

**Уважаемые коллеги!
Дамы, господа!**

Разрешите , прежде всего, выразить свою искреннюю признательность организаторам настоящей конференции и надеюсь, что результаты обсуждения внесенных вопросов будут способствовать повышению эффективности транспортного обеспечения во внешнеэкономической деятельности наших государств.

Особое место в этом направлении занимают развитые сети международных транспортных коридоров , проходящих через территории наших государств. Формирование и развития сети международных транспортных коридоров на территории государств должно рассматриваться на фоне основных аспектов развития мировой транспортной системы, как одной из составляющих процесса мирового экономического развития.

Политика транспортного комплекса Республики Таджикистан основывается на международных конвенциях и договорах в области автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта.

Республика Таджикистан ратифицировала 6 международных Конвенций и договоров в области транспорта.

- Конвенция о дорожном движении 1968,
- Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968,
- Конвенция о договоре международной дорожной перевозки грузов, КДПГ 1956,
- Таможенная Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1957,
- Конвенция о договоре международной автомобильной перевозки пассажиров и багажа КАПП 1973,
- Конвенция о международной гражданской авиации 1975.

В связи с развитием международных перевозок и использованием транзитного потенциала транспортной инфраструктуры ведутся соответствующие подготовительные работы к присоединению и подписанию Протокола к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки груза (КДПГ, 1978). Также, ведется работа по приведению законодательной базы Республики Таджикистан в области транспорта , в соответствие с международными правовыми документами.

В связи с развитием транспортного комплекса, расширение сети международных транспортных коридоров, строительство, реабилитация и реконструкция

автомобильных и железных дорог в структуре национальной экономики определено как приоритетное направление. Всё это в перспективе будет способствовать существенному изменению схемы и структуры международных грузопотоков, эффективности интеграции и экономическому росту. Для Таджикистана, как и других стран Центральной Азии не имеющих выхода к морю, важность транспортных коридоров очевидна. Наши страны в большей степени страдают от ограничения возможностей для торговли, и поэтому существует убедительная и насущная необходимость в сотрудничестве с третьей страной для улучшения транспортного потенциала и доступа к рынкам.

Для развития сотрудничества с Афганистаном и включения его в орбиту торгово-экономических отношений Центрально-Азиатских государств построено и сданы в эксплуатацию 4 мостовых переходов через реку Пяндж. Строительство этих мостов увеличит объём транзита товаров по данному направлению.

В этом плане ожидается рост товарооборота на транзитном коридоре Кундуз-Нижний Пяндж – Душанбе – Худжанд - Ташкент, который будет проходить по территории 3-х государств: Афганистан, Таджикистан, Узбекистан. Протяжённость коридора от Нижнего Пянджа до Худжанда составляет 565 км., в составе которого завершается строительства тоннеля «Истиклол», идёт реабилитация автодороги Душанбе - Чанак со строительством тоннеля «Шахристан». По завершению строительства этих объектов, проблема обеспечения круглогодичного функционирования транзитного коридора «Север-Юг» будет практически решена.

Важное значение для развития торгово-экономических отношений в регионе имеет транспортный коридор граница Узбекистана- Душанбе – Джиргиталь - граница Кыргызстана, длина которого составляет 434 км. Этот торговый маршрут из года в год наращивает значимость и завоевывает симпатию бизнесменов. По предварительным оценкам он будет самым приоритетным из всех существующих на территории Таджикистана коридоров, по которым потоком пойдут товары из КНР в другие государства, в том числе ИГА и ИРИ. Следует отметить, что данный маршрут очень гармонично вписывается в дорожный комплекс региона, и он будет соответствовать международным стандартам, так как по территории Республики Таджикистана по всему участку идёт реабилитация данной автодороги. Создан международный транспортный коридор в страны Юго-Восточной Азии к портам Индийского океана, с выходом на Каракорумское Шоссе.

Ведётся строительства и реабилитация отдельных участков автодороги по направлению Куляб - Калаихум общей протяжённостью 168 км. Расстояние от примыкания к Каракорумское шоссе до порта Карачи (Пакистан) составляет 2567 км, что на 170 км короче по сравнению с направлением Ош - Сары Таш-Иркештам - Кашгар (по территории Кыргызстана).

Как видно по всем направлениям Республики Таджикистан, в том числе Азиатских шоссейных дорог АН 7, АН 65, АН 66 идёт активное реабилитация и строительство автодорог, которые имеют региональный характер. Тем самым Таджикистан выполняют требования Соглашения Азиатских шоссейных дорог о приведение коридоров проходящих по территории страны в соответствии к международным стандартам.

На строительство и реабилитацию автомобильных дорог международных транспортных коридоров Правительством республики направлено более 500 млн. долларов США.

К примеру:

1. Строительство тоннеля «Истиклол»
2. Строительство тоннеля Шар-Шар;
3. Реабилитации дороги Душанбе гр. Кыргызстана фаза 1 и фаза 2;
4. Реабилитации автодороги Дусти –Нижний Пяндж фаза 1;
5. Реабилитации автодороги Душанбе -Чанак;
6. Реабилитация автодороги Шагон-Зигар фаза 2.

На ряду с автомобильными перевозками немаловажную роль в транспортной инфраструктуре играет и железная дорога. Около 90% внешних грузоперевозок осуществляется железнодорожным транспортом.

На сегодняшний день в республике функционируют 25 тарифных железнодорожных станций.

С началом ввода в эксплуатацию железнодорожной линии Курган-Тюбе - Куляб открылось железнодорожное сообщение по направлению Куляб - Астрахань.

В мае 2004 года начал курсировать пассажирский поезд сообщением Худжанд-Саратов. С 4-го ноября 2005 года возобновлено железнодорожное сообщение по маршруту Душанбе-Москва.

Предусматривается строительство второго пути на участке Кайракум - Канибадам (40км), электрификация участка Бекабад - Канибадам (110км), что позволит улучшить транзитный потенциал данного участка в регионе (увеличение скорости и снижение себестоимости перевозки грузов).

Так же необходимо отметить, что в целях снижения себестоимости перевозок, рациональное использование транспорта и во избежание автомобильных пробок (которое в последние годы очень часто встречаются на автодорогах мира), предлагаем рассмотреть водный маршрут Чорджоу - Нижний Пяндж. Напомню, что данный маршрут существовал в советское время и успешно использовался для перевозки нефтепродуктов из Туркменистана в Таджикистан. Хотелось, бы

ОБСЕ выступила катализатором для организации изучения данного маршрута и в дальнейшем использовать её во благо наших стран и всего региона.

Учитывая новые эти возможности, Республики Таджикистан готова к совместному поиску путей развития международного транспортного диалога, установления партнерских отношений между субъектами транспортного рынка и пользователями транспортных услуг на основе доверия и сотрудничества.

В завершение хотел бы, еще раз поблагодарить организаторов за прекрасную организацию работы конференции и оказанное гостеприимство.

Благодарю за внимание!