Утверждена

постановлением Правительства

Республики Таджикистан

[от 1 апреля 2011 года №165](file:///C%3A%5CUsers%5CUser%5CDocuments%5Cview_sanadhoview.php%3Fshowdetail%3D%26sanadID%3D430%26language%3Dru)

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ЦЕЛЕВАЯ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН ДО 2025 ГОДА**

**1. Предисловие**

Республика Таджикистан с площадью в 143,1 тыс.. кв. км расположена в горной части Центральной Азии, в центре перекрестка, связующего развитые транспортные сети Севера (транспортные сети России и Казахстана) с крупными международными торговыми портами Юга (города-порты побережья Индийского океана), и на пути самой короткой торговой магистрали, связывающей Восток (в том числе Народную Республику Китай с её высоким темпом развития экономики) с Западом (страны Европы и другие государства бассейна Средиземноморья).

Транспортная инфраструктура страны, созданная в основном в 60-80 годах прошлого столетия как составная часть транспортной сети СССР, имела свойство односторонней территориальной тупиковости, и в 90-е годы быстро деградировала по объективным причинам.

В связи с тем что, в новой исторической стадии развития экономики существующая транспортная инфраструктура не соответствовала стратегическим задачам экономического развития в плане внутренних и внешних перевозок, возникла необходимость определения новой тенденции развития инфраструктуры наряду с другими стратегическими задачами развития экономики страны.

Транспортный комплекс Республики Таджикистан объединяет автомобильный, железнодорожный и авиационный виды транспорта, а также включает автомобильные дороги. В специфических природно-климатических условиях республики, около 93% территории которой занимают горы, автомобильный транспорт имеет важное стратегическое положение среди других видов транспортных средств, особенно в части обеспечения постоянных внутренних перевозок и охвата всех регионов страны. Поэтому придается особое значение развитию сети автомобильных дорог и ее объектов, обеспечивающих круглогодичную связь центра с другими регионами республики.

С развитием автомобильного транспорта расширение сети железных дорог, как крупнейшего перевозчика в плане международных перевозок, также Определено как важный фактор транспортной структуры страны. В этом направлении придается особое значение строительству новых линий железных дорог, соединяющих центр со стратегически важными регионами республики, железнодорожными сетями соседних государств и превращение их в дальнейшем в основную магистраль транзитных международных перевозок оценивается как главная основа международных транспортных связей.

В повышении уровня обслуживания и конкурентоспособности предприятий воздушного транспорта республики на международном уровне большое значение имеют реализация структурных реформ, обновление и укрепление технической базы, создание аэропортовских сооружений и современных терминалов данной отрасли, а также обеспечение самостоятельного аэронавигационного обслуживания страны.

Государственная целевая программа "Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года" (далее - Программа) разработана на основе многофакторного анализа, прогнозной оценки и программы развития всех составляющих транспортного комплекса Республики Таджикистан, с учетом того, что транспортный комплекс является двигательной силой в отношении с другими реальными секторами экономики страны.

### 2. Цели, задачи и принципы Программы

1) Цели и задачи Программы:

- разработка комплекса мер по последовательному развитию транспортного комплекса Республики Таджикистан, способного удовлетворять требования населения Республики Таджикистан в экономически выгодном и безопасном транспортном обслуживании, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе;

- создание инфраструктурной транспортной сети Республики Таджикистан, способствующей удовлетворению экономических и бытовых потребностей с соблюдением установленных норм безопасности.

2) Последовательное развитие транспортной отрасли Республики Таджикистан способствует развитию всех связанных с ней секторов экономики, созданию большого количества новых рабочих мест и улучшению социальной сферы общества. В этой связи необходимо уделить особое внимание развитию всех секторов транспортного комплекса республики, чего можно достичь в результате государственного регулирования отрасли. Очевидно, что такой процесс должен быть осуществлен в рамках единой программы макроэкономического и внутриотраслевого развития.

Основная задача программы заключается в обеспечении заслуживающей доверия, эффективной, действенной и интегрированной работы транспорта и инфраструктуры, содействующей социально-экономическому развитию региона. Она достигается путем повышения уровня сервисного обслуживания и минимизации транспортных затрат, улучшения качества автомобильных и железных дорог, авиалиний.

Следует отметить, что реализация данной Программы также создаст реальные предпосылки для достижения основных показателей национальных стратегий развития и снижения уровня бедности в стране.

Важнейшим показателем, характеризующим значимость той или иной отрасли для экономики и социальной сферы, является вклад отрасли в формирование Внутреннего валового продукта (далее - ВВП).

Рост реальных инвестиций в развитие транспортного комплекса является необходимым условием обеспечения стратегической задачи ускорения роста ВВП Республики Таджикистан. Удельный вес транспортных расходов в стоимости продукции колеблется от 5 до 35 процентов в зависимости от отрасли народного хозяйства.

Технически и морально устаревший транспортный парк препятствует снижению издержек обращения и приводит к заметному снижению уровня конкурентоспособности транспортных услуг в экономике Таджикистана.

Важнейшим социально-экономическим параметром, оказывающим влияние на объем пассажирских перевозок железнодорожным и воздушным транспортом. является темп роста реальных доходов на душу населения. Анализ показывает, что при росте реальных денежных доходов населения на 1 процент объем воздушных пассажирских перевозок возрастает в среднем на 1,6 процента.

3) Настоящая Программа основывается на данных исследований международных финансовых институтов и специалистов отрасли и имеет целью:

- предоставление инфраструктуры, которая сводит до минимума общие транспортные расходы;

- обеспечение развития отдельных видов транспорта в рамках их эффективной деятельности;

- способствование увеличению транзитных возможностей страны и превращение ее в туристический регион;

- способствование обеспечению свободной конкуренции во внутреннем и международном рынках транспортного обслуживания.

4) Программа подготовлена на основе следующих обоснованных предположений:

- ВВП будет иметь устойчивый рост в краткосрочном периоде развитии экономики около 5 процентов в год, в долгосрочном периоде до 4 процентов;

- темпы роста объема транспортной деятельности будет опережать рост ВВП и составит для автомобильного транспорта 1,4 процента к 1 проценту роста ВВП, воздушного и железнодорожного транспорта-1,6 процента.

5) При определении объема необходимых инвестиций для реализации мер, указанных в Программе, использованы следующие критерии:

- экономическая эффективность инвестиций,- 15 процентов;

-уровень риска при реализации Программы - наименьший;

- больше внимания уделять регионам, где уровень бедности населения и социальные потребности наивысшие;

- акцентировать внимание на международные магистрали.

6) Программа будет реализована в рамках следующих трех важных ограничений, а именно:

- увеличения вклада Правительства только при увеличении бюджетных доходов;

- нельготные займы (и некоторые льготные займы) в рамках пределов, устанавливаемых с точки зрения международных финансовых институтов;

- внешние займы осуществляются только на основе роста ВВП.

7) Поэтому:

а) в автотранспортном секторе:

- для модернизации парка подвижного состава будут использованы возможности частного сектора и местных органов власти;

- сеть логистических центров (транспортных терминалов) будет создаваться в основном за счет льготного кредитования и собственных средств перевозчиков;

б) в железнодорожном секторе:

- реализация проектов будет осуществляться за счет собственных доходов и привлечения частного капитала;

в) в воздушном секторе:

- авиакомпании должны быть способными по коммерческим процентным ставкам закупать необходимое оборудование, самолёты и вертолёты;

- деятельность аэропортов, терминалов и управления полетами будет обеспечена на основе повышения качества обслуживания;

г) в дорожном секторе (автомобильном и железнодорожном): в краткосрочном и среднесрочном периоде программа реабилитации должна полностью финансироваться за счет грантов и льготных кредитов международных финансовых институтов. В долгосрочный период необходимые средства на реконструкцию, строительство и содержание дорог будут направляться полностью за счет отечественных пользователей дорог.

### 3. Анализ нынешнего состояния отраслей

8) Переход к свободным рыночным отношениям, развал Советского Союза, ликвидация централизованной системы деятельности транспортного комплекса отразились на основных показателях деятельности транспортного комплекса. Так, в период с 1991 по 1996 годы перевозки грузов всеми видами транспорта сократились в 2,7 раза, грузооборотболее чем в 3,7 раза, перевозки пассажиров - в 4,3 раза.

Либерализация экономики и структурные преобразования в транспортном комплексе привели к развитию свободного рынка транспортных услуг и их интеграцию в развивающуюся рыночную экономику Таджикистана. Изменилась нормативно-правовая база и система управления транспортом.

Формирование с 1999 года тенденций экономического роста и улучшение благосостояния населения сформировали закономерное увеличение платежеспособного спроса на транспортные услуги. По данным официальной статистики в 2000-2008 годы транспортный комплекс Республики Таджикистан в целом удовлетворял растущий спрос на перевозки грузов и пассажиров.

Основным фактором, влияющим на рост объема грузоперевозок, является рост объема строительного и промышленного производства. Следует отметить, что почти 70 процентов народнохозяйственных грузов отраслей экономики приходится на долю автомобильного транспорта.

9) Вместе с тем, следует отметить наличие ряда серьезных проблем, которые в дальнейшем могут нивелировать, в целом, позитивные тенденции последних лет. К указанным проблемам относятся:

- высокий (50-70 процентов в ряде районов и подотраслей) износ подвижного состава (поездов, автомобилей);

- ценовая динамика транспортных услуг, устойчиво превышающая уровень инфляции;

- высокие объемы незавершенного строительства и несвоевременного ввода в эксплуатацию объектов магистральной транспортной инфраструктуры;

- относительно низкая степень безопасности функционирования транспортного комплекса.

10) Дальнейшее сохранение указанных проблем может вызвать ситуацию, в которой отечественный транспортный комплекс будет не в состоянии справиться с растущими потребностями экономики страны. Она может негативно отразиться па интенсивности (деловой: активности хозяйствующих субъектов, эффективности их деятельности и, в конечном счете, может явиться тормозом планируемого Правительством Республики Таджикистан мер социально-экономического развития республики на долгосрочные периоды по росту ВВП.

Последние годы за счет создания среды для свободной конкуренции и усиления государственного контроля обеспечено устойчивое и последовательное развитие удовлетворения потребностей рынка в транспортных услугах (перевозки грузов и пассажиров).

По результатам показателей 2008-2010 годов объем транспортного обслуживания всеми видами транспорта неуклонно возрос, рост среднегодового объема перевозки грузов составил 2,5-3,0 и перевозки пассажиров - 4,5-5,0 процентов.

Возросли темпы выделения средств на ремонт и содержание автомобильных дорог общего пользования наряду с увеличением инвестиций на их строительство, реконструкцию и восстановление, и это позволило в течение последних 4-5 лет реконструировать, построить и сдать в эксплуатацию более 2300 км дорог, 21,4 км туннелей, противолавинных галерей и около 200 малых и средних мостов длиной в 8,2 км.

11) Автомобильный транспорт в экономике республики играет большую роль, являясь главным элементом производственной инфраструктуры. Более 90 процентов грузовых и пассажирских перевозок внутри страны осуществляется автомобильным транспортом.

В период 1992-2000 годов объем перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом имел тенденцию снижения, а с 2001 года имеет тенденцию неуклонного роста. В среднем рост этих показателей в 2008-2010 года в перевозке грузов составил 21,7 процентов, а в перевозке пассажиров - 4,4 процента.

Анализ парка автотранспортных средств по срокам нахождения в эксплуатации показывает на прогрессирующее старение подвижного состава. Так, например, доля грузовых автомобилей и автобусов со сроком эксплуатации более 10 лет возросла до 80 процентов.

Следует отметить, что в 2010 году в Республике Таджикистан зарегистрировано 297272 единиц автотранспорта, что по сравнению с 2000 годом на 111588 единиц больше, из них 80 процентов составляют легковые автомобили, 14 процентов - грузовые и 6 процентов - автобусы.

Автотранспортная отрасль ускоренными темпами подверглась процессам разгосударствления и приватизации и в связи с этим следует отметить, что в значительной степени сократился мониторинг производственных процессов, происходящих на автомобильном транспорте, в значительной степени утрачено.

Сейчас, например, не введены механизмы мониторинга техникоэкономических показателей (возраст, грузоподъемность или пассажировместимость, точное число пробегов за определенное время, объемы выполненной работы и т.п.) и статистический учет этих показателей в частном секторе автомобильного транспорта. В результате, оценки транспортной деятельности являются весьма условными и выпадают из статистических отчетов. Этому процессу также способствует деятельность в качестве индивидуального предпринимателя на рынке транспортных услуг с использованием патентных разрешений.

В 1994 году на базе Душанбинского отделения Среднеазиатской железной дороги была создана Таджикская железная дорога. Ее протяженность составлю 679,9 км основных путей, из которых 61,5 км -двухпутные.

Таджикская железная дорога имеет 33 станций, в том числе на центральном участке - 10, северном, 10 и южном 13 станций.

В 1999 году была сдана в эксплуатацию новая железная дорога Курган-тюбе -Куляб, протяженность которой 132 км.

В настоящее время Таджикская железная дорога состоит из трех несвязанных между собой линии (центральной, северной и южной). Все эти участки соединяются через Узбекистан и Туркмению.

В настоящее время Таджикская железная дорога имеет на своем балансе 2128 грузовых, 397 пассажирских вагонов и 55 локомотивов. Общий объем перевозок грузов железнодорожным транспортом в 2010 году составил 10439,9 тыс.тонн, из них 4927,1 тыс.тонн - транзитные грузы.

Северный участок более развит, по нему перевозится 66,7 процентов общего объема и 100 процентов транзитных грузов.

Из общего количества пассажиров (593,8 тыс.пассажиров), перевезенных в 2010 году, только 0,9 тыс.пассажиров приходятся на транзитные перевозки.

13) Воздушный транспорт по сравнению с другими секторами транспорта отличают высокие скорости доставки пассажиров и грузов. Однако его условия характеризуются большой себестоимостью, зависимостью от погодных условий также ограниченностью габаритов к массы перевозимых грузов. Поэтому этот сектор транспортного комплекса ориентирован преимущественно на обеспечение дальних пассажирских перевозок, а также срочной доставки мелкопартионных дорогостоящих грузов.

Деятельность воздушного транспорта республики осуществляется 4 международными аэропортами 3 отечественными авиакомпаниям -I на более 58 тыс..км авиалиний.

В республике общее количество воздушных судов составляет 37 единиц, в том числе 33 самолетов и 4 вертолета. В настоящее время из общего количества воздушных судов 45 процентов самолетов и 75 процентов вертолетов являются исправными.

Эксплуатанты воздушных судов в основном используют неконкурентоспособные на международных воздушных линиях воздушные суда производства СНГ. Для повышения деятельности авиационных услуг и создания конкуренции на международных авиалиниях с 2007 года до сегодняшнего дня отечественные компании: приобрели и используют 8 современных самолетов "Боинг", отвечающих международным требованиям, и в 2010 году более 90 процентов международных, перевозок пассажиров осуществлено этими самолетами.

Международные авиаперевозки Республики Таджикистан с Российской Федерацией составляют 87 процентов, с КНР 4,7 и Турцией 4,1 процента. Остальные приходятся на Казахстан, Кыргызстан, Иран и ОАЭ. Следует отметить, что на долю отечественных авиаперевозчиков приходится около 45 процентов международных пассажирских перевозок. Около 70 процентов международных полетов осуществляется из Душанбинского. 28 процентов из Худжандского и 2,0 процента из Курган-тюбинекого и Кулябского аэропортов.

14) Автомобильные дороги занимают особое место в транспортном комплексе Республики Таджикистан.

Коренные преобразования претерпело дорожное хозяйство республики в годы независимости. Бурными темпами развивается строительство и реабилитация автодорог, а также тоннелей, позволяющие обеспечить круглогодичную связь центра республики со всеми регионами.

В период 2005-2010 годов реализованы проекты по реконструкции и строительству автомобильных дорог Душанбе - Худжанд - Чанак (граница Республики Узбекистан), Душанбе - Рашт - Карамык (граница Кыргызской Республики) Душанбе - Куляб - Хорог - Кульма (граница Китайской Народной Республики), Душанбе - Курган-тюбе - Нижний Пяндж (граница Исламской Республики Афганистан) и ряд других важных проектов.

В настоящее время общая протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 13968 км и автодорог не общего пользования составляет 12791 км.

Характеристика плотности дорожной сети является одним из традиционных показателей, которая определяет потребность в ресурсах для развития транспортной инфраструктуры. Этот показатель особенно важен при определении приоритета перевозки грузов и пассажиров между автомобильным и железнодорожным транспортом.

Плотность дорожной сети на 1000 кв.км площади Республики Таджикистан в 2010 году составил 187,0 км (в том числе с твердым покрытием 104,4 км), что значительно ниже чем в экономически развитых странах (США -600, Канада-300 км/1000 кв.км).

Вопрос обеспеченности дорог с асфальтобетонным покрытием в региональном аспекте имеет важное социально-экономическое значение.

Согласно статистике, сеть автодорог Таджикистана в 2008 году составляла 26766 км. Все дороги являются государственными. Сеть автодорог общего пользования при Министерстве транспорта и коммуникаций состоит из 13975 км дорог (52,2% сети). Ведомственные дороги составляют 12791 км, т.е. 47,8 % всей сети дорог. Сеть дорог общего пользования включает 5291 км республиканских и 8684 км местных дорог, что составляют соответственно 37,9% и 62,1%.

Республиканские дороги являются основными артериями, формирующими сеть дорог, которые проиндексированы, и включают 17 международных и 86 республиканских дорог.

Следует отметить, что в соответствии с принятой классификацией дорог в республике почти нет дорог категории I и всего 1,1% всех дорог относятся к категории II. Кроме этого, 23,1 процентов республиканских и 84,1 процентов местных дорог относятся к категории V.

По типу покрытия 28 процентов протяженности дорог составляет асфальт, 45 процентов - гравий, обработанный битумом, оставшиеся 27 процентов -гравий, необработанный битумом.

Среди других республиканских дорог 42 процента имеют протяженности менее 10 км и 92 процентов - менее 50 км. Из них 96,5 процентов являются внутрирайонными, остальные 3,5 процентамежрайонные, обслуживающие более одного района.

В соответствии с техническими характеристиками эти дороги относятся к категории II-Y. Из них более чем 46 процентов по протяженности относятся к категории III, 41 процент - категории IV и около 13 процентов - к категории Y. Среди них 1385,4 км дорог имеют большую социально-экономическую важность, чем другие дороги, и на них зарегистрирована сравнительно более высокая интенсивность движения.

Кроме того, насчитывается 1261 местных дорог общей протяженностью 8684 км, которые связывают населенные пункты в сельской местности, а также ведут к главным дорогам. Протяженность большинства этих дорог (более 60 процентов) составляют менее 5 км, а более 25 км - около 3,2 процентов.

Протяженность ведомственных дорог составляет 12791 км. Это в основном промышленные, технологические и подъездные дороги на различных объектах и сельхозугодиях. Эти дороги не являются дорогами общего пользования и находятся на балансе и финансовом содержании нескольких министерств и ведомств, комитетов и исполнительных органов государственной власти городов и районов.

Таджикистан расположен в сети Азиатских Автомобильных Дорог и граничит с Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой, Исламским Республики Афганистан и Китайской Народной Республикой. Вдоль границы Таджикистана насчитываются 25 пограничных пропускных пунктов. Из них 17 пропускных пунктов находятся на границе с Узбекистаном, 5- на границе с Кыргызстаном, 2-на границе с Исламским Республики Афганистан и 1 - на границе с Китайской Народной Республикой.

15) Целью формирования международных транспортных коридоров на территории Республики Таджикистан является повышение эффективности внешнеторговых и транзитных перевозок и обеспечение гарантий их осуществления на основе международных соглашений и договорённостей, укрепляющих экономическую безопасность государств.

Транзитные коридоры и интермодальные (мультимодальные) маршруты, проходящие через Республику Таджикистан, обеспечивают связь стран СНГ с северным Афганистаном, Пакистаном, Индией, Китаем, а также странами персидского залива и странами этого региона.

Международные перевозки грузов, в основном проходят через 12 пропускных пунктов, где они проверяются и регистрируются.

На рынок автотранспортных услуг и международные автомобильные сообщения негативное влияние имеют различные барьеры. Результатом их действия являются ограничение доступа на рынок, повышение стоимости доставки грузов, увеличение сроков доставки, снижение эффективности автомобильных перевозок и, в конечном итоге, снижение конкурентоспособности внешнеторговых товаров. Внесенная новая форма таможенной документации, регистрации товаров и автотранспортных средств ощутимо сократило время таможенных процедур, особенно для транзитных грузов. Облегчены и процедуры для большегрузных автотранспортных средств, передвигающихся с использованием специальных книжек ТIR. Также внедрена система предварительной обработки информации и электронной документации погранично-таможенными службами при предъявлении информации заранее.

Доминирующим транспортом перевозки грузов и людей за пределы страны, является железнодорожный транспорт. Анализ показывает, что из всего количества международных пассажирских перевозок 25,9 процентов осуществляются по автодорогам, 32,0 процента по железным дорогам и 40,9 процентов самолетами. Международные грузоперевозки в основном осуществляются железнодорожным (95,9 процентов) и автомобильным транспортами (3,5 процента).

Длинное расстояние перевозки, в среднем составляющее 1421 км является идеальным для железнодорожного транспорта и вероятнее всего, железнодорожный транспорт сохранит свою доминирующую позицию.

Эффективная система транспортировки является неотъемлемой частью экономики. Географическое положение Таджикистана благоприятно для того, чтобы сделать его мостом между Восточной и Южной Азией (Исламским Республики Афганистан, Китайской Народной Республикой, Пакистаном, Индией, Малайзией и Сингапуром), а также странами Средней Азии, СНГ и Юго-Западной Азии.

Образование свободных экономических зон в Согдийской и Хатлонской областях может способствовать экономической активности международных коридоров. Дальнейшая оптимизация материальных и информационных потоков, в зависимости от ситуации на рынках и адекватное обеспечение экономической конкурентоспособности предприятии транспорта возможно на основе совершенствования коммуникаций и создания региональных логистических систем, охватывающих всю цепь товародвижения с максимально эффективными связями между отправителями и получателями грузов.

### 4. Программа развития отраслей до 2025 года

16) С учетом результатов анализа состояния отдельных отраслей транспорта республики и задач, определенных Национальной стратегией развития и другими краткосрочными и долгосрочными программами социально-экономического развития страны, а также достижения основной цели - полного вывода страны из коммуникационного тупика и превращение ее в транзитное государство в регионе, Государственная целевая программа развития отраслей транспорта республики разработана на определенные периоды: краткосрочный до 2015 года, среднесрочный до 2020 года и долгосрочный до 2025 года.

#### 1. Развитие автотранспортной отрасли

17) В краткосрочном периоде государственная инвестиция будет направлена на приобретение автобусов и троллейбусов для городов Душанбе и областных центров. Частные предприниматели на основе льготного кредита будут привлекаться, в основном на междугородные и международные перевозки пассажиров и грузов, а также на местные перевозки небольшими автобусами.

В этом периоде предусматривается создание сети логистической службы республиканского значения в городах, областных и районных центрах, а также международных логистических центров в городах Вахдат, Худжанд и Нижнем Пяндже. В период 2012-2014 годов намечается строительство приграничных терминалов.

В среднесрочный период предполагается создание троллейбусных парков, тяговых подстанций и тяговых сетей в гг. Курган-тюбе и Куляб, также предоставление льготных кредитов участникам международных перевозок для закупки автотранспортных средств, отвечающих международным стандартам.

Прирост притока пассажиров и естественный прирост населения, дает основание в долгосрочный период предусмотреть в направления вокруг столицы -городов Вахдат, Турсунзаде, Гиссарского района и поселка Сомони района Рудаки, а также городов Курган-тюбе и Сарбанд создание троллейбусной пригородной линии.

В этот период, как и в среднесрочном периоде, будет предусмотрено льготное кредитование для закупки автотранспортных средств для участников международных перевозок, условная сумма которого составляет 0,5 миллиона долларов в год.