Дашогуз, Кёнеургенч, Фарап, Газачак, Талимерджен, Ымамназар и Серхетабат.

За период 2005-2011 годов количество международных автомобильных перевозок грузов между Туркменистаном и зарубежными странами ежегодно увеличивался со средним темпом роста для въезжающих машин (импорт) – 113,5 %, для выезжающих (экспорт) – 108,5 %, для транзитных машин – 108,8 %. Кроме того, на протяжении всех этих лет из общего количества автотранспортных средств, въезжающих на территорию страны, количество грузовых машин составляет 97-98 %%. В среднем транспортные узлы страны ежемесячно пропускают около 16000 автомобилей. Это почти в 2 раза больше показателей 2005 года.

Диаграмма 3.1: Темп роста количества въехавших, выехавших и транзитных автотранспортных средств за 2006-2011 годы, в %



В общей структуре автотранспортных средств, выехавших за пределы страны в период 2005-2011 годов, между иностранными и отечественными автоперевозчиками наблюдается устойчивая положительная динамика к увеличению предложения со стороны туркменских перевозчиков. Если в 2005 году удельный вес автотранспортных средств, выехавших за пределы Туркменистана в экспортном направлении, распределялся в пропорции 39 % и 61 %, из которых 39 % составляли туркменские перевозчики и 61 %

иностранные, то уже в 2011 году это соотношение кардинально изменилось и по итогам 2011 года составило 77 % и 23 % соответственно. Согласно данным таблицы 3.1, ситуация для отечественных перевозчиков улучшается из года в год.

**Структура отечественных и иностранных автоперевозчиков,
2005-2011 годы, в %**

Таблица 3.1

	2005 год	2006 год	2007 год	2008 год	2009 год	2010 год	2011 год
Всего за год	100	100	100	100	100	100	100
в том числе:							
отечественные перевозчики	39	45,3	48	51	55	56	77
иностранные перевозчики	61	54,7	52	49	45	44	23

Следует отметить, что сезонное распределение международных автомобильных перевозок грузов подчиняется закону поступательного движения. Например, анализ информационной базы в период с 2005 по 2010 год показывает, что количество загруженных автотранспортных средств, выехавших за пределы Туркменистана, то есть в экспортном направлении, в первые 3-4 месяца каждого календарного года (с января по апрель) по отношению к показателям следующих месяцев имеют самые низкие значения. На протяжении исследуемых лет они находятся на уровне 5-7 % от всех перевозок за год. Исключение составили итоги 2011 года, показатели международных автомобильных перевозок грузов в котором составили приблизительно равные значения в каждом месяце – на уровне 8-9 %.



Динамичными темпами растут международные перевозки грузов автомобильным транспортом

Как уже говорилось выше, на территории страны действуют 13 пунктов пропуска через границу автомобильного транспорта. Но необходимо рассмотреть роль каждого конкретного пропускного пункта для того, чтобы чётко обозначить привлекательность того или иного пункта в импортных, экспортных и транзитных перевозках. Говоря о загруженности пунктов пропуска границы, проанализируем «популярность» пунктов, работающих на въезд в страну. Анализ прибывающего автомобильным транспортом грузопотока показывает, что самыми востребованными автотранспортными узлами Туркменистана являются узлы Ахалского велаята: Артык, Гаудан и Серахс. На их долю в течение последних шести лет приходится наибольшие объёмы ввозимых грузов. По итогам 2011 года они составили по пропускному пункту Артык и пропускному пункту Серахс по 21 % на каждый, по пропускному пункту Гаудан – 19 %, что составляет 61 % всего импорта и транзита Туркменистана. Среди автотранспортных узлов остальных велаятов Туркменистана самыми востребованными являются: пункт Гудуролум Балканского велаята и пункт Фарап Лебапского велаята. На долю автотранспортного узла Гудуролум приходится почти 20 % импортных и транзитных потоков по

Туркменистану. Примечательно, что ещё в 2005 году на этот пункт приходилось всего 14,4 % перевозок. Автотранспортный пункт Фарап занимает 14 % перевозок международного направления, однако по сравнению с 2005 годом его доля на 6 % уменьшилась, вне зависимости от этого пункт Фарап продолжает занимать одно из ведущих мест в международных перевозках Туркменистана. Следует отметить, что количество въезжающих на территорию Туркменистана автомобилей через этот пункт по факту увеличилось на 40 %, но на фоне возросшего в целом по стране грузопотока, а за период 2005-2011 годов он увеличился в 2,1 раза, пропускной пункт Фарап начал уступать свои позиции другим пропускным пунктам.

В общем потоке международных автомобильных перевозок темп роста грузопотока в экспортном направлении в период 2005-2011 годов составил 129 %. Самыми загруженными пропускными пунктами в этом направлении являются пункты Гудуролум – 28,9 %, Ымамназар – 26,8 %, Артык – 16,7 %, Серхетабат – 12,1 %, Сарахс – 11,2 % и далее по убыванию. То есть на перечисленные пункты приходится 83,6 % экспортных грузов. Однако очевидна неравномерность активности перевозок туркменских и иностранных перевозчиков на разных направлениях. В структуре экспортных перевозок через пункт Артык подавляющая часть, а именно 86 % вывозимых грузов, приходится на иностранных перевозчиков и лишь 14 % на туркменских. И совершенно иная картина складывается по транспортным пунктам Ымамназар и Серхетабат – через них все 100 % грузов обрабатываются отечественными перевозчиками.

Основная доля среди иностранных грузоперевозчиков в экспортном направлении приходится на перевозчиков Ирана и Турции. Однако в последние годы география расширяется, и в настоящее время перечень стран стал достаточно широк, среди них: Россия, Узбекистан, Казахстан, Украина, Киргизия, Белоруссия, Азербайджан, Литва, Афганистан, Таджикистан, Болгария, Румыния и Латвия.

Неуклонно растёт объём транзитных автомобильных перевозок через территорию Туркменистана. За последние шесть лет такие перевозки увеличились в полтора раза и по итогам 2011 года составили 36 % от общего количества прибывающих автотранспортных средств. При этом в структуре транзитных перевозок сложилась положительная тенденция доминирования грузового автотранспорта – его доля составляет 96,6 % от общего числа автомобильного транзита. И это свидетельствует о привлекательности грузоперевозок через территорию Туркменистана.

Наиболее загружены транзитными машинами пропускные пункты Фарап – 87 % автомобилей, пересекающих через него границу Туркменистана, следуют в транзитном направлении, через Сарахс – 50 %, через Артык – 42 % транзитного пропуска. Примечательно, что

некоторые транспортные пропускные пункты страны, не имеющие большого удельного веса в общем объеме перевозок, по своей структуре имеют исключительно транзитную направленность. Например, пропускные пункты Серхетабат и Ымамназар. 95 % автотранспортных средств, прибывающих на территорию государства через пункт Серхетабат, в последующем двигаются в транзитном направлении. Через пункт Ымамназар - 94 %.

У Туркменистана большие возможности и перспективы развития транзитного потенциала. Уже сегодня транзитные автомобильные перевозки осуществляются по 55 направлениям. Наиболее используемые транзитные направления через территорию Туркменистана - это Артык-Фарап и Фарап-Артык. Они занимают 45 % общего объема автомобильного транзита нашей страны. Также востребованы направления Фарап - Сарахс и Сарахс - Фарап, на долю которых приходится около 25 % транзитных перевозок. Активно осуществляются транзитные перевозки по направлениям Паромная переправа, прилегающая к городу Туркменбаши (далее Паром) – Сарахс, Паром – Бекдаш, Паром – Гудуролум, Паром – Фарап, Паром – Ымамназар, Паром - Серхетабат. За последние годы движение по этим направлениям увеличилось более чем в два раза. Это свидетельствует о том, что логистическая инфраструктура транспорта интермодального вида набирает обороты.

3.2. Правовое и нормативное обеспечение международных и внутренних автомобильных перевозок

Развитие отечественной экономики и международного экономического сотрудничества предопределяет увеличение объема внутренних и международных автомобильных перевозок, а вовлечение Туркменистана в мировые экономические процессы предполагает необходимость обращения к вопросам, касающимся правового регулирования этих перевозок. Важную роль в правовом регулировании транспортного комплекса призваны играть нормы международного частного права, значение которого возросло по мере расширения международных экономических связей и появления новых организационных форм делового сотрудничества.

Законодательство в области транспорта должно обеспечивать совершенствование перевозочного процесса во внутреннем и международном сообщении с постепенной интеграцией транспортной системы отдельных государств в мировую транспортную систему и укрепление позиций отечественного перевозчика.

С начала экономических реформ в Туркменистане и внедрения рыночных отношений внешняя торговля и право осуществления международных автомобильных перевозок стали доступны не только

государственному сектору экономики, но и предпринимателям, бизнесменам, частным и иностранным компаниям. Расширился круг участников внешнеэкономической деятельности. Возник спрос на быстрый, надежный, удобный и дешевый транспорт, обслуживающий участников внешнеэкономической деятельности. В этих условиях проявились такие качества автомобильного транспорта, как скорость доставки, сохранность груза, отсутствие перевалок и возможность доставки «от двери до двери».

При осуществлении внутренних и внешнеторговых перевозок автомобильный транспорт имеет следующие определенные преимущества перед другими видами транспорта: маневренность, срочность и регулярность доставки, упаковка товаров требуется в меньших объемах или даже не требуется вовсе. Кроме того автомобильный транспорт обеспечивает высокую валютную эффективность перевозок.

В настоящее время обеспечение автомобильных перевозок внутри Туркменистана регламентируется целым рядом нормативно-правовых актов. На Министерство автомобильного транспорта Туркменистана возложены полномочия выдачи лицензий автоперевозчикам государственных и негосударственных предприятий, а также перевозчикам, занимающимся индивидуальной деятельностью. Лицензии – это разрешительный документ, который выдаётся как на перевозку пассажиров, так и на перевозку грузов. Выдача лицензий градируется на разрешение заниматься грузовыми и пассажирскими перевозками (автобусами, микроавтобусами) внутри страны и отдельно за пределами государства. В настоящее время в Туркменистане отмечено стабильное увеличение доли индивидуальных перевозчиков в перевозке грузов внутри страны: по сравнению с 2005 годом количество выданных лицензий увеличилось почти на 70 %, а вне пределов территории государства – более чем в 4 раза.

Примечательно, что рост числа транспортных компаний, осуществляющих свою деятельность в Туркменистане, составил почти 3 раза. По итогам 2011 года на территории страны работают 92 компании.

В организации международных автомобильных перевозок в настоящее время существует много вопросов, к числу которых относится пересечение границ в регулярном и нерегулярном автомобильном сообщении. В настоящее время многие международные автомобильные перевозки осуществляются на базе соглашений о сотрудничестве двух (или более) государств. При автомобильных перевозках существенное значение имеет создание гарантий безопасности автотранспорта. Это достигается посредством введения страхования гражданской ответственности при

международных автомобильных перевозках. Сегодня в Туркменистане страховой рынок предлагает услуги своим клиентам по более чем 40 видам страхования. По форме страхования, означающей способ вовлечения страхователей и страховщиков в страховые отношения, различают обязательное и добровольное страхование. Обязательное страхование по разным отраслям транспорта в Туркменистане регламентируется следующими документами: «Государственное обязательное страхование пассажиров всех видов транспорта, членов экипажей воздушного транспорта и работников железнодорожного, морского, внутреннего водного и автомобильного транспорта» и «Государственное обязательное страхование гражданской ответственности владельцев (перевозчиков) автотранспортных средств перед третьими лицами». Страховые сборы, предусмотренные в последнем документе, включены в стоимость разрешения на въезд на территорию Туркменистана и последующего движения в транзитном направлении. Осуществление автомобильной перевозки по иностранной территории предполагает получение соответствующей санкции компетентных органов государства. Такие разрешения должны получать все иностранные автомобили. Стоимость этих разрешений не фиксируется и зависит от типа и модели транспортного средства, его грузоподъемности, функциональной направленности и т. д.

Министерство автомобильного транспорта Туркменистана обладает полномочиями выдавать иностранным машинам разрешение на погрузку на территории Туркменистана – CMR/международную товарно-транспортную накладную (МТТН). CMR (МТТН) выдаётся в соответствии с действующими правилами таможенного контроля и оформления товаров, перевозимых автомобильным транспортом. Настоящие правила разработаны в соответствии с разделами VI и VIII Таможенного кодекса Туркменистана, а также с Конвенцией «О договоре международной дорожной перевозки грузов» от 19 мая 1956 года.

В Туркменистане практикуется комплексный подход к исследованию теории и практики правового регулирования отношений, складывающихся при осуществлении международных автомобильных перевозок, что позволяет оценить состояние, тенденции и перспективы их регулирования и разрабатывать новые положения, а также межгосударственные соглашения.

В настоящее время ведется работа над проектом Закона Туркменистана «Об автомобильном транспорте», который определит статус субъектов автотранспортной отрасли, а также задачи, принципы и механизмы государственного управления на автотранспорте и порядок регулирования автотранспортной деятельности.

Перечень международных соглашений, конвенций, договоров в области автомобильного транспорта, к которым присоединился Туркменистан

I. Соглашения

1. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Украины об основных принципах взаимоотношений в области транспорта – 10.10.1992 г.

2. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Украины о сотрудничестве в сфере международного автомобильного сообщения – 25.02.1993 г.

3. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Украины по переработке, перевозке экспортно-импортных и транзитных грузов Туркменистана – 11.05.1993 г.

4. Международное Соглашение по автомобильному транспорту между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Турция – 02.05.1992 г.

5. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Румынии о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении – 16.11.1994 г.

6. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Грузии о международном автомобильном сообщении – 17.08.1993 г.

7. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Исламской Республики Афганистан о транзитных перевозках – 05.07.2007 г.

8. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Исламской Республики Пакистан о международном автомобильном сообщении – 14.05.1996 г.

9. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Исламской Республики Иран о международном автомобильном сообщении – 24.10.1993 г.

10. Соглашение о создании Международного транспортного и транзитного коридора между Правительством Исламской Республики Иран, Султаната Оман, Государства Катар, Туркменистана и Республики Узбекистан – 25.04.2011 г.

11. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Армения о международном автомобильном сообщении – 27.06.1995 г.

12. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Азербайджанской Республики об основных принципах взаимоотношений в области транспорта – 16.10.1992 г.

13. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Азербайджанской Республики о международном автомобильном сообщении – 19.05.2008 г.

14. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Азербайджанской Республики о международных комбинированных грузовых перевозках – 19.05.2008 г.

15. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Таджикистан о международном автомобильном сообщении – 09.12.2007 г.

16. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Кыргызской Республики о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении – 29.11.1995 г.

17. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Узбекистан о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении – 16.01.1996 г.

18. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Казахстан о международных автомобильных перевозках пассажиров и грузов – 27.02.1997 г.

19. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Российской Федерации о международном автомобильном сообщении – 18.05.1995 г.

20. Соглашение между Правительством Туркменистана и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении – 18.06.2009 г.

21. Постановление Меджлиса Туркменистана о присоединении к Европейскому соглашению, касающемуся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки, от 01.07.1970 г., дата подписания – 18.06.1996 г.

II. Конвенции

1. Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) – 18.06.1996 г.

2. Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) – 18.06.1996 г.

3. Конвенция о дорожном движении.

4. Конвенция о дорожных знаках и сигналах.

Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП), Женева, 14.11.75 г. Конвенция МДП, относящаяся к числу наиболее эффективных международных инструментов, имеет чрезвычайно важное значение для облегчения пересечения границ, сокращения срока доставки

грузов, интенсификации трансграничных автомобильных перевозок и реализации выгод автоперевозчиков.

Конвенция предусматривает возможность выполнения международных перевозок грузов автомобилями и контейнерами под таможенными печатями и пломбами таможенной службы страны отправления до таможенной службы страны назначения без какого-либо таможенного досмотра на промежуточных таможнях, а также без уплаты или депозита ввозных и вывозных пошлин и сборов.

Важным положением Конвенции является то, что при перевозке грузов с применением книжки МДП не требуется специальный таможенный документ или какие-либо гарантии на временный ввоз дорожного транспортного средства, состава транспортных средств или контейнера. Автотранспортные средства, выполняющие международные перевозки грузов с применением книжки МДП, должны иметь таблички установленного образца с надписью "TIR". В Конвенции приведены технические требования к автотранспортным средствам и контейнерам, допускаемым к международной перевозке грузов с применением книжки МДП, установлен порядок допуска к этим перевозкам, даны определения ряда важных терминов, а также сформулированы положения о перевозке тяжеловесных и крупногабаритных грузов с применением книжки МДП.

Конвенцией предусмотрено, что гарантийное объединение берет на себя обязательство уплачивать причитающиеся ввозные и вывозные пошлины и сборы, а также любые проценты за просрочку, которые могут причитаться в связи с нарушениями процедуры и правил системы МДП. Гарантийное объединение несет ответственность не только за грузы, перечисленные в книжке МДП, но также и за любые грузы, находящиеся в запломбированной части дорожного транспортного средства или в запломбированном контейнере.

Необходимо отметить, что в Туркменистане также наблюдается заметный рост автомобильных грузовых перевозок с использованием книжки МДП. Так если в 2002 году было осуществлено всего 18 рейсов с использованием книжек МДП, то в 2011 году их количество составило 3787. Возрастание активности использования книжек МДП автомобильными грузовыми перевозчиками свидетельствует о выгодности их применения, так как это позволяет сократить время оформления таможенных процедур при пересечении пропускных пунктов.

В приложениях к Конвенции приведены: образец книжки МДП, правила пользования этой книжкой, технические требования к транспортным средствам и контейнерам, которые могут быть допущены, а также образцы свидетельств и табличек о допущении к международным перевозкам под таможенными печатями и пломбами.

Конвенция о дорожном движении, Женева, 08.11.1968 г.

Конвенция о дорожном движении заменила Международную конвенцию об автомобильном движении, подписанную в Париже 24 апреля 1926 года, Конвенцию о правилах автомобильного движения между американскими странами, подписанную в Вашингтоне 15 декабря 1943 года, и Конвенцию о дорожном движении, открытую для подписания в Женеве 19 сентября 1949 года.

Данная Конвенция и Европейское соглашение 1971 года, дополняющее эту конвенцию, установили единые основные правила дорожного движения, требования к автотранспортным средствам и водителям, регистрационным номерам, отличительным и опознавательным знакам транспортных средств, допущенных к международному движению, а также утвердили образцы международного и национального водительских удостоверений (установлены пять категорий транспортных средств - А, В, С, Д, Е, на управление которыми должны выдаваться удостоверения).

В соответствии с положениями Конвенции о дорожном движении на каждое транспортное средство компетентные органы стран должны выдавать свидетельство о регистрации, в котором указывается порядковый регистрационный номер, название или марка завода-изготовителя, заводской или серийный номер завода-изготовителя, дата выпуска, а также наименование и адрес владельца транспортного средства.

На каждом транспортном средстве должен находиться регистрационный номер, состоящий из арабских цифр или из арабских цифр и букв латинского алфавита, и отличительный знак страны регистрации. Кроме того, на каждом транспортном средстве должны быть опознавательные знаки, включающие в себя название или марку завода-изготовителя, заводской номер кузова или шасси, а для автомобилей и автобусов - заводской номер двигателя.

Конвенции определяют технические условия устройства транспортных средств и требования, которым должны отвечать тормоза, осветительные приборы, рулевое управление, зеркала заднего вида, звуковые сигнальные приборы, стеклоочистители, шины, глушители, передние стекла и другое оборудование, а также размеры и вес транспортных средств.

Европейское соглашение, касающееся работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), Женева, 01.07.70 г. Ратифицирована Туркменистаном 18.06.1996 г.

ЕСТР было разработано Комитетом по внутреннему транспорту ЕЭК ООН при участии Международной Организации Труда ООН в целях повышения безопасности дорожного движения и регламентации

некоторых условий труда при выполнении международных автомобильных перевозок.

Соглашение содержит условия, которым должны отвечать водители транспортных средств, осуществляющие международные автомобильные перевозки, а также оно устанавливает для членов экипажей этих средств продолжительность ежедневного и еженедельного отдыха, ежедневную продолжительность управления автотранспортным средством, максимальное время непрерывного управления, максимальную недельную и двухнедельную продолжительность управления автотранспортным средством.

В 1991 году была принята Поправка 2 к Соглашению, предусматривающая введение с 24 апреля 1995 г. обязательное наличие на автотранспортных средствах, выполняющих международные перевозки грузов и пассажиров, механических контрольных устройств (тахографов), обеспечивающих регистрацию времени управления членами экипажа транспортным средством, времени отдыха, скорости движения, пройденного расстояния и других параметров.

Таким образом, в Туркменистане международные автомобильные перевозки осуществляются на основе целого ряда правовых документов, межгосударственных соглашений, а также на основании присоединения страны к различным международным конвенциям.

3.3. Развитие логистики и мультимодальных (включая паромные) перевозок грузов

Туркменистан, обеспечив целостность своей территории от северных до южных и от восточных до западных рубежей, стремится к транспортному объединению всего азиатского пространства, что благотворно скажется в сфере экономического сотрудничества на региональном уровне стран, имеющих давнюю совместную историю.

В настоящее время на территории государства успешно работают местные и иностранные логистические транспортные компании, осуществляющие деятельность по доставке грузов. Пока их текущие мощности удовлетворяют потребности потребителей, но ежегодно нарастающие потоки грузов и увеличивающийся спрос на транзитный проезд по территории Туркменистана требуют стремительного развития транспортной логистики в Туркменистане. Ежегодно публикуется LPI-отчёт Всемирного банка (Основы индикаторов эффективности логистики) по обследованию более 150 стран на основе 5000 отдельных оценок. В нём содержатся данные по наличию и развитию в стране таможенных и других пограничных процедур, транспорту и инфраструктурам с информационной сетью, наличию доступных поставок, правомочности логистики,

отслеживанию и поиску поставок, своевременности поставок и т. д. Согласно этому отчёту, Туркменистану присвоена категория «частичного исполнителя». Однако правительство страны в последние годы интенсифицирует усилия, направленные на внедрение и развитие логистических услуг в транспортной отрасли.

Модернизируя сферу материального производства, наша страна одновременно ускоренными темпами развивает сферу логистических услуг, но на новом - инновационном - качественном уровне. Логистика должна стать для Туркменистана одним из приоритетных геоэкономических направлений. Тем более что новая отрасль с точки зрения получения добавленной стоимости не требует относительно больших издержек. Отдача и добавленная стоимость здесь гораздо выше, чем в сфере материального производства. Сегодня логистика на базе информационных технологий во всем мире становится наиболее эффективным инструментом управления хозяйствующими субъектами и бизнесом, поскольку позволяет снизить стоимость перевозок и ускорить оборачиваемость финансовых ресурсов. Ведь главный принцип логистической системы — доставить груз до потребителя вовремя и с оптимальными финансовыми и пространственно-временными издержками. Практика показывает, что логистика позволяет экономить до 15-20 % издержек, связанных с производством и доставкой товаров потребителю. А снижение логистических издержек на 1 % эквивалентно 10 % увеличения объема перевозок.

В силу своего географического положения Туркменистан имеет реальные возможности стать перспективным и конкурентоспособным звеном комплекса международных транспортных коридоров и логистических центров. Задача состоит в объединении всех видов транспорта: железнодорожного, автомобильного, авиационного, речного, морского, нефте- и газопроводов, транспорта электроэнергии. В связи с этим Туркменистан приступает к реализации целого ряда грандиозных проектов, призванных дать мощный толчок развитию транспортной логистики.

В частности, в Туркменистане внедряется проект по Программе Европейского союза ТРАСЕКА для Центральной Азии. Он подразумевает создание международной сети логистических центров/узлов в Центральной Азии. В соответствии с ним планируется строительство международного логистического центра в морском порту города Туркменбаши. Порт Туркменбаши обладает преимуществом стратегически важного расположения на Каспийском море. Туркменбаши - пункт доступа в Центральную Азию, а также важный центр для импорта и экспорта множества товаров. На данный момент планируются широкомасштабные инвестиции в развитие причала паромной переправы и портовых сооружений. Размер

территории для предлагаемого логистического центра – 12 гектаров земли, подлежащей осушению от вод Каспийского моря, что является частью плана реконструкции порта Туркменбаши. Логистический центр будет являться передаточным пунктом международного экспортного, импортного и транзитного контейнеризованного груза, а также будет обрабатывать потребительские товары, необходимые для местного населения и территорий, прилегающих к Туркменбаши. Проектные затраты состоят в основном из капитальных затрат на строительство, затрат на оборудование и эксплуатационных затрат. Капитальные затраты на строительство и оборудование оцениваются в 42,4 миллионов долларов, а эксплуатационные затраты приблизительно в 3,3 миллионов долларов в исходном году, которые будут увеличиваться одновременно с грузопотоками. Ожидается, что к 2020 году через этот центр будет проходить грузопоток, равный 2875,5 тыс. тонн грузов, из которых 1915,7 тыс. тонн будет грузов контейнерных.

Кроме развития логистики на морском транспорте ведутся разработки и по железнодорожному, автомобильному и воздушному видам транспорта. Это связано с тем, что из всего тоннажа грузоперевозок более 50 % приходится на транзит.

Внедрение логистики на железнодорожном и автомобильном видах транспорта наиболее очевидно. Основанием для этого служит то, что через железнодорожный таможенный пункт Серахс на границе с Ираном ежегодно проходит около 30 % транзитных грузов и 40 % собственного экспорта-импорта Туркменистана.

Необходимо учитывать скорое вступление в строй новой железной дороги Казахстан-Туркменистан-Иран. В её южной части она выходит к госгранице Туркменистана - пункту Гудриолум. Здесь у нашей страны появляются выгодные преимущества для создания логистического центра именно в этом районе. Уже сегодня через пропускной пункт Гудриолум проходит более 20 % автомобильных грузов, а начиная с 2012 года именно в указанном диапазоне территории Туркменистана будут перерабатываться ещё и железнодорожные транзитные грузы. С того момента, когда новая магистраль наберёт свою мощь хотя бы наполовину, нагрузка на железнодорожный транспорт увеличится почти на 30 %, и что самое главное - вся она сосредоточится исключительно в месте пересечения автотранспортных и железнодорожных потоков именно через этот пункт. Поэтому строительство в этом районе логистического центра мультимодального вида окажется чрезвычайно выгодным для Туркменистана

Для автомобильного транспорта Министерство автомобильного транспорта Туркменистана планирует строительство международного автотерминала в городе Ашхабаде. Тендерные предложения в настоящее время находятся в стадии рассмотрения преимуществ и

экспертных оценок. Проект будущего международного автотерминала включает в себя 3-этажное здание автотерминала с пропускной способностью 2000 человек в сутки, гостиницу, ресторан, корпус технического обслуживания, включая блок автомойки, охраняемую автостоянку и пожарное депо. Помимо перечисленного в проекте, предусмотрено создание бизнес-центра, касс по продаже билетов на все виды транспорта, медпункт, пункт обмена валют, интернет-кафе и многое другое. Учитывая миролюбивость и толерантность отношения туркменской нации ко всем конфессиям и вероисповеданиям, в данном проекте предусмотрены мужские и женские молельные помещения. Кроме этого предусмотрено создание детских игровых площадок и яслей, кино- и игровой залы, а так же зоны для таможенного и пограничного контроля.

Ещё одной базой для создания логистического центра может служить новый аэровокзальный комплекс в городе Туркменбаши. Его мощности по приёму и отправке пассажиров и грузов, а также пропускная способность аэропорта вполне позволяют разработку и проектирование логистического центра мультимодального вида, так как он расположен в центре уже развитой инфраструктуры автомобильных дорог и железнодорожного сообщения.

Внедрение логистики в реальный сектор экономики проводится также и путём обучающих семинаров для сотрудников транспортных министерств и ведомств страны и всех экономических структур Туркменистана.

Огромной привлекательностью любых внедряемых транспортных проектов является гарантия безопасности грузов, обеспеченная стабильностью правопорядка и благополучия в стране. Главная идея их создания - это конкурентоспособная транспортная инфраструктура, способная обеспечивать обработку больших объёмов экспортно-импортных и транзитных грузов.

4. Перспективы автомобильного транспорта Туркменистана – взгляд в будущее

За последние годы в стране интенсифицировались мероприятия, связанные с развитием транспорта и его инфраструктуры. Практически каждая принимаемая государственная программа в той или иной степени содержит в себе разделы, обуславливающие векторы развития транспортной инфраструктуры. Выбор направлений развития отраслей транспорта в Туркменистане в настоящее время базируется на:

«Национальной программе социально-экономического развития Туркменистана до 2030 года»;

«Основных направлениях развития промышленных отраслей велаятов»;

«Национальной программе по преобразованию социально-бытовых условий сёл, этрапов, городов этрапских центров до 2020 года»;

«Программе Президента Туркменистана по социально-экономическому развитию страны на 2012-2016 годы», принятой в феврале 2012 года;

а также на широком спектре документов, определяющих перспективные направления развития общества и экономики Туркменистана, законодательных и нормативных актах и выступлениях Президента Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедова на ежегодных сессиях Генеральной Ассамблеи ООН.

В настоящее время, непосредственно по отраслям транспортного комплекса Туркменистана, подписаны или находятся в разработке программы и планы, упомянутые ниже.

По водному транспорту в июле месяце 2011 года было подписано Постановление Президента Туркменистана по утверждению «Генерального плана развития до 2020 года Туркменбашинского международного морского порта и Туркменского морского торгового флота».

Министерством железнодорожного транспорта в январе 2012 года был утверждён «Генеральный план развития отрасли железнодорожного транспорта Туркменистана на 2012-2016 годы».

В процессе разработки и утверждения находятся «Программа развития Государственной Национальной Службы «Туркменховаёллары» на период 2012-2030 годов» (относится к воздушному транспорту) и «Генеральный план развития Министерства автомобильного транспорта Туркменистана на период 2012-2016 годов».

Процесс строительства и реконструкции внутренних автомобильных дорог Туркменистана регламентируется «Национальной программой по преобразованию социально-бытовых условий сёл, этрапов, городов этрапских центров до 2020 года». Данная государственная программа утверждена в 2007 году и разработана не только в разрезе каждого из велаятов, но и в разрезе каждого этрапа, находящегося на территории каждого велаята. В ходе реализации этой программы протяжённость автомобильных дорог Туркменистана возрастёт более чем в 2 раза, при этом свыше 70 % дорог будут иметь твёрдое покрытие. Это подтверждается тем, что в соответствии с утверждёнными «Программами основных направлений развития промышленных отраслей велаятов» почти в каждом велаяте запланировано строительство асфальтовых заводов.

Относительно «Национальной программы социально-экономического развития Туркменистана до 2030 года» следует отметить, что она определяет ориентиры рекомендуемых темпов роста объёмов грузо- и пассажироперевозок, а так же грузо- и пассажирооборота всеми видами транспорта, функционирующими на территории страны, в том числе автомобильным. В частности, в этой программе на период до 2030 года заложен ежегодный прирост грузо- и пассажироперевозок автомобильным видом транспорта в среднем на уровне 3-4 %.

Главной целью государственной транспортной политики в долгосрочной перспективе является формирование высокоэффективной национальной транспортной системы, призванной обеспечить удовлетворение спроса на перевозки грузов и пассажиров, повышение их безопасности, создание условий для финансового оздоровления предприятий транспорта за счет инвестиционной активности, повышение конкурентоспособности отечественных перевозчиков на внутреннем и внешнем рынках транспортных работ и услуг. При этом развитие сферы транспорта будет соответствовать растущим торговым связям Туркменистана с зарубежными странами и целям создания выгодных, надежных и доступных прямых транзитных маршрутов.

Автомобильные дороги. В период 2012-2016 годов на улучшение автодорожной отрасли будет направлено 3,7 млрд манатов. Эти средства предназначены для целевого использования на реконструкцию автомобильных дорог Туркменбаши – Бекдаш – граница Казахстана (240 км), Туркменабат – Газачак – Дашогуз (541 км), а также Мары – Серхетабат (330 км). Реконструкция существующих и строительство новых дорог учитывают возрастающую интенсивность движения, безопасный проезд, значительное сокращение времени в пути. Это повысит туристическую и деловую привлекательность всех регионов страны. С вводом новых дорог в использование будут постепенно внедряться автоматизированные системы управления дорожным движением, включающие видеонаблюдение, знаки дорожной информации, фиксаторы скорости и многое другое. Темп роста по подрядным работам за пять лет, т. е. к концу 2016 года, составит 160,3 %, а по объёму промышленных работ - 144,9 %.

В результате всех запланированных работ выпуск асфальтобетона достигнет 3,2 млн тонн, а численность занятых в автодорожной отрасли увеличится на 35 %. Особое внимание в подготовке кадрового потенциала отрасли будет уделяться укреплению и укомплектованию соответствующим линейным персоналом служб, контролирующим качество работ, безопасность

дорожного движения, эксплуатацию мостов и специалистов по управлению проектами.

Повышение уровня транспортно-эксплуатационного состояния дорожной сети будет способствовать значительному росту социально-экономического развития регионов страны.

Автомобильный транспорт. Этот сектор характеризуется высоким качеством либерализации, растущей конкуренции, а также наибольшей степенью присутствия негосударственного сектора в грузо- и пассажироперевозках. Поэтому в период 2012-2016 годов автомобильный транспорт будет по-прежнему занимать значительный удельный вес в перевозке пассажиров и грузов как наиболее универсальный, маневренный и мобильный вид транспорта. По прогнозным оценкам, к концу 2016 года перевозка грузов этим видом транспорта составит почти 1000 млн тонн грузов, а перевозка пассажиров около 2000 млн человек. В целях интеграции в транспортную систему соседних стран в прогнозируемом периоде первоочередной задачей транспортной отрасли остаётся приведение всех автотранспортных средств в соответствие с международными стандартами экологической безопасности.

Продолжится начатое в предыдущие годы сотрудничество Туркменистана с международными транспортными организациями, в частности с IRU – Международным союзом автомобильного транспорта, а также продолжится присоединение нашего государства к международным конвенциям. Вся автомобильная отрасль Туркменистана будет работать по принципам эффективности, инновационности и безопасности.

Учитывая увеличивающийся поток автотранспортных средств, в отрасли продолжится совершенствование методов таможенного и налогового управления (электронное таможенное декларирование, система «одного окна» и внедрение карточных технологий), разработка новых и внесение изменений и дополнений в действующие нормативно-правовые акты. На основе уже созданных разработок будут вноситься предложения по минимизации времени на прохождение контроля на границах и дальнейшему совершенствованию налогового и таможенного законодательства в части повышения эффективности налоговых льгот и преференций. Также рассматривается возможность перехода на упрощённую систему проезда автотранспортных средств других стран по территории Туркменистана. Это позволит максимально упростить процедуры, сдерживающие движение транзитных грузов. На первый план выйдут перспектива создания транспортно-логистических центров и в целом развитие логистики на базе отрасли автомобильного транспорта.

Осуществление перечисленного позволит добиться эффективной реализации транзитного потенциала страны.

Железнодорожный транспорт. За годы независимости протяженность железнодорожных сетей в Туркменистане была увеличена в 1,5 раза и составляет 3,2 тыс. км. В настоящее время интенсивными темпами ведется строительство железнодорожной магистрали Казахстан – Туркменистан – Иран. Ввод этой железнодорожной магистрали позволит нарастить протяженность железных дорог страны еще почти на 700 километров. В течение всего прогнозируемого периода продолжится строительство и развитие её инфраструктурных объектов. Кроме того, в период 2012-2016 годов намечается строительство железных дорог Газочак – Шасенем – Дашогуз и Атамырат – Ымамназар – Акина – Андхой, технопарк отрасли пополнится новыми локомотивами и пассажирскими вагонами марки «СІТІК» производства КНР, а также автотранспортом и спецтехникой производства Белоруссии.

Водный транспорт. С учетом интенсивного развития отрасли ключевыми проектами в области водного транспорта в 2012–2016 годах станут: строительство судоремонтного завода; создание аварийно-спасательной базы и дополнительных причальных мест; строительство 4 нефтеналивных танкеров, что приведёт к увеличению перевозок нефтепродуктов на 1,3 млн тонн; строительство авто/пассажирского терминала, рассчитанного на 19200 пассажиров и 3360 грузовых автомобилей; строительство дноуглубительного судна и многое другое.

Создание высокоэффективной сети транспортно-логистических центров (ТЛЦ) является самостоятельным прорывным проектом отрасли. В прогнозируемом периоде начнётся строительство ТЛЦ в международном порту Туркменбаши. Он явится элементом современной перевозочной технологии и предназначен для оказания услуг потребителям на стыке «промышленное изготовление - транспорт - торговля». В его состав войдут складской комплекс с телекоммуникационным и грузоперерабатывающим оборудованием, а также с информационно-технологическим обеспечением процессов перевозки и обработки грузов, оформления перевозочных документов по принципу «одного окна», с подъездными путями, грузоподъемным оборудованием и т. д. Однако возможности Туркменистана позволяют создавать транспортно-логистические центры на всей территории страны, в особенности в местах, тяготеющих к госграницам и имеющих автомобильные и железные дороги, таких как Фарап, Сарахс и др. Успех транзита, и в том числе деятельности ТЛЦ, в Туркменистане обусловлен изначальным вовлечением в проекты мировых транспортных структур, грузоотправителей Китая, стран Юго-Восточной Азии, Европы, Российской Федерации и Казахстана. И

самое главное - создание транспортно-логистических центров в Туркменистане имеет большую перспективу в связи с развитой отраслью автомобильного транспорта.

Воздушный транспорт. Рост экономики, планируемые меры по ее модернизации, повышение спроса населения требуют интенсивного развития гражданской авиации. Общий объём инвестиций, заложенных Государственной национальной службой «Туркменховаёллары» на период 2012-2016 годов превысит 7000 млн манатов. ГНС «Туркменховаёллары» продолжит работу по дальнейшему развитию конкурентоспособных туркменских аэропортов города Ашхабада и города Туркменбаши. В частности, на строительство и реконструкцию Ашхабадского аэровокзального комплекса, способного обслуживать 14 миллионов пассажиров в год, запланировано около 50 % инвестиционных вложений, предусматриваемых на этот период.

Продолжится работа по обновлению парка воздушных судов, в результате чего технопарк национальной авиакомпании пополнится двумя магистральными самолётами марки «Boing-737-800» и «Challenger-870», а также двумя вертолётами марки «AW 101 VVIP». Реконструкция и обновление аэропортовых комплексов Туркменистана будут увязаны с развитием на их базе коммерческих центров, включая строительство авиационно-технических центров по ремонту современных воздушных судов, центров по обслуживанию коммерческой авиации, строительства ангаров для воздушных судов типа «С-check». Безопасность полетов и пропускная способность будет обеспечиваться за счёт оснащения аэропортов аэронавигационным оборудованием нового технологического уровня. Эти меры позволят нашей стране войти в число лидеров по безопасности полётов. С целью повышения качества обслуживания пассажиров продолжится программа внедрения электронных авиабилетов. Это даст возможность приобретать авиабилеты через сеть Internet. Реализация намеченных в отрасли планов позволит удовлетворить растущие потребности экономики и населения в услугах гражданской авиации, обеспечит рост транзита крупнотоннажных грузовых воздушных судов иностранных авиакомпаний через отечественные аэропорты и в несколько раз увеличит к 2016 году транзитный пассажиропоток через Туркменистан.

Совершенствование развития транспортного комплекса будет происходить на основе создания условий конкуренции на рынке пассажирских и грузовых транспортных услуг, модернизации парка транспортных средств, повышения технического состояния сети дорог общего пользования до мирового уровня, увеличения пропускной способности улиц.

В целом, изменится представление о месте транспортного комплекса в туркменской экономике. При современной системе хозяйствования отрасль транспорта будет стремиться к интенсивному увеличению своей доли общественного продукта, так как при развитой экономической системе подавляющая часть национального дохода формируется в сфере услуг.

5. Международный туризм и развитие транспорта

В нашей стране имеются все возможности для развития всех современных видов международного туризма – экологического, спортивного, культурного и других видов. Уже сегодня беломраморный Ашхабад, по праву называемый «жемчужиной Азии», и Национальная туристическая зона «Аваза» соответствуют всем мировым стандартам по развитию городского и морского туризма.

В настоящее время ускоренными темпами реализуется крупномасштабный проект по созданию на берегу Каспия Национальной туристической зоны «Аваза». Сегодня здесь возводятся фешенебельные отели и прекрасные здравницы, где предусмотрены все условия для отдыха и укрепления здоровья людей. Национальная туристическая зона «Аваза» - один из наиболее значимых реализуемых нами замыслов.

Главной целью этого проекта является всестороннее осуществление очень важных направлений государственной политики - таких как повышение эффективности национальной экономики и ее диверсификация, обеспечение высокого социально-бытового уровня жизни народа. Подаренный нам природой прекрасный уголок туркменской земли с благоприятными экологическими условиями, целительными минеральными и грязевыми источниками, пляжами с золотистым песком буквально на глазах превращается в сказочный край. Здесь созданы все условия для курортно-оздоровительного отдыха и экологического туризма.

Всего же за два-три года в рамках второго этапа планируется построить 15 многопрофильных комплексов. С вводом их в эксплуатацию завершится формирование архитектурного ансамбля на морском берегу протяженностью в 6,5 км, и тогда «Аваза» сможет принять одновременно 4650 человек.

К 2016 году в туристической зоне «Аваза» запланировано строительство ряда важнейших объектов, в их числе: административное здание предприятия коммунального хозяйства Национальной туристической зоны «Аваза», автомобильный мост; многоэтажная автостоянка на 266 мест, картинг-городок, также будет разбит парк общей площадью 8,4 гектара, в котором будет построено кафе, искусственная речка, водопад, аквапарк для детей и

развлекательный центр. Будут построены дороги и благоустроены улицы, разбиты парки и бульвары, в том числе будут созданы зеленые зоны, налажены системы орошения вдоль дорог и освещения улиц, обустроены подъездные дороги.

Построенные и в настоящий момент строящиеся в живописном уголке природы Гекдере и на экологически чистом туркменском побережье Каспия детские оздоровительные центры – наглядное свидетельство заботы нашего государства о здоровье и гармоничном воспитании подрастающего поколения.

В перспективе планируется изучение редких по составу минеральных вод Койтендага, лечебных термальных грязей Балканских гор, уникальных источников Сюнт-Хасардага, различных месторождений минеральных вод в Каракумах, на Бадхызской равнине, удивительных природных пещер горной местности. Исполняя постановления Президента Туркменистана, в прогнозируемом периоде будет завершено строительство туристического городка «Гарлык». Удивительная красота Койтендагских гор, где будет расположен этот городок, и наличие здесь богатых и уникальных природных памятников позволяет в ближайшем будущем превратить этот уголок страны в великолепное курортное и туристическое место.

Планируется увеличение туристических маршрутов до 197.

В сфере туризма на 2012-2016 годы запланировано проведение работ по расширению географии туризма за счет увеличения количества зарубежных компаний, по предоставлению услуг и проведению работ по разработке новых маршрутов для иностранных и местных туристов.

В целях ускорения темпов развития внутреннего туризма туристические предприятия будут открывать свои филиалы в национальной туристической зоне Аваза, заключать договора с объектами зоны о сотрудничестве, продолжится работа по усилению пропагандистской работы среди населения об экзотических местах страны.

В свете всего перечисленного расширяются перспективы развития автобусных перевозок с учётом создания туристической зоны Аваза. Здесь растущие экспертные ожидания сходятся не только в плане притока туристов в саму зону, что вполне очевидно. Всё сказанное выше о предоставлении высококлассных услуг прибывающим на отдых туристам, а также уже созданная транспортная инфраструктура (новый аэропорт города Туркменбаши, автомобильная дорога, соединяющая аэропорт с курортной зоной, автомобильные дороги внутри самой зоны и т.д.) – это мощные стимулирующие факторы для притока отдыхающих. Курортная зона Аваза станет важным, основополагающим звеном в интенсификации автобусных перевозок именно внутри Балканского велаята – по историческим памятникам

архитектуры, лечебным здравницам, святым для мусульман местам и т. д. С учетом того, что основной спрос на отдых приходится на летние месяцы, уже сегодня разрабатываются усиленные графики автобусных маршрутов как целевого характера (например, к какому-то конкретному объекту), так и простого обзорного, которые знакомят туристов с флорой и фауной, а также самобытностью Балканского ваята Туркменистана.

Наличие разнообразных туристско-рекреационных активов страны позволяет развивать практически все виды туризма в Туркменистане. Развитие инфраструктуры туризма, совершенствование системы подготовки кадров и проведение взвешенной и эффективной рекламной политики, а также использование кластерного подхода позволят активизировать деятельность предприятий разных отраслей экономики в ваятах для удовлетворения растущих потребностей населения в качественных туристских услугах при увеличении региональных туристских потоков.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

За годы независимости в Туркменистане достигнуты грандиозные успехи по социально-экономическому развитию, сформирована национальная модель социально ориентированной рыночной системы, преодолены трудности переходного периода, обеспечен устойчивый рост реального сектора экономики.

Учитывая наличие огромного ресурсного потенциала и экономических возможностей страны, Президент Туркменистана выдвигает новые задачи по ускоренному развитию экономики страны на основе совершенствования механизмов управления социально-экономической сферой, более эффективному сочетанию государственного и рыночного регулирования, по использованию современной техники и новейших технологий, созданию инновационных производственных структур, углублению интеграции страны в мировую экономическую систему.

Одним из приоритетных направлений развития экономики Туркменистана является отрасль транспортной инфраструктуры, которая способствует успешной интеграции в мировые хозяйственные системы. При этом роль транспорта не ограничивается региональными масштабами и может охватить целые континенты.

Уважаемый Президент Туркменистана Гурбангулы Бердымухамедов уделяет большое внимание развитию транспорта. На 66-й сессии Генеральной Ассамблеи ООН он отметил: «На протяжении ряда лет наша страна вместе с партнерами по региону активно работает над осуществлением крупных проектов по оптимизации транспортных потоков на Евразийском пространстве. Считаем это очень перспективным направлением с учетом большого потенциала коридоров Север-Юг и Восток-Запад. Их эффективное использование способно дать мощный импульс развитию экономических и торговых связей в континентальном масштабе. В этой связи Туркменистан предлагает приступить к разработке специальной программы ООН по развитию транспорта, предусматривающей изучение транзитно-транспортных возможностей между Каспийским и Черным морями, Центральной Азией и Ближним Востоком».

Туркменистан активно сотрудничает с международными транспортными организациями, в частности с IRU – Международным союзом автомобильного транспорта, а также он присоединился к международным конвенциям в области автотранспорта. За значительный вклад в формирование в регионе эффективной транспортной системы и за выдающуюся деятельность, направленную на развитие торговли и международных автомобильных перевозок, а также за мудрую внутреннюю и внешнюю политику высокоуважаемый

Президент Туркменистана удостоен высшей награды Международного союза автомобильного транспорта (IRU) – «Grand Prix d'Honneur».

Туркменистан будет играть активную роль в реализации проекта ТРАСЕКА, который соединяет Центральную Азию и Европу железной дорогой, автодорогами и морским портом. Порт Туркменбаши, с учетом планируемых инвестиций и прогнозируемого развития, станет одним из лучших портов с предоставлением всего спектра логистических услуг в Каспийском регионе. В ближайшем будущем в нем будут заложены основы для создания транспортно-логистических центров, специальных зон, грузовых терминалов, по всем параметрам соответствующих международным стандартам.

По инициативе уважаемого Президента Гурбангулы Бердымухамедова Туркменистан присоединился к Программе Центральноазиатского регионального экономического сотрудничества (ЦАРЭС), которая является одной из флагманских программ, инициированных Азиатским банком развития.

В настоящее время автомобильный транспорт составляет основу транспортной системы Туркменистана. В целом по стране автомобильным транспортом выполняется более 89 % всего объема перевозок грузов и 99 % перевозок пассажиров. Основной объем грузовых и пассажирских перевозок осуществляется частными компаниями и индивидуальными предпринимателями.

Бурное экономическое развитие Туркменистана отражается на развитии автодорожного комплекса. Существенно улучшается структура автомобильного парка. В городах страны курсируют высококлассные автобусы, тарифы на поездку в них невысоки и доступны всем слоям населения Туркменистана.

Дороги, которые строятся в Туркменистане, соответствуют международным стандартам и имеют маршруты во всех направлениях страны. В настоящее время высокими темпами ведётся строительство автомобильных дорог в таких направлениях, как Ашхабад – Туркменбаши, Ашхабад – Фарап, Ашхабад – Каракум – Дашогуз. Ашхабадский проспект Арчабиль протяженностью около 200 километров является сегодня образцом дорожного строительства. Многополосная автомобильная дорога проляжет сквозь города и сёла вдоль южной стороны Копетдагских гор. Эта кольцевая автомобильная дорога позволит большегрузному транспорту доставлять грузы к местам назначения, минуя столицу. В среднесрочной перспективе намечается реконструкция автомобильных дорог Туркменбаши – Бекдаш – граница Казахстана (240 км), Туркменабат – Газачак – Дашогуз (541 км), а также Мары – Серхетабат (330 км).

Неуклонно растёт объём транзитных автомобильных перевозок через территорию Туркменистана. За последние шесть лет они

увеличились в полтора раза и по итогам 2011 года составили 36 % к общему количеству прибывающих автотранспортных средств. При этом в структуре транзитных перевозок сложилась положительная тенденция доминирования грузового автотранспорта – его доля составляет 96,6 % от общего числа автомобильного транзита. И это свидетельствует о привлекательности грузоперевозок через территорию Туркменистана.

В настоящее время обеспечение автомобильных перевозок внутри Туркменистана регламентируется целым рядом нормативно-правовых актов. На Министерство автомобильного транспорта возложены полномочия выдачи лицензий автоперевозчикам государственных и негосударственных предприятий, а также перевозчикам, занимающимся индивидуальной деятельностью. Лицензии – это разрешительный документ, который выдаётся как на перевозку пассажиров, так и на перевозку грузов. Выдача лицензий градируется на разрешение заниматься грузо- и пассажироперевозками (автобусами, микроавтобусами) внутри страны и отдельно за пределами государства. В настоящее время в Туркменистане отмечено стабильное увеличение доли индивидуальных перевозчиков в перевозке грузов внутри страны: по сравнению с 2005 годом количество выданных лицензий увеличилось почти на 70 %, а вне пределов территории государства – более чем в 4 раза.