
**Изменение сравнительных
преимуществ в Таджикистане:
последствия для политики по
соединению рынков**

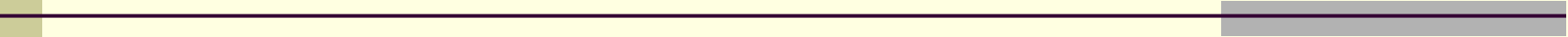
Всемирный Банк
3 ноября 2009 г.

Основные идеи в рамках исследования

- Таджикистан испытывает структурную трансформацию, требующую перераспределение внутренних ресурсов для поддержания роста
- В данном процессе улучшенный доступ к рынкам является очень важным для оптимизации предметов производства и торговли данной страны
- Начало реализации потенциала двух ведущих городов и соединением их между собой и с основными региональными рынками Центральной Азии является руководящим принципом политики государства по соединению рынков

Краткое содержание презентации

- Таджикистан – страна с динамично меняющейся экономической конъюнктурой
- ... но с до сих пор существующими барьерами, связанными с доступом к рынкам
- Каким образом можно усилить рост посредством экспортной диверсификации в таком контексте? Через выборочную политику по соединению рынков Центральной Азии

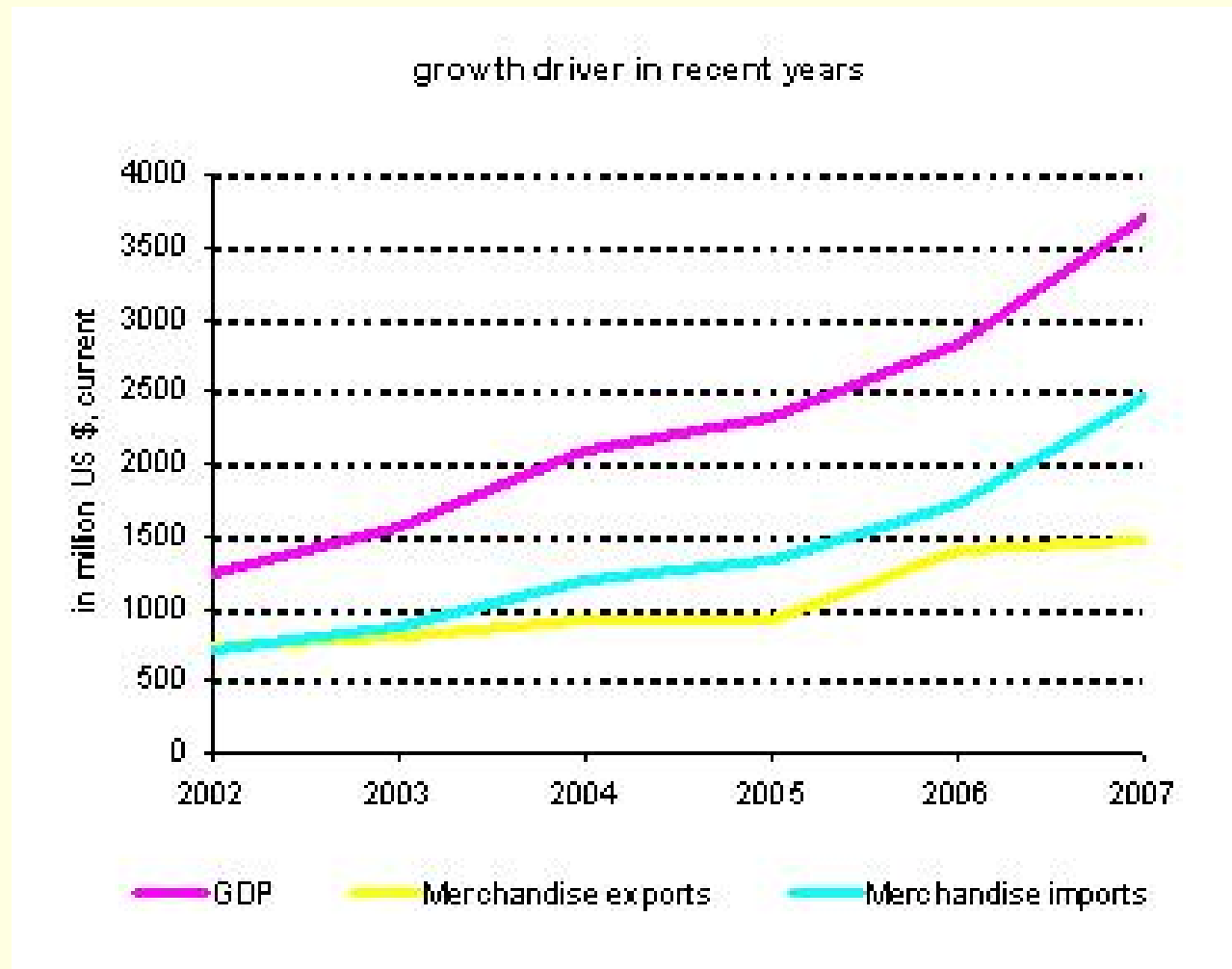


Таджикистан и меняющаяся экономика

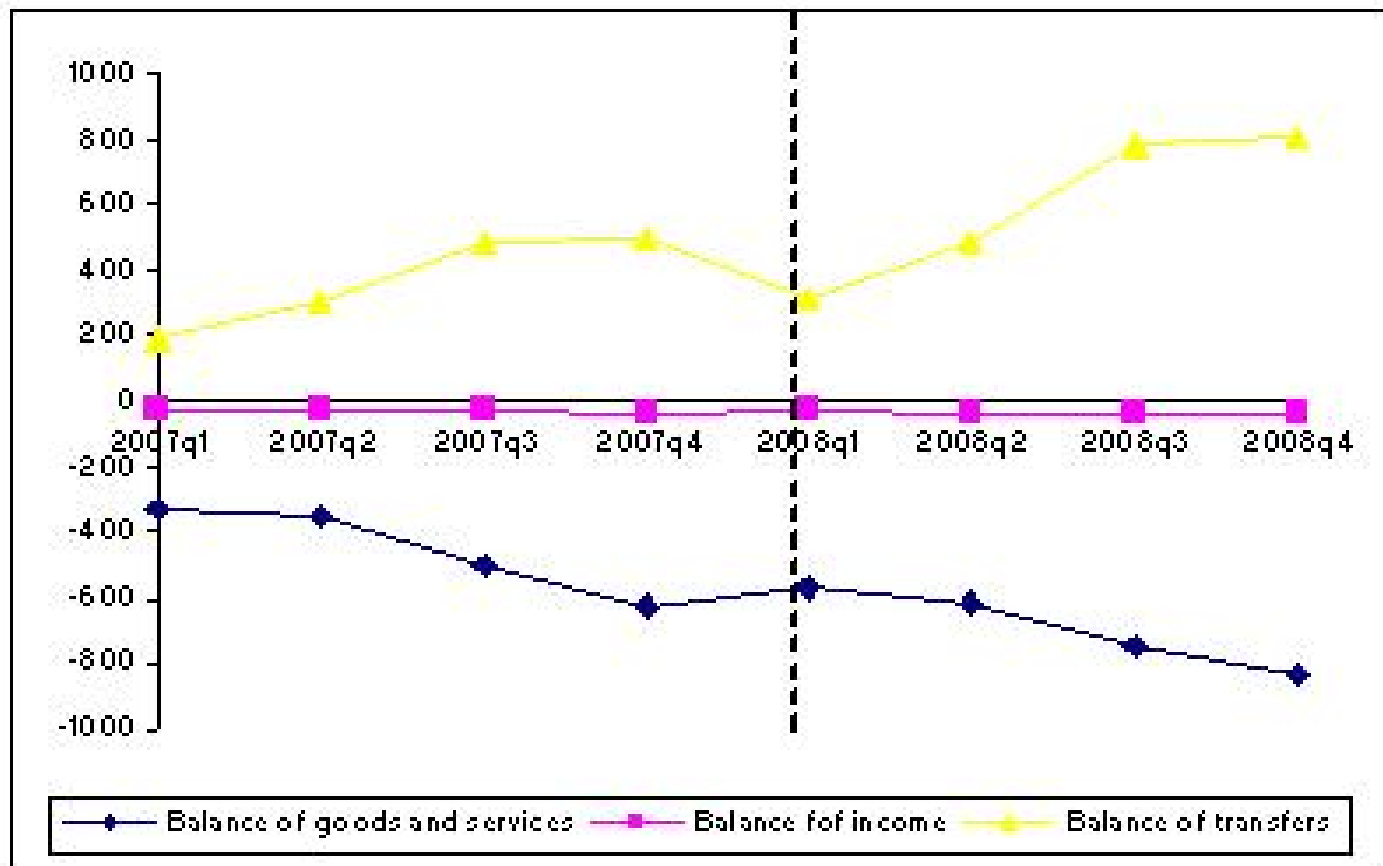
Меняющаяся структура экономики: от хлопковой к нехлопковой и прочей продукции

- С 2003 года, доля хлопка в ВВП сократилась с 9% до 2.6% в 2007 году
- С 2004 года, доля нехлопковой сельскохозяйственной продукции в ВВП увеличилась с 13% до 19% в 2007 г.
- Денежные поступления трудовых мигрантов значительно поддерживают экономику Таджикистана: с 4% от ВВП в 2000 г. до 36% в 2007 г. и 47% в 2008 г. (оценивается в \$2.4 млрд) с приблизительно 429,000 временными мигрантами за пределами страны в 2009 г.

Растущая роль денежных поступлений: текущий рост вызван увеличением потребления, финансируемого денежными поступлениями трудовых мигрантов

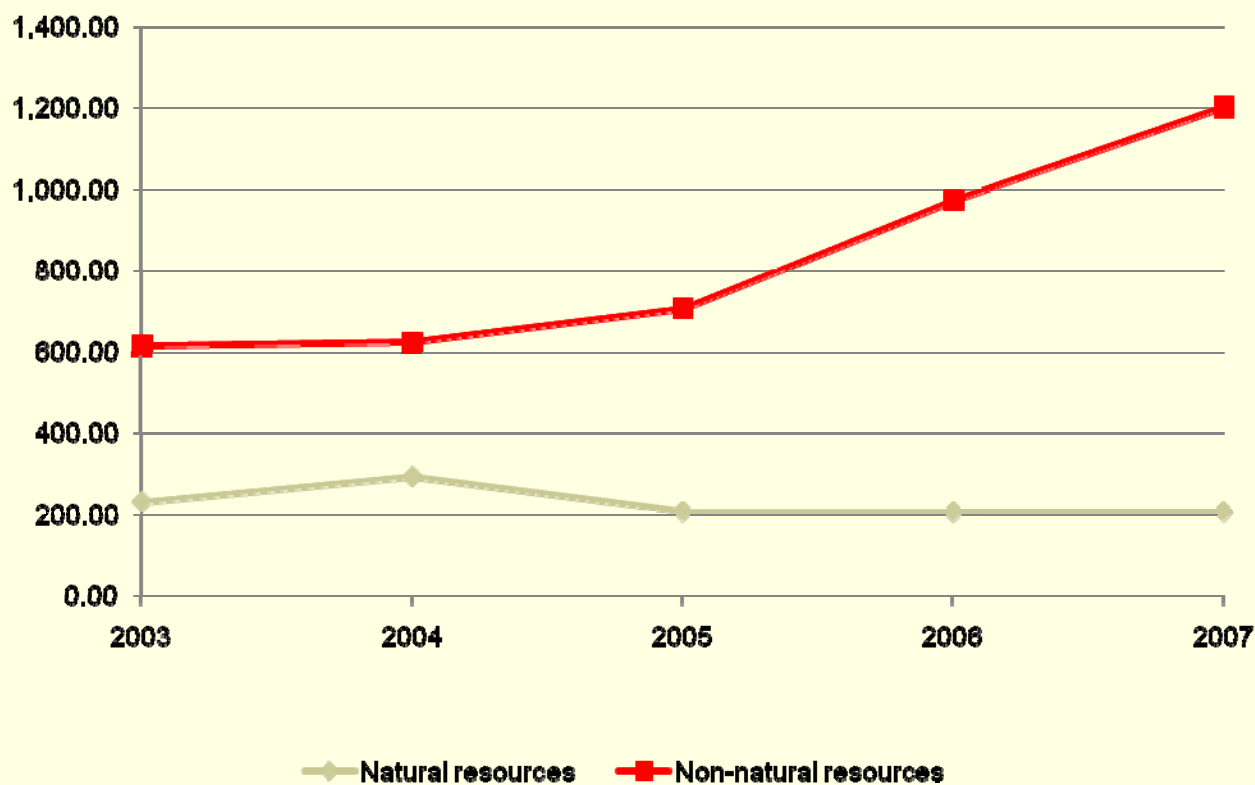


Растущая роль денежных поступлений: только экспорт может в достаточной мере защитить от стремительно растущего дефицита текущего баланса в странах ЦА



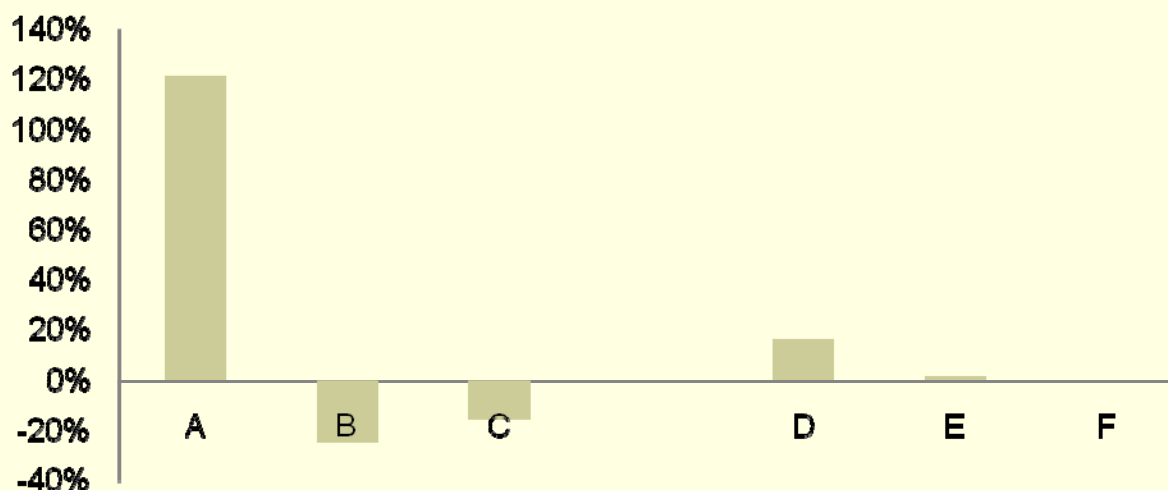
Роль экспорта: тогда как экспорт естественных природных ресурсов находится в стагнации, экспорт ненатуральных природных ресурсов стабильно растёт

Экспорт, в млн долл. США



Роль экспорта: основным источником роста экспорта ненатуральных природных ресурсов является рост экспорта существующей продукции на существующие рынки

Структура роста экспорта Таджикистана, 2003-07 гг.



A=“увеличение экспорта существующей продукции на существующие рынки”

B=“сокращение экспорта существующей продукции на существующие рынки”

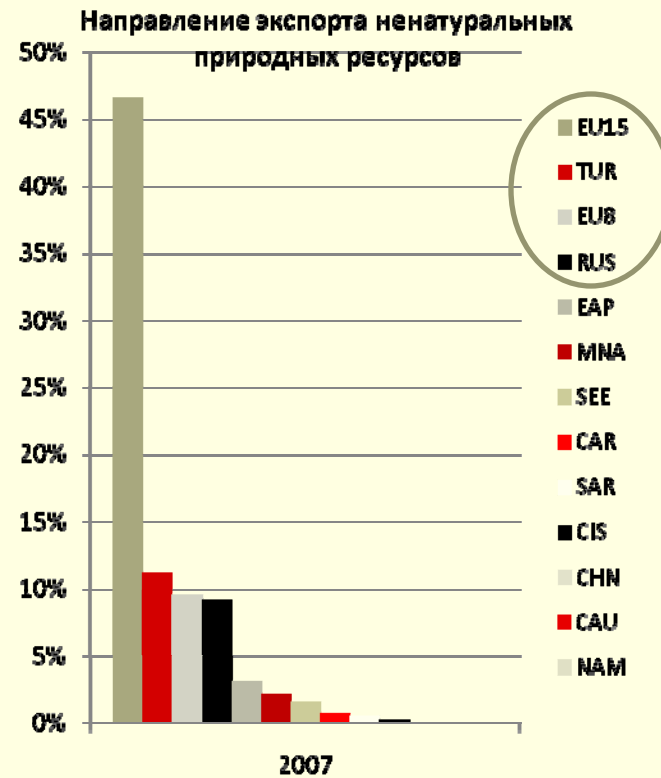
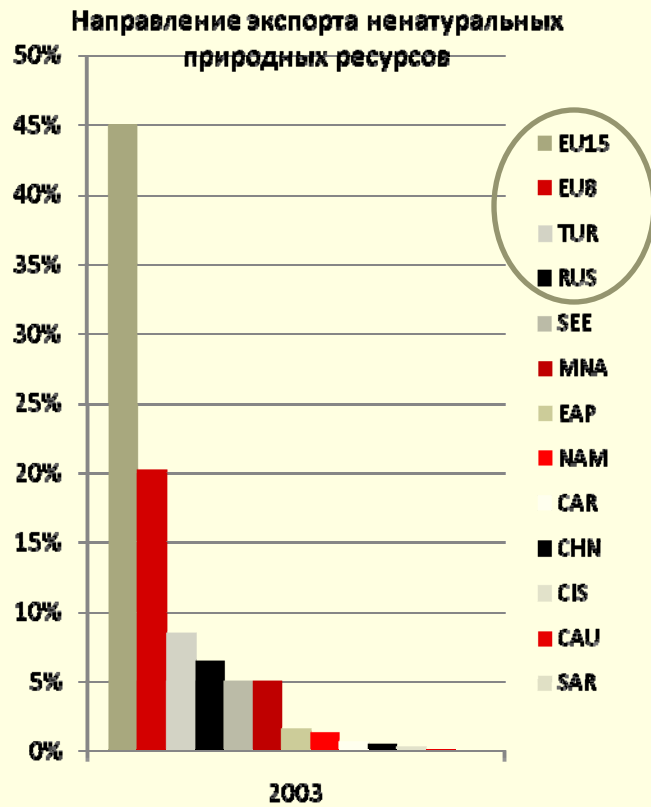
C=“прекращение экспорта существующей продукции на существующие рынки”

D=“экспорт существующей продукции на новые рынки”

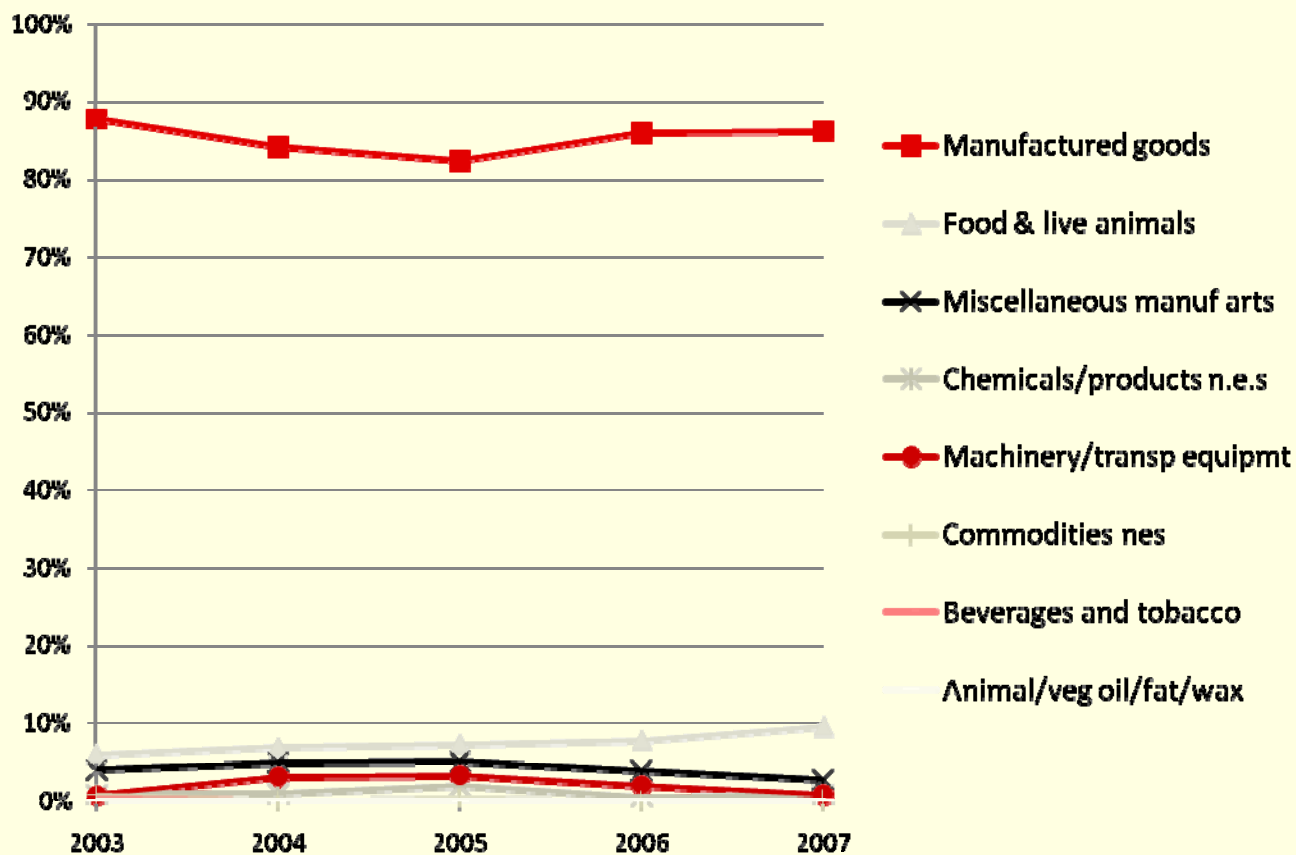
E=“экспорт новой продукции на существующие рынки”

F=“экспорт новой продукции на новые рынки”

Роль экспорта: 80% всего экспорта ненатуральных природных ресурсов направляется тем же самым партнёрам по направлению «Север-Юг»



Роль экспорта: 80% всего экспорта ненатуральных природных ресурсов - продукция из алюминия, хотя доля продовольственных товаров постоянно увеличивается

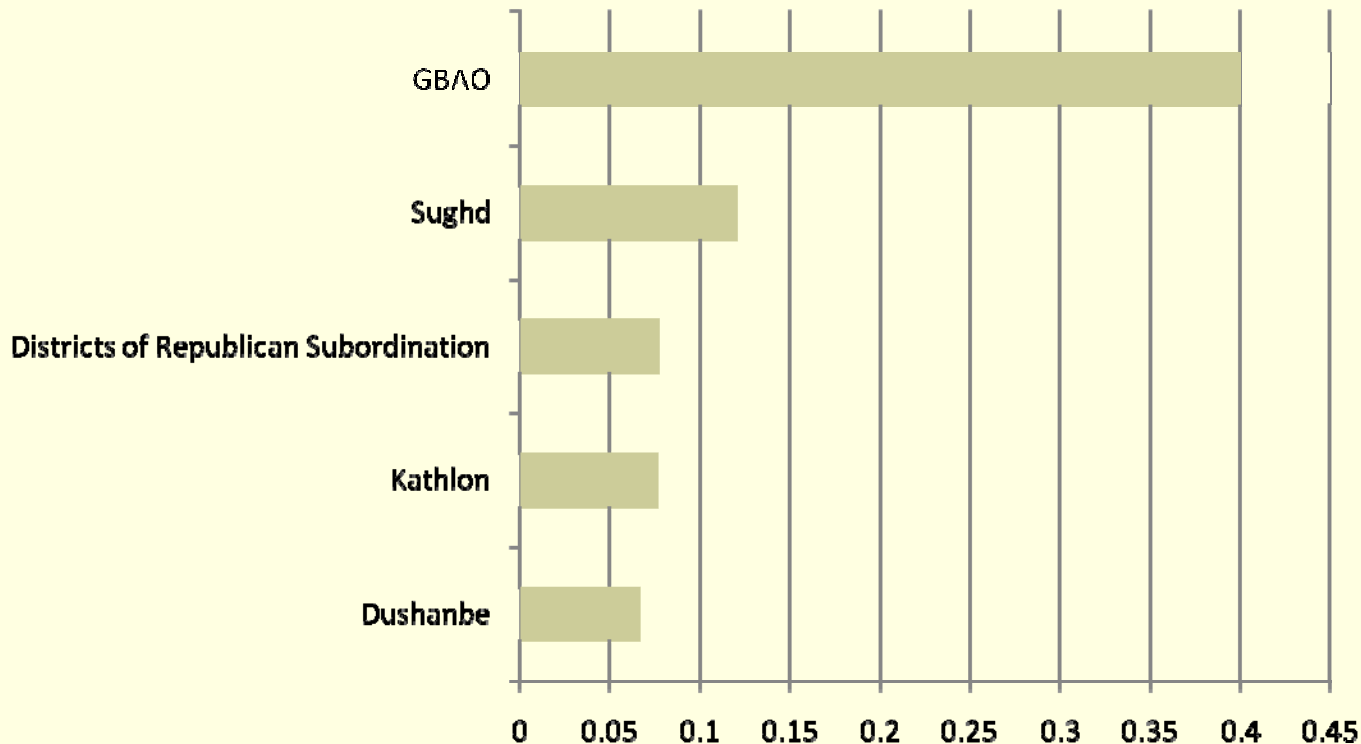


Роль экспорта: Показатели сравнительного преимущества Таджикистана смещаются на продовольственные товары, а также указывают на направление «Север – Юг»

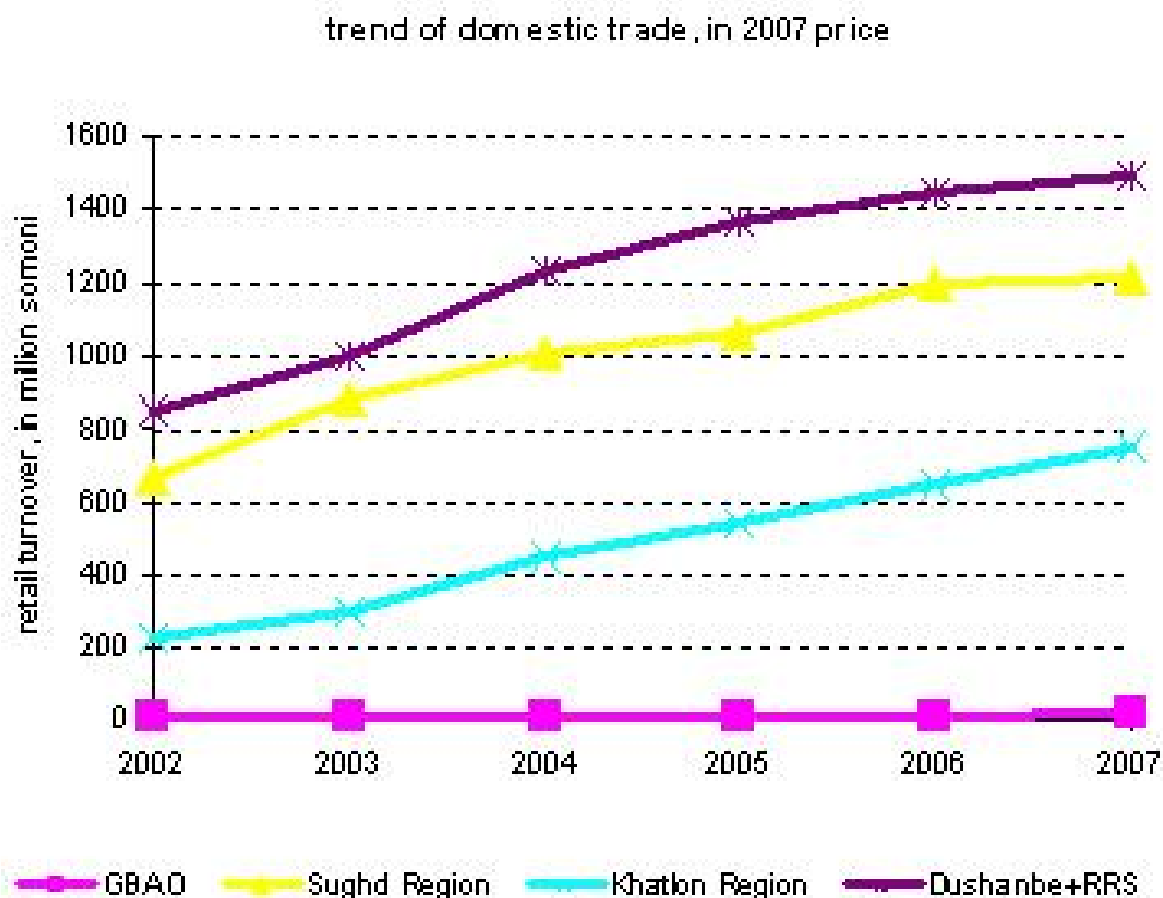
Продукция	Среднее ВСП, 2003-07 гг.	
	Таджикистан	Основные рынки
Другие орехи (свежие и сушённые)	5.48	Россия, Турция
Виноград (свежий и сушённый)	17.92	Россия
Другие фрукты (свежие)	6.47	Россия, Индия
Бобовые	5.21	Китай
Фруктовые соки (включая также виноградный муст)	8.39	Казахстан, Россия, Турция
Мужские костюмы и костюмы для мальчиков (мужская одежда)	9.35	Казахстан
Различные ферросплавы	4.53	Китай
Алюминиевая проволока	31.18	Казахстан
Прочие изделия из алюминия	2.30	Россия, Турция

Роль экспорта: Душанбе и Худжанд (включая прилегающие к ним территории) являются наиболее диверсифицироваными производственными базами по направлению «Север – Юг»

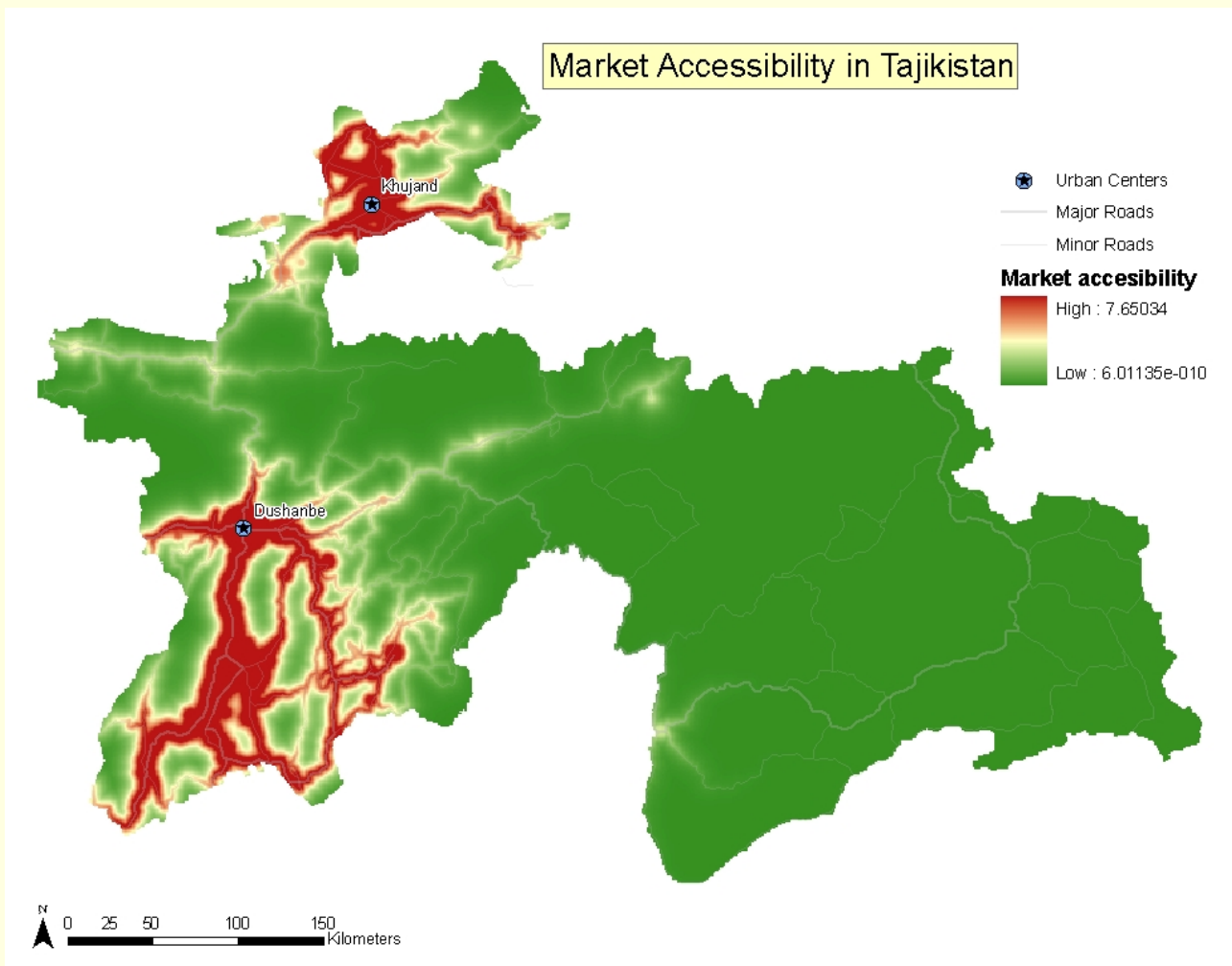
Standardized Herfindhal Index
Таджикистан, средние показатели 2005-07 гг.



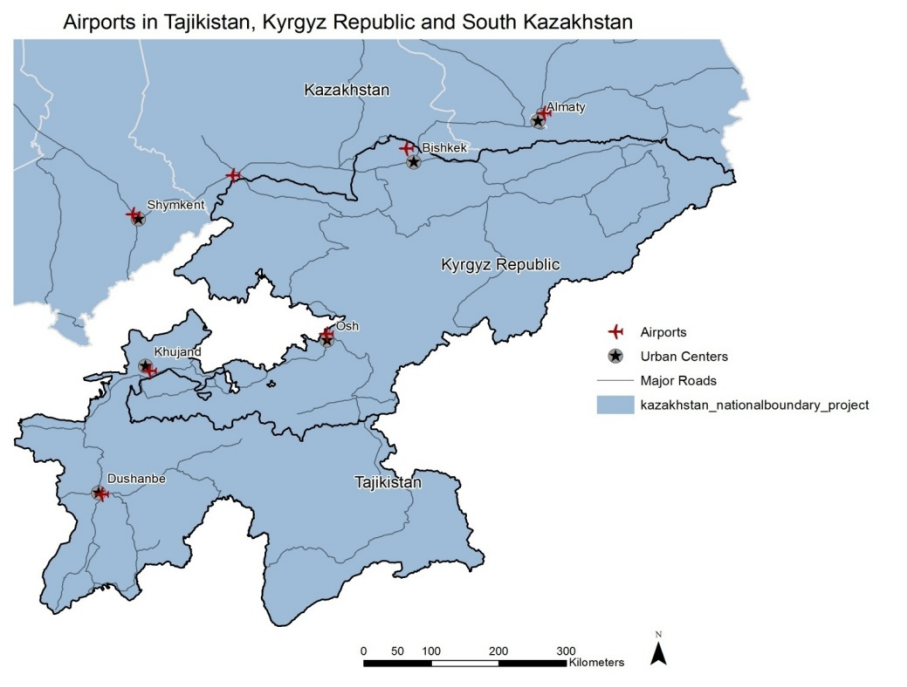
Роль экспорта: кроме того, Душанбе/РРП и Худжанд также являются лидерами по показателям внутренней торговли, опять указывая на направление «Север – Юг»



Роль экспорта: Душанбе и Худжанд также являются крупнейшими городами страны, наилучшим образом соединёнными друг с другом **в направлении «Север – Юг»**



Роль экспорта: Душанбе и Худжанд также имеют лучшее внешнее соединение через международные аэропорты, снова указывая на направление «Север – Юг»



½ внутренних рейсов вылетают из Душанбе, а 2/5 всех рейсов – из Худжанда. На долю Душанбе приходится ½ прилётов по внутренним рейсам, Худжанд - 2/5 всех внутренних рейсов. Душанбе на сегодняшний день выполняет прямой рейс в Франкфурт два раза в неделю через «Сомон Эйр», а также рейсы, выполняемые два раза в неделю, в Дубай, Стамбул, различные города России, Урумчи и прочие направления

**...но с существующими барьерами,
связанными с доступом к рынкам ...**

Выявление проблем доступа к рынку

Барьеры, связанные с транспортными услугами и логистикой

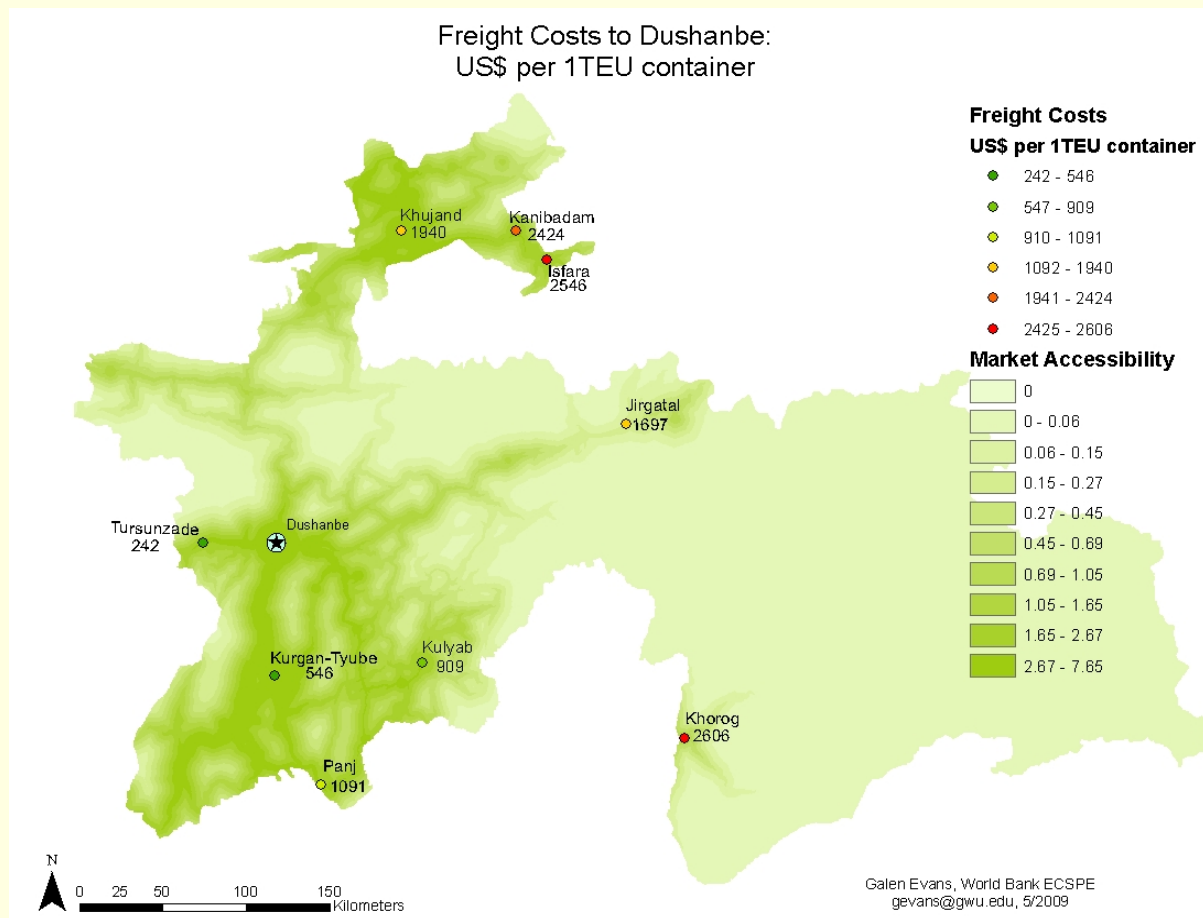
Внутренние транспортные расходы (в частности? между городами Душанбе и Худжанд) чрезмерно высоки по сравнению, скажем, с издержками на один импортируемый контейнер из США в Молдову (данные отчёта «Doing Business 2009»)

Направление	Протяженность, (в км.)	доллары США за 1 ТЕУ контейнер
по Душанбе	12	30 – 242
Душанбе – Турсунзаде	56	242
Душанбе – Курган-Тюбе	99	546
Душанбе – Куляб	204	909
Душанбе – Пяндж	206	1091
Душанбе – Джиргиталь	287	1697
импорт из Молдовы в США	7,668	1895
Душанбе – Худжанд	341	1940
Душанбе – Канибадам	421	2424
Душанбе – Исфара	448	2546
Душанбе – Хорог	524	2606

Выявление проблем доступа к рынку

Барьеры, связанные с транспортными услугами и логистикой

Стоимость перевозки фрахтовых грузов в Худжанд, Канибадам и Исфару чрезмерно высока (по сравнению с Джиргиталем), учитывая их доступ к рынку



Выявление проблем доступа к рынку

Барьеры, связанные с транспортными услугами и логистикой

... и учитывая, что Худжанд имеет хороший потенциал развития услуг мультимодальной транспортировки (автомобильный и железнодорожный) в условиях более выгодных региональных соединений и узлов



Source: Vavilon Freight Forwarder, Global Development Solutions, LLC

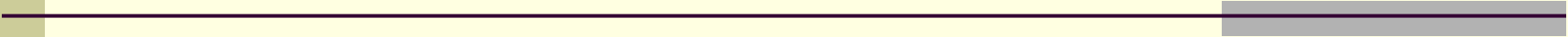
Note: Each border crossing takes a minimum of one day. If goods are perishable, customs may create excessive delays in an attempt to extract additional bribes. All trains departing Khujund must transit through Uzbekistan.

Выявление проблем доступа к рынку

Барьеры, связанные с транспортными услугами и логистикой

В Таджикистане почти не существует услуг по консолидации грузопоставок, хотя просматривается потенциал непосредственно по направлению «Север – Юг», соединяющему Душанбе и Худжанд с Кыргызстаном и Казахстаном на севере, а также с Афганистаном, Ираном и Турцией на юге

	Въезд грузового средства				Выезд грузового средства			
	2007 г.		2008 г.		2007 г.		2008 г.	
	С товаром	Пустой	С товаром	Пустой	С товаром	Пустой	С товаром	Пустой
Зарубежные страны	7,343	310	11,110	585	2,159	4,825	2,745	8,901
включая								
Иран	2,786	2	2,485	2	1,027	1,762	616	1,844
Турция	2,171	0	2,841	1	899	1,242	1,175	1,676
Китай	1,984	273	2,369	232	224	1,518	243	2,011
Афганистан	381	34	3,392	348	9	280	711	3,351
СНГ	5,340	340	4,963	255	1,961	3,448	1,806	3,164
включая								
Россия	172	91	272	131	41	112	14	171
Казахстан	2,137	14	1,472	16	786	1,362	802	662
Кыргызстан	1,341	221	1,662	87	713	691	742	1,030
Узбекистан	1,105	10	739	5	418	702	245	495
Туркменистан	527	0	762	0	2	524	0	755
Таджикистан	4,025	3,395	7,717	3,538	1,430	3,205	1,600	9,252
Всего	16,708	4,045	23,790	4,378	5,550	11,478	6,151	21,317



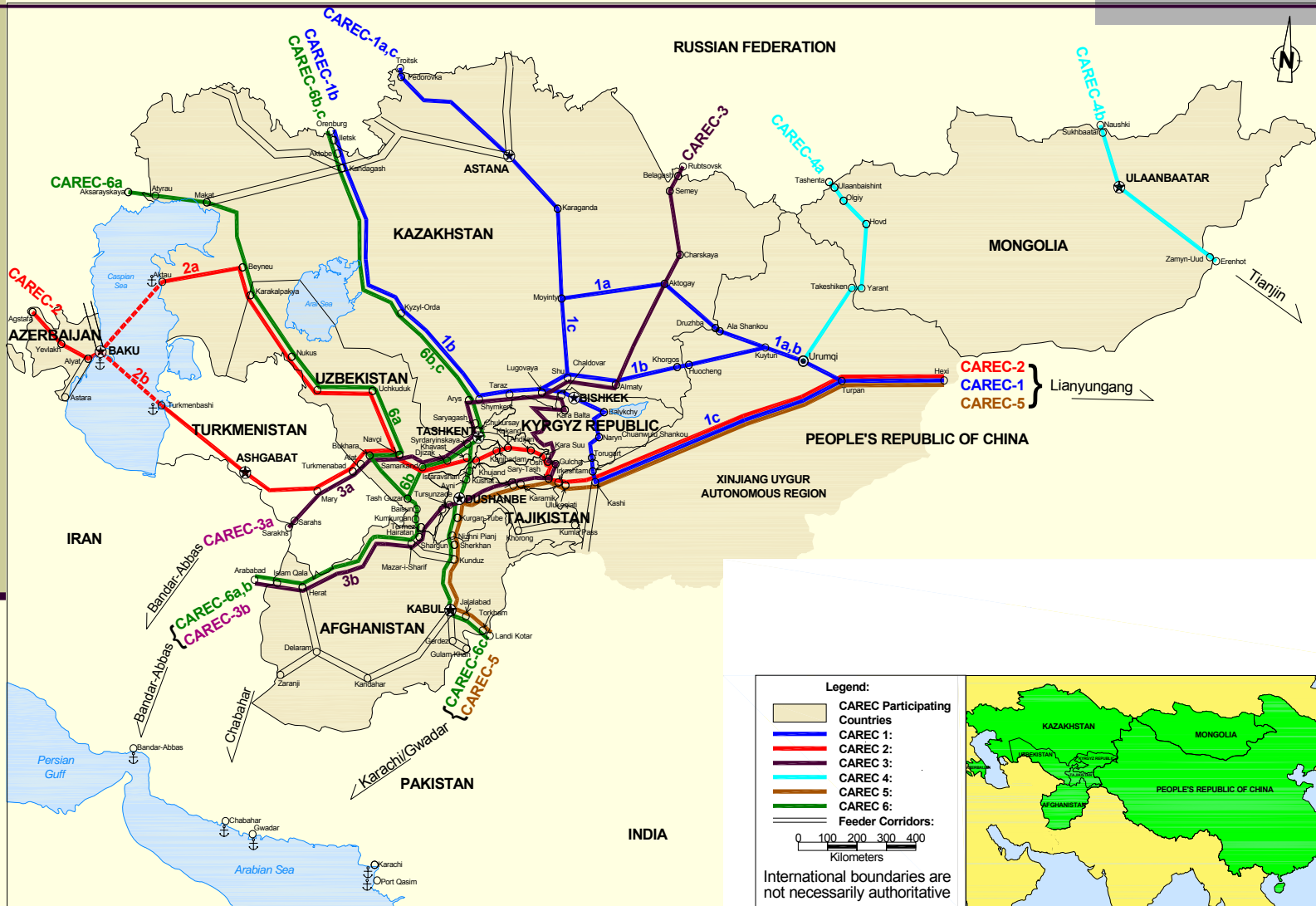
Каким образом можно усилить рост
посредством диверсификации
экспорта в таком контексте?

Стратегия экономического роста через выборочное соединение с рынками

- При такой стратегии, Правительство может использовать бюджетные средства для развития узлов (хабов) по мульти-модальной транспортировке, а также для совершенствования международных транспортных коридоров в целях сокращения затрат на торговлю
- Душанбе и Худжанд являются естественными кандидатами для развития такого рода узлов внутри Таджикистана
- Соединение «Душанбе-Худжанд-Исфара» (маршрут которого совпадает с соединением «Душанбе-Худжанд-Чанак» и уже финансируется кредитными средствами КНР в размере \$281 млн.), а также соединение «Душанбе-Нижний Пяндж» являются основными кандидатами на роль естественных коридоров для выхода страны к её основным рынкам экспорта товаров и услуг
- Данные города-узлы и коридоры внутри Таджикистана покрывают как раз те территории, где наиболее высок показатель деятельности в сфере агробизнеса и промышленного производства

Каким образом решить проблему высоких транспортных издержек для экспорта на рынки?

Выборочная политика по соединению рынков



Каким образом решить проблему высоких транспортных издержек для экспорта на рынки?

Выборочная политика по соединению рынков

- План действий CAREC не предлагает Правительствам первоочерёдность предлагаемых направлений по конкретным маршрутам коридоров, пересекающих территории стран-членов
- Все коридоры в направлении «Север-Юг», предлагаемые в плане действий CAREC, проходят через Узбекистан, хотя часто повторяющееся закрытие границы в одностороннем порядке и часто сообщаемые нарушения транзитных соглашений снижают предсказуемость транзита и увеличивают транспортные издержки
- Производимая и экспортируемая Казахстаном, Киргизией и Таджикистаном ненатуральная природная продукция (как, например, продовольствие и одежда) также транспортируются по коридору «Нижний Пяндж-**Душанбе-Худжанд-Исфара-Баткен-Ош-Бишкек-Алматы-Астана-Петропавловск**»
- Таким образом, политика по соединению рынков необходима для поддержки действий в направлении **коридора «Север-Юг»**, соединяющего 6 ведущих городов в Казахстане (Алматы и Астана), Киргизии (Бишкек и Ош) и Таджикистане (Душанбе и Худжанд), в качестве приоритетного транспортного соединения

Каким образом решить проблему высоких транспортных издержек для экспорта на рынки?

Выборочная политика по соединению рынков

- С развитием конкуренции и качества услуг в железнодорожной отрасли станет возможным создание базы по мульти-модальной транспортировке
- Как предусматривается Правительством Казахстана, развитие регионального центра логистики в Алматы будет в значительной мере содействовать развитию мульти-модальной транспортировки и снижению транспортных издержек. Это будет означать, что инициатива региональной интеграции, вовлекающей в данное время лишь Казахстан и Кыргызстан и сконцентрированной на торговых и транспортных потребностях логистики, полностью станет частью выборочной политики по соединению рынков
- Такой вариант коридора создаёт первоочерёдность маршрутов коридоров CAREC в Таджикистане: маршрут «Исфара-Ходжент-Душанбе-Нижний Пяндж»
- Незавершённое строительство тоннелей между городами Душанбе и Худжанд, а также соединяющей их автомобильной дороги, должно быть приоритетом №1 стратегии государства по развитию внутренней транспортной инфраструктуры. При завершении вышеуказанной дороги и тоннелей, время передвижения грузовых и легковых автомашин будет сокращено, в среднем, с 9 до 4 часов, значительно снижая при этом транспортные издержки

Каким образом решить проблему высоких транспортных издержек для экспорта на рынки?

Выборочная политика по соединению рынков

- Для содействия в координации требований физической инфраструктуры, а также мер фасилитации торговли и транспорта, международная практика предлагает создание института по управлению транспортными коридорами
- Создание данного института предлагается в контексте создания группы по решению проблем в области оперативных мероприятий с целью поддержания гибкости, необходимой для быстрого реагирования и обеспечения взаимодействия государства и частного сектора на всех уровнях
- Кроме того, создание данного института по управлению транспортными коридорами должно состоять из трёх ключевых групп: представителей Правительства на высоком уровне, основной группы и секретариата
- Финансирование данных групп по координации деятельности транспортных коридоров может включать членские взносы частных фирм и компаний, вклад со стороны Правительств вовлечённых стран, пошлину за использование коридора, а также финансирование со стороны доноров