

ВЫСТУПЛЕНИЕ

**Национального координатора от Республики Таджикистан
Нурова А.Х. на первом собрании групп экспертов по развитию
среднеазиатских транспортных связей**

**Уважаемый господин Председатель,
Уважаемые участники собрания,**

Дамы и господа,

Позвольте мне от имени Правительства Республики Таджикистан приветствовать здесь представителей стран участников собрания, международных организаций, финансовых институтов и выразить благодарность организаторам за инициативу в организации о проведении данного собрания.

Транспорт играл и продолжает играть важную роль в становлении и развитии рыночных отношений во многих странах, в том числе он должен сыграть эту роль в странах Центральной Азии.

Развитие транзитных коридоров в регионах способствует ускорению интеграционных процессов и создает благоприятные условия для экономического роста всех стран центральноазиатского региона.

В последнее десятилетие Правительство Республики Таджикистан придаёт особое значение проблеме формированию торговых маршрутов, так как Таджикистан – это перекрёсток Азии со странами Ближнего Востока и Европы. Страна расположена на юго-востоке Центральной Азии и имеет общие границы с **Китайской Народной Республикой, Исламским Государством Афганистан, Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан**. На юго-востоке Таджикистан отделен от Индии и Пакистана полосой афганской территории шириной от 15 до 65 км, так называемым «Ваханским коридором».

Сотни лет караванные маршруты Великого шелкового пути проходили через Таджикистан, так как это был кратчайший торговый путь из Азии в Европу. Транзитный проезд по территории Республики Таджикистан обеспечивает соседним государствам уменьшение расстояний и сроков доставки товаров и является с экономической точки зрения межгосударственным маршрутом транзита товаров, который проходит по территории Республики Таджикистан.

*** Между Китайской Народной Республикой и Республикой Узбекистан автомобильная дорога:**

- граница Узбекистана – Турсун-Заде-Душанбе-Вахдат-Дангара-Куляб-Хорог-перевал Кульма- граница КНР-1084 км.

- граница Узбекистана - Шаартуз-Курган-Тюбе-Дангара-Куляб, с выходом на Хорог и далее на перевал Кульма и границу КНР –1134 км.

*** Между Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан эффективный транзит может быть осуществлён по транзитным коридорам:**

- Бекабад-Канибадам-Исфара-граница Кыргызстана-148 км.
- граница Узбекистана - Душанбе-Вахдат-Джиргаталь-Карамык-граница Кыргызстана- 438 км.

*** Между Исламским государством Афганистан и Республикой Узбекистан экономическими дорогами является:**

- Нижний Пяндж-Душанбе-Ура-Тюбе-граница Узбекистана - 576 км.
- Нижний Пяндж-Душанбе-Турсун-Заде-граница Узбекистана - 250 км.

*** Исламское Государство Афганистан и Китайскую Народную Республику связывают автомобильные дороги:**

- Нижний Пяндж-Курган-Тюбе-Куляб-Хорог-Мургаб-перевал Кульма – 1018 км.
- Хорог-Мургаб-перевал Кульма – 380 км.

*** Для перевозки народнохозяйственных грузов из Республики Кыргызстан в Исламское Государство Афганистан рационально используются транспортные магистрали:**

- Кызыл-Арт-Мургаб-Хорог-граница Афганистана – 490 км.
- Граница Кыргызстана-Джиргаталь-Душанбе-Нижний Пяндж – 507 км.

Главное в предлагаемых нами вариантов транзита по Республике Таджикистан - это обеспечение комфортабельности условий проезда автотранспортных средств, а выбор транспортного коридора, в конечном счете, остаётся за перевозчиком, и чем лучше будет организована работа своей инфраструктуры, тем больше количество стран будут использовать территорию для целей транзита и торговли.

После получения независимости центральноазиатские государства, в том числе и Таджикистан, переживают переходной период. Поэтому в регионе еще не сформировался общий механизм транзита товаров и услуг, который бы отвечал требованиям рыночной экономики. Каждое государство, регулируя свое законодательство, не учитывает перспективу развития транспортного комплекса региона. Этим объясняется наличие множества барьеров на транспортных коридорах.

По существующей схеме торговли товары народного потребления импортируются в Таджикистан из европейских стран и Китайской Народной Республики, а экспорт нашей продукции, большая часть которого занимает сельхозпродукция, осуществляется транзитом через Узбекистан и Казахстан.

На пути движения наших товаров по территориям соседних государств имеют места барьеры, которые неоднократно рассматривались на международном уровне. В настоящее время при пересечении границ

транспортными средствами имеет место незаконное взимание финансовых средств и большие простои автомобилей на пограничных переходах. Вследствие этого наши товары, попадая на рынки торговли, становятся не конкурентноспособными из-за удорожания их стоимости и потери товарного вида.

Мы считаем, что основной задачей, которую необходимо решить в ближайшей перспективе является унификация транспортных законодательств и выработка мер по устранению внутренних барьеров, ликвидация которых обеспечивает беспрепятственное перемещение товаров. При этом необходимо обязательно внедрить современные технические средства контроля за сроками перемещения транспортных средств. Реализация этих мер по согласованию со странами, по территориям которых осуществляется транзит товаров и услуг по пути из Европы в Азию и обратно является первейшим условием развития международной торговли.

Решение этих вопросов в настоящий момент наиболее актуально и требует тесного сотрудничества и заинтересованности на международном уровне. При этом для исключения фактов дискриминации транзитно-развивающихся стран и обеспечения доступа их услуг на международные рынки необходимо обеспечить систему адекватного контроля со стороны международных организаций.

Я хотел бы более подробно остановиться на мерах, принимаемых Республикой Таджикистан в деле развития торговли в регионе и создания торговых маршрутов. На настоящий момент в Республике Таджикистан определены три главных торгово-транзитных коридора, которые проходят по нашей территории с Востока на Запад и один с Севера на Юг и имеют международное значение.

Первый транзитный коридор проходит по северу Таджикистана и определён как Бекабад-Канибадам с выходом на город Коканд Республики Узбекистан и Баткенткенский район Республики Кыргызстан. Особенностью этого транзитно-торгового участка является то, что он действует параллельно с железной дорогой и проходит по современной автомобильной дорогой.

Правительство Республики Таджикистан изыскивает возможность электрификации этого участка железной дороги и снижения, таким образом, тарифов на перевозку транзитных грузов. Обеспечение минимальной стоимости транзитных перевозок на этом маршруте важно для Узбекистана, так как это кратчайший путь движения товаров из Ферганской долины в центральные районы Узбекистана и далее на Запад.

Важное значение для развития торгово-экономических отношений в регионе имеет транспортный коридор граница Узбекистана – Душанбе–Джиргиталь-граница Кыргызстана, длина которого составляет 416 км. Этот торговый маршрут из года в год наращивает свою значимость и завоевывает симпатию бизнесменов. По нашему мнению он

будет самым приоритетным из всех существующих на территории Таджикистана коридоров, по которым потоком пойдут товары из Китайской Народной Республики в другие государства. Следует отметить, что данный маршрут очень гармонично вписывается в дорожный комплекс региона и он будет соответствовать международным стандартам, если два соседних государства Таджикистан и Кыргызстан осуществят реабилитацию участков автомобильной дороги от Дарбанда до границы Кыргызстана таджикской стороной и от границы Кыргызстана до Сари Таш кыргызской стороной и решат проблему строительства современного пограничного перехода на границе.

Для создания Международного транспортного коридора в страны юго-восточного региона, в частности Китай, в настоящее время закончено строительство автомобильной дороги Мургаб-перевал Кульма. Недавно Правительством Таджикистана решён вопрос о выделении средств для строительства участка Мургаб-Тахтамыш, длиной 38 км. Доведение этого участка до требований международных стандартов обеспечит возможность транзита товаров из северо-восточных и восточных регионов Афганистана в Китайскую Народную Республику и обратно.

При содействии Исламского Банка Развития, Кувейтского фонда, Саудовского фонда и фонда ОПЕК осуществляется реконструкция двух участков автомобильной дороги Куляб-Калаи Хумб. Оба эти участка являются составной частью транспортного коридора, проходящего в непосредственной близости от границ Афганистана в пойме реки Пяндж. В этом случае протяжённость маршрута транспортировки товаров от наших западных границ до границ Китайской Народной Республики составляет 900 км, а от границы Афганистана до границ Китая протяжённость маршрута составляет 400 км.

Для развития сотрудничества с Афганистаном и включения его в орбиту торгово-экономических отношений центральноазиатских государств, намечено строительство 3-х мостовых переходов через реку Пяндж на автомобильной дороге Душанбе-Хорог. В настоящее время один мост у г. Хорог сдан в эксплуатацию, заканчивается строительство второго моста в посёлке Рузвай. Строительство этих мостовых переходов увеличит объём транзита товаров по данному направлению.

Стабилизация общественно-политической обстановки в соседних государствах - первейшее условие образования маршрута движения товаров через территорию Таджикистана в направлении Восток-Запад и Восток-Юго-Запад с выходом через Афганистан на Иран и Турцию и через Пакистан к Индийскому океану.

Развитие транспортных магистралей, соединяющих северные провинции Афганистана и центральноазиатские государства, позволит перейти на качественно новый уровень торгово-экономических отношений между ними. В этом плане ожидается рост товарооборота по

транзитному коридору Кундуз-Нижний Пяндж-Душанбе-Худжанд-Ташкент, который будет проходить по территории 3-х государств: Исламского Государства Афганистан, Республики Таджикистан и Республики Узбекистан.

Осознавая роль и необходимость наращивания торгово-экономических отношений между государствами региона Правительством Республики Таджикистан принято решение об интенсификации строительства автодорожного тоннеля «Анзоб» и привлечения для строительства иранских дорожно-строительных фирм. Строительство тоннеля «Анзоб» позволит решить проблему обеспечения круглогодичного функционирования транзитного коридора «Север-Юг», несмотря на наличие двух высокогорных перевалов, проходящих на высоте 3400 метров над уровнем моря.

Вторым, не менее важным вопросом в развитии данного маршрута перемещения товаров является строительство мостового перехода в посёлке Нижний Пяндж. Имеющаяся в настоящее время понтонная переправа не обеспечивает требуемую регулярность транзитных перевозок и является тормозом в развитии торгово-экономических отношений между государствами региона.

Особое место в развитии торговли и свободного перемещения товаров имеет строительство на международных транспортных коридорах современных пограничных переходов. В республике запланировано построить 25 международных пограничных переходов.

Однако первоочередным является строительство современных пограничных переходов на границе с Кыргызстаном и Китайской Народной Республикой.

Республика Таджикистан 14 июля 2003 года вступила в систему TIR с получением книжек МДП, но однако, его выполнение в настоящее время считается односторонним, т.е. систематически теряется наш рынок транспортных услуг. Основным критерием данного факта является отсутствие надлежащего парка автотранспортных средств, соответствующего международным стандартам.

Имеющийся парк подвижного состава со времен Советского Союза полностью устарел, приватизирован и передан в частный сектор, который осуществляет транспортные услуги на территории республики.

Из года в год Республика Таджикистан наращивает объём авиационных перевозок, однако в вопросах транзита имеются проблемы.

Основной поток транзитных полётов авиации направлен с севера на юг и из Европы в Юго-Восточную Азию. Для увеличения транзита воздушных судов открыты четыре коридора пересечения государственной границы с Исламским Государством Афганистан, что позволило авиакомпаниям выполнять более экономичные полёты.

Круг зарубежных партнеров по развитию маршрутов транзитной торговли Республики Таджикистан весьма обширен. Налажены тесные

деловые отношения с Азиатским Банком Развития, Всемирным Банком, Исламским Банком Развития, Кувейтским Фондом Арабского Экономического Развития, Фондом Ага-Хана и многими другими донорами. Правительством Республики Таджикистан и этими финансовыми институтами достигнута договорённость об инвестировании строительства и реабилитации автомобильных дорог Таджикистана. Хорошие современные автомобильные и железные дороги, воздушные коридоры имеют сегодня стратегически важное значение для развития торговли между Европой и Азией.

Мы надеемся, что данное собрание будет способствовать выработке качественно новых методов и средств взаимодействия в сфере транспорта и торговли между странами-участницами нашего собрания, а также развитию международного экономического сотрудничества.

Благодарю за внимание.