

Утверждена
постановлением Правительства
Республики Таджикистан
от 1 апреля 2011 года №165

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 аэропортовых 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, грузооборот более 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 на 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, противополавинных 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 пассажироместимость, 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 приходится 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-тюбинского 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 процента межрайонные, обслуживающие более одного района.

В соответствии с техническими характеристиками эти дороги относятся к категории II-V. Из них более чем 46 процентов по протяженности относятся к категории III, 41 процент - категории IV и около 13 процентов - к категории V. 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 Республикой 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 Республикой 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 TIR. 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 транспортом (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 (Исламской Республикой 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 предприятия 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 направлении 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.

Схема инвестирования программы развития автотранспортной отрасли с определением основных мероприятий приведена в нижеследующей таблице:

таблица I

Программа развития автомобильного транспорта общего пользования

(в млн.долл.США)

№	Показатели	Период			Итого	исполняющий орган
		до 2015 года	до 2020 года	до 2025 года		
1	Проект развития общест-	6,2	4,9		11,1	исполнительный орган

венного транспорта					государственной	
города Душанбе					власти города	
					Душанбе	
+-----+						
2) Создание логистических	1,5			1,5	Министерство транс-	
центров республикан-					порта Республики	
ского значения					Таджикистан	
					(далее МТ РТ)	
+-----+						
3) Строительство приграни-	15.0			15.0	МТ РТ	
чных терминалов						
+-----+						
4) Приобретение автотран-	1.5	2.5	3.0	7.0	Транспортные предпри-	
спортных средств для					яимя и учреждения	
международных перевозок						
+-----+						
5) Создание троллейбусного	11.0	4.0		15.0	исполнительный орган	
парка, тяговой сети и					государственной	
подстанции в гг.					власти гг.	
Курган-тюбе и Сарбанд					Курган-тюбе	
					Сарбанд	
+-----+						
6) Создание троллейбусного	13.0			13.0	исполнительный орган	
парка тяговой сети и					государственной	
подстанции в г. Кулябе					власти г.Куляба	
+-----+						
7) Создание троллейбусного	5.5	10.5	16.0		исполнительные органы	
парка тяговой сети и					государственной влас-	
подстанции в гг. Вахдат					ти гг.Вахдат.	
Турсунзаде, Гиссарского					Турсунзаде	
района и в посёлка					Гиссарского района и	
Сомони					района Рудаки	
района Рудаки						
+-----+						
Итого Долларов США	24.2	36.9	17.5	18.6		
+-----+						
сомони	106,	162,	77,0	346,0		
	6	4				
+-----+						

2. Развитие железнодорожного транспорта

18) Анализ сложившейся ситуации в отрасли показывает, что инвестиции в инфраструктуру железной дороги будут более прибыльными, чем в других секторах транспорта.

19) Реализация индивидуального плана реструктуризации

Государственного унитарного предприятия "Рохи охани Тоҷикистон" обеспечит реальную возможность для привлечения частного капитала в различные области железнодорожного транспорта:

- своевременная замена шпал и на этой основе обеспечение безопасного движения поездов;
- замена всех изношенных рельсов, стрелок и использование рельсов Р-65 с долговечным сроком использования;
- обновление парка локомотивов и вагонов;
- реконструкция ремонтных цехов с целью снижения лишних расходов, связанных с использованием вагонов и локомотивов;
- создание необходимых условий для развития интермодальных перевозок.

В течение этого периода также будут проведены детальные технико-экономические и финансовые обоснования для строительства важных железнодорожных сетей Колхозабад - Нижний Пяндж - граница Исламской Республики Афганистан, Вахдат -Карамык (граница Кыргызстана), соединение Таджикской железной дороги (Айвадж) через Афганистан с железной дорогой Турменистана и Север-Юг, обеспечивающая связь центра Республики Таджикистан с Согдийской областью.

20) На краткосрочный период:

- продолжится строительство участка Вахдат-Яван для будущей железной дороги Душанбе-Курган-тюбе;
- продолжится замена шпал, балласта и обновление рельсовых путей;
- будут приняты меры по ремонту и содержанию около 150 мостов, по предотвращению коррозии во избежание дальнейшего разрушения;
- будет приобретено 20 магистральных и 9 маневровых локомотивов.

21) На среднесрочный период:

- продолжатся работы по замене шпал, рельсовых путей, с акцентом на обновление рельсов;
- будут реконструированы 55 мостов;
- будут приобретены семь железнодорожных магистральных локомотивов;
- будут приобретены и восстановлены грузовые вагоны;
- будет начато строительства железной дороги Вахдат-Карамык (граница и Колхозабад- Нижний Пяндж- граница Исламской Республики Афганистан;

За этот период для субсидирования пригородных нерентабельных сообщений ежегодно предусматривается от 0,4 до 0,5 миллиона долларов.

22) На долгосрочном периоде:

- продолжатся работы по замене шпал и рельсовых путей с учетом обновления рельсов;
- будут реконструированы 10 мостов; -полностью обновятся грузовые вагоны; - будет модернизированы (обновлены) локомотивные депо; -будет начато строительство железной дороги Север - Юг. 23) Субсидирование пригородных

нерентабельных сообщений до 2025 года составит в среднем 0,6 миллиона долларов в год.

таблица 2

Инвестиции на развитие железнодорожного транспорта
(в млн.долл.США)

№	Показатели	Период					Итого	исполняющий орган	
		до 2015 года	до 2020 года	до 2025 года					
1	2	3	4	5	6	7			
1	Приобретение локомотивов				8.0	39.2	33.0	80.2	Государственное унитарное предприятие "Рохи охани Точикистон"
2	Строительство железной дороги Вахдат - Карамык				660.	825.	1485.		МГ РТ
3	Приобретение вагонов		68		16.0	21.	11.0	48.68	Государственное унитарное предприятие "Рохи охини" Точикистон
4	Строительство железной дороги Колхозабад-Нижний Пяндж - граница Исламской Республики Афганистан			124.				124.7	МГ РТ
5	Строительство железнодорожного участка Вахдат - Яван			180.				180.0	МГ РТ
6	Улучшение верхнего строения пути железнодорожного полотна				30.0	27.0		57.0	Государственное унитарное предприятие "Рохи охини" Точикистон
7	Реконструкция и содержание мостов				7.5	9.0		16.5	Государственное унитарное предприятие "Рохи охини" Точикистон

8	Строительство железной	390	3900.	МТ	РТ
	дороги Север - Юг	0.0	0		
Итого	доллары США	204.	883.	4805	5892.
		0	1	0	1
	сомони	897.	388	2114	2592
		6	5.2	2.0	4.8

3. Развитие гражданской авиации

24) На основе проведенного анализа, а также технических, финансовых и экономических обоснований, предполагается принять необходимые меры по реализации государственных инвестиций в сектор гражданской авиации.

Продолжится реструктуризация и проведение реформ в отрасли, укрепление нормативно-правовой базы, создающей конкурентную среду для новых участников рынка.

25) В краткосрочный период завершится строительство международного терминала аэропорта Душанбе. За указанный период, также намечается обновление парка воздушных судов и аппаратуры ГУП "Таджикаэронавигация".

26) В среднесрочный период предполагается приватизация акционерных предприятий структуры гражданской авиации, которые осуществляют свою деятельность в условиях конкуренции, и не будут получать финансовой поддержки государственного бюджета. Подразделения предоставления услуг по продаже билетов, заправке, питанию и гостиничных услуг также будут приватизированы.

27) На среднесрочный период предполагается реализация следующих инвестиционных проектов:

- строительство нового командно-диспетчерского пункта (КДП) в городе Душанбе;

- реконструкция взлетно-посадочной полосы и рулежной дорожки аэропорта Куляба;

- удлинение взлетно-посадочной полосы аэропорта Курган-тюбе на 800 метров, реконструкция рулежной дорожки;

- реконструкция международного аэропорта города Курган-тюбе.

28) Субсидирование авиационных услуг по внутренним воздушным линиям (ВВЛ) будет решаться на тендерной основе между всеми провайдерами авиационных. Контракты будут присуждены на основе оценки преимущества заявленной стоимости в сочетании с качеством обслуживания и требуемых субсидий, предложенною в заявке.

Управление воздушным движением будет оставаться в содержании государства, но сборы должны покрывать долгосрочные затраты.

29) На долгосрочный период (после 2019 года) намечается строительство второй взлетно-посадочной полосы в аэропорту Душанбе на общую сумму в 40 миллионов долларов.

Также начнется реконструкция местных аэропортов для использования малой авиации. Расширится использование авиации в сельском и лесном хозяйствах страны.

30) Инвестиции для развития гражданской авиации на период до 2025 года приведены в таблице 3.

таблица 3

Инвестиции на развитие гражданской авиации

(в млн.долл.США)

№	Показатели	Период			Итого	исполняющий орган
		до 2015 года	до 2020 года	до 2025 года		
1	Строительство международного терминала в аэропорте города Душанбе	32.47			32.47	ОАО "Международный аэропорт Душанбе"
2	Приобретение самолетов	27.5			27,5	ОАО "Таджик Эйр", частные авиакомпании
3	Обновление аэронавигационной аппаратуры	20.0			20.0	ГУП "Тиджик-аэропавигация"
4	Строительство ЦУП аэропортов Курган-тюбе и рулежной дорожки в аэропорту Куляба	64.5			64.5	ОАО "Международный аэропорт Курган-тюбе" ОАО "Международный аэропорт Куляб"
5	Строительство второй взлетно-посадочной полосы в Душанбинском аэропорту	40.0			40.0	ОАО "Международный аэропорт Душанбе"
6	Обслуживание местных аэропортов	2.5			2.5	Исполнительные органы государственной власти городов и районов
7	Реконструкция и содержание мостов	3.0	3.0	6.0		
8	Реконструкция аэропорта					ОАО "Международный аэропорт Душанбе"

		города Курган- тубе		50,0			50.0		аэропорт Курган-тубе"	
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+										
		долларов США		130.		67.5		45.5		243.0
		Итого		0						
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+										
		сомони		572.		297.		200.		1069.
				0		0		3		2
+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+-----+										

4. Развитие автодорожных сетей

31) Анализ состояния автомобильных дорог показал, что приблизительно 75 процентов республиканских дорог утратили полностью или часть своего асфальтового покрытия и от 60 до 80 процентов дорожной сети не пригодны для содержания без значительной реабилитации. Скорость движения на более чем 48 процентах дорожной сети не превышает 35км/час. После реабилитации ожидается, что сеть будет иметь пропускную способность для обслуживания прогнозируемого дорожного движения до 2025 года.

На краткосрочный период приоритетными будут общие инвестиции на реабилитацию международной дороги Вахдат-Дангара, который включает строительство туннеля Чормагзак, и в связи со строительством Рогунской плотины на завершение 75 км заменяющего звена между Оби Гармом и Нурабадом на дороге Душанбе-Карамык (граница Кыргызстапа), а также продолжение реализации проектов по направлениям Душанбе-Куляб-Калай-хум и Душанбе-Турсунзаде.

В этот период также предусматривается реабилитация 166 мостов на общую стоимость более 8 млн.долларов США.

В Программе на среднесрочный период (2014-2019 годы) предусмотрено привлечение инвестиций для выполнения работ по реконструкции и восстановлению дорог международного значения общей протяженностью 734 км на сумму 161 миллиона долларов США.

В среднесрочный период также предусматривается реабилитация средних и больших мостов на общую сумму 6,5 млн.дол.

За этот период из общей суммы содержания автодорог в 184,1 млн.долларов США на содержание международных и республиканских автодорог предусматривается 128,87 млн.долларов США, местных автодорог - 55,23 млн.долларов США.

В период 2015-2017 гг. будет построена Южно-обходная дорога г.Душанбе протяженностью 16,5 км На сумму 26,4 млн.долларов США и обходная дорога г.Худжанда стоимостью 16,4 млн.долларов США в период 2018-2019 гг .

Важными Международными сообщениями на этом периоде являются Исфара - граница Кыргызской Республики (МД 15). Исфара-граница : Республики Узбекистан (МД 17) и др. Затраты на эти новые проекты, общей протяженностью 1080,1 км, оцениваются в 238 миллионов долларов США. Ожидаемый экономический возврат от инвестирования составляет 17,9 процентов.

В долгосрочном периоде улучшится возможность большего финансирования Правительством Республики Таджикистан на реализацию программ реабилитации.

Тем не менее, льготное кредитование будет оставаться основным источником финансирования.

В долгосрочный период будут реабилитированы мосты на общую сумму 5,5 млн.долларов США.

За этот период для содержания на должном уровне автодорог предусматривается выделение 274,2 млн.долларов США, в том числе на содержание международных и республиканских автодорог около 192 млн.долларов США, а для местных автодорог - 82,26 млн.долл.

Одновременно за эти периоды предусмотрено строительство сооружений придорожной инфраструктуры (заправочных станций, станций техобслуживания, магазинов, кемпингов и гостиниц), способствующих улучшению транспортного обслуживания.

32) Обобщенный план инвестиций на строительство, реконструкцию и содержание автодорог, с классификацией выполнения работ и периодов приведен в таблице 4.

таблица 4

План инвестиций на реконструкцию и строительство автодорог до 2025 года
(в млн.долл.США)

№	Показатели	Период				Итого	исполняющий
		до 2015 года	до 2020 года	до 2025 года	Итого		
1	Реконструкция и строительство автодорог, в том числе:	км	711.8	1312.1	2141.4	4165.3	МТ РТ
	сумма	215.1	253.6	429.6	898.3	МТ РТ	
	в том числе:						
2	международных	км	609.3	734.0	1080.1	2423.4	МТ РТ
	сумма	194.8	161.0	238.5	594.3	МТ РТ	
3	республиканских	км	102.5	578.1	1061.3	1741.9	МТ РТ
	сумма	20.2	92.0	191.2	303.4	МТ РТ	
4	Реконструкция и строительство мостов	метров	4854.0	6325.0	5786.0	16965.0	МТ РТ
	сумма	8.1	6.6	5.5	20.2	МТ РТ	
5	Инвестиции на содержание		63.5	166.8	287.4	517.7	МТ РТ

РД 004 Пугус-Сафедорак	18,3 3 682 465	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 014 Янгн Шахр-Тандикул	22,0 2 549 470	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 018 256км МД 07-райцентр Джиргаталь	4,0 463 540	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 019 259км МД 07-райцентр Джиргаталь	2,0 23 1 770	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 020 Ляхш-Аэропорт Ляхш	1,6 185416	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 022 Вахдат-Ромит	37,0 7 283 672	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 048 Душанбе-Гиссар	17,6 3 355 493	кратко-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 03 Лабн Джар-Калай-хум	135,0 35 210 553	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
Калай-хум-Рушан	155,0 37 242 470	средне-
МД 04	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
Рушан-Хорог	85,0 20 423 290	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 08 Гулистан-Дусти	132,0 25 984 992	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 09 Кабадиян-Айвадж	85,0 12 020 955	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 10 Айвадж -гр.Республики Узбекистан	33,0 4 949 730	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 13 Канибадам-Спитамен	70,0 9 899 610	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
МД 16 Исфара-гр.Кыргызской Республики	44,0 7 641 480	средне-
	срочный	
+-----+-----+-----+-----+-----+		
РД 001 Гушари-к курорту Ходжа -Обигарм	5,7 1 430 739,9	средне-
	срочный	

РД 003	Истаравшан-дом отдыха Хаватаг	10,1	1 170 438,5	средне-срочный
РД 005	Варзоб ГЭС-Харангон	10,9	2 145 730	средне-срочный
Д 007	Шахринав-санаторий Каратаг	3,4	394 009	средне-срочный
РД 008	47км МД 02-Каратаг	4,5	521 483	средне-срочный
РД 012	14км МД 02-к курорту Шаамбари	8,3	961 846	средне-срочный
РД 014	Янги Шахр-Тандикул	22,0	2 549 470	средне-срочный
РД 021	214км МД 07-райцентр Таджикабад	16,7	3 287 495	средне-срочный
РД 025	62 км МД 04-г. Нурек	5,3	614 191	средне-срочный
РД 026	Дангара. Кангурт-Балджуван, Ховалинг	60,0	6 953 100	средне-срочный
РД 027	Сомончи-Олимтой	9,8	1 135 673	средне-срочный
РД 028	Нуришарк-Сомончи-Чоркул	29,9	3 464 962	средне-срочный
РД 029	1 км МД 08-райцентр Мир Сайд Али Хамадони	13,1	1 518 094	средне-срочный
РД 030	Курбоншахид-Темурмалик	21,0	4 133 976	средне-срочный
РД 038	456 км МД 04-райцентр Ванч	61,3	7 103 750	средне-срочный
РД 040	39км МД 06-к санаторию Гармчашма	6,2	1 220 507	средне-срочный
РД 042	Душанбе-Яван-Абдурахмани Дхсами	107	12 399 695	средне-

	- Уяли			срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 043	Рудаки-развилка Ляур		11,6 1 344 266	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 045	Рудаки-Шуртугай		80,9 12 138 883	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 049	Фермерское хозяйство "Россия"-	9.1	1 054 554	средне-
	Фермерское			срочный
	хозяйство "Гулистон"			
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 051	Ходжамастон-Кизил Кала		13,5 1 564 448	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 052	ЗАО Таджикистан-Кипр Киме		4,5 521 483	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 059	Узуп-Заповедник "Тигровая Балка"	32,5	4 876 560	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 074	Канибадам-Спитамен-г. Худжанд	8.4	973 451	средне-
	со стороны Октена			срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 084	Подъездная дорога к ж/д станции			средне-
	Канибадам	7,1	822 862	срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 085	Подъездная дорога к санаторию	4.0	463 588	средне-
	Канибадам			срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 086	Подъездная дорога к райцентру	11,3	1 309 647	средне-
	Шайдон			срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 087	Подъездная дорога к городу Рагун	10,7	2 832 729	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 088	Пролетарск-Исфана		9,4 1 410 451	средне-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
	Хорог-Тузкуль	185,0	31 776 155	долго-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
МД 04	Тузкуль-Мургаб	126,0	30 274 524	долго-
				срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
	Мургаб-пер. Кульма	90,0	21 624 660	долго-
				срочный

МД 06 Хорог-Ишкашим	105,0 26 225 010	долго-
	срочный	
Ишкашим-Тузкуль	210,5 52 574 901	долго-
	срочный	
МД 09 Душанбе-Оби-Киик	44,6 6 005 033	долго-
	срочный	
Оби-Киик-Кизил.-Кала	33,0 4 952 310	долго-
	срочный	
МД 13 Спитамен-гр. Республики		долго-
Узбекистан	65,0 12 170210	срочный
МД 15 Исфара-граница Кыргызской		долго-
Республики	10.0 1 968 560	срочный
МД 17 Исфара-гр.Респ. Узбекистан	24,0 3 102 480	долго-
	срочный	
РД 002 75 км МД 01-Хоча Сангхок	12.1 1402208,5	долго-
	срочный	
РД 006 Шахринав-ж/д станция Чептура	6.0 695 310	долго-
	срочный	
РД 009 54 км МД 02-1\ Турсунзаде	3.1 359 246	долго-
	срочный	
РД 010 21 км МД 02-г, Гиссар	3.0 590 568	долго-
	срочный	
РД 011 19 км МД 02-к. Алмасы	12.2 1 413 797	долго-
	срочный	
РД 013 Пахтаабад-г. Турсунзаде	2.8 324 478	долго-
	срочный	
РД 016 Сари пул-Навабад	18.2 2 109 107	долго-
	срочный	
РД 017 Хаит -к месторождению Назарайлок	42,0 4 867 170	долго-
	срочный	
РД 024 Чормагзак-Яван	23.0 4 527 688	долго-

РД 055	Курган-тюбе-Вахш	13.8	1 599 213	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 056	Подъездная дорога к ж/д стан. г.Курган-тюбе	0.9	104 297	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 057	Подъездная дорога к г.Сарбанд	2.0	231 770	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 058	Подъездная дорога к Курган-тюбе	9.8	1 135 673	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 060	Джиликул -Гараути	9,2	1 066 142	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 061	Дусти -Заповедник "Тигровая Балка"	5,7	660 550	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 062	Дж.Руми- Заповедник Тигровая Балка"	10,4	1 205 214	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 063	Комсомол-Пахтакор- Эшханова	8,4	973 451	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 065	Истаравшан-Ганчи	12,6	1 460 176	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 066	Истаравшан-Куркаг	32,1	3 720 005	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 067	Поъезд к райцентру Ганчи	16,4	4 341 752	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 068	Зафарабад-Бекабад	25,2	4 804 456	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 069	Худжанд- Гафуров	17.3	4 580 019	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 070	Гафуров-Пунган	137.2	24 392 514	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 071	Канибадам-Исфара	27,0	5 315 112	долго- срочный
+-----+-----+-----+-----+-----+				
РД 072	Канибадам-Рават-гр.Республики Узбекистан	12,0	1 390 644	долго- срочный

РД 073	Булак-Чилмахрам	11.0	1 274 757	долго-
				срочный
РД 075	Канибадам-Спитамен к Авчи-калача	13.6	1 576 063	долго-
				срочный
РД 076	Канибадам-Спитамен-подъезд к г.			долго-
	Худжанд со стороны Дегмай	8,4	973 459	срочный
РД 078	Подъезд к пгт Адрасман от 28 км	33,0	3 824 370	долго-
	а/д Гафуров-Пунган			срочный
РД 080	Подъезд к п. Шураб	7,0	811 244	долго-
				срочный
РД 081	Канибадам-Спитамен подъезди,	6.2	718 537	долго-
	дорога к райцентру Джабора			срочный
	Расулова			
РД 082	Подъезд к автодороге Душанбе-	1,2	139 073	долго-
	Худжанд			срочный
Всего на республиканских дорогах				
		570,6	545505036	
Всего на международных дорогах				
		2241.4	258347226	
ИТОГО				
		803852262		

таблица 6

Программа инвестиции по реабилитации мостов до 2025 года

№ индекс дороги	Наименование дороги мостов	Всего		Реаби- мость	Стои- стоим- ость	Общая
		лито- руемые, 1 п/м	п.м			
		в шт.	в п/м	п.м	долл.	тыс.
					долл.	
1	2	3	4	5	6	7
МД02	Душанбе-Турсунзаде- гр.	16	468	200	3192	638,4
	Республики Узбекистан					
МД 04	Душанбе-Куляб-Хорог-гр;КНР	91	3230	600	3192	1915.2
МД 11	Кызыл Кала-Курган-тюбе-Ннж					
	Пяндж	30	461	230	3192	734,2

МД 12	Айни - Пенджикент - гр.								
	Республики. Узбекистан	29	695	300	16000	4800,0			
Итого в краткосрочный период		166	4854	1330		-	8087,8		
МД 03	Лаби Джар-Калай-хум	27	1750	1050	3192	3351,6			
МД 04	Душанбе-Куляб-Хорог-гр.								
	КНР	91	3230	650	3192	2074,8			
МД 08	Гулистан-Дусти	21	347	100	3192	319,2			
МД 10	Айвадж- гр. Республики								
	Узбекистан	1	12	12	3192	383			
МД 13	Канибадам-Спитамен- гр.								
	Республики Узбекистан	33	808	150	3192	478,8			
МД 16	Исфара- гр. Республики								
	Узбекистан	10	178	90	3192	287,3			
Итого в средерочный период		173	6325	2052		-	6550,0		
МД 04	Душанбе-Куляб-Хорог-гр.КНР	91	3230	600	3192	1915,2			
МД 05	Мургаб-п. Кызыл Арт-	16	167	100	3192	319,2			
	граница Республики								
	Кыргызстан								
МД 06	Хорог-Ишкашим-Тузкул	63	536	270	3192	861,8			
МД 09	Душанбе-Айвадж	34	1045	500	3192	1596,0			
МД 13	Канибадам-Спитамен- гр.								
	Республики Узбекистан	33	808	250	3192	798,0			
Итого в долгосрочный период		237	5786	1720		-	5490,2		
Всего по программе		576	16965	5102		-	20127,		
				8					

33) Также в рамках реализации Программы экономического и социального развития городов и районов предусматривается разработка инвестиционных проектов реабилитации местных автомобильных дорог за счёт иностранных и отечественных инвестиций. В том числе для реабилитации автодороги Табошар-

Зарнисор протяжённостью 47 км и внутрирайонных автодорог Балджуванского района разработаны инвестиционные проекты и представлены для привлечения инвестиции.

5. Развитие интермодальных перевозок

34) Важным инструментом стимулирования торговли между континентами становятся интермодальные перевозки, отвечающие экономическим интересам клиентов за счет интеграции и оптимального использования ресурсов и активов, предлагаемых каждым видом транспорта. Объем международного груза, перевозимого в контейнерах, имеет тенденцию роста.

35) Основными причинами, тормозящими развитие контейнерных перевозок в Республике Таджикистан, являются:

- невозможность использования контейнеров из-за отсутствия необходимых средств погрузки и разгрузки контейнеров;
- отсутствие согласованных, т.е. подписанных конвенций с соседними странами для разрешения контейнерных перевозок;
- низкие объемы обратных грузов;
- недостаточное количественное соотношение ценных и скоропортящихся грузов.

36) Поэтому необходимо оказание содействия в предоставлении краткосрочных инвестиций для приобретения соответствующего оборудования. Необходимо обеспечить терминалы Душанбе и Худжанд оборудованием для погрузки и разгрузки, а также контейнерных площадок, где осуществляются интермодальные перегрузки и комплектование груза, необходимым оборудованием.

Наиболее важно в этой связи содействовать развитию экспедиторских компаний, являющихся операторами мультимодальных и интермодальных перевозок.

Особая роль в развитии интермодальных и мультимодальных перевозок грузов будет принадлежать на территории республики сети логистических центров в городах Турсунзаде и Вахдат. Железнодорожная ветка Вахдат-Яван позволит соединить промышленные районы. Для логистической обработки грузов в этих центрах будет создана современная производственно-техническая база.

С целью ускорения создания логистической сети для размещения складского хозяйства и персонала предполагается использование современных сборных модулей. Получение и обработка оперативной информации будет осуществляться при помощи единой информационной системы мониторинга и планирования экспортных, импортных и транзитных перевозок по территории республики, в том числе в рамках международных транспортных коридоров.

5. Программа обеспечения экологической безопасности транспорта

37) Анализ ситуации в целом по республике показал, что транспорт вносит существенный вклад в загрязнение окружающей среды. Его воздействие проявляется, прежде всего, в загрязнении атмосферного воздуха, поверхностных и грунтовых вод и почв. Транспорт является одним из основных источников шума и теплового загрязнения окружающей среды городов.

Общий валовой выброс загрязняющих веществ транспортными средствами в атмосферу составляет 43,5% от общего объема выбросов по стране.

В последнее время во всем мире с целью сокращения выбросов вредных веществ в атмосферу с отработавшими газами автомобилей широко внедряются альтернативные виды моторного топлива и, прежде всего, сжатый природный газ, и различные добавки к бензиновому топливу.

В целях снижения влияния негативных факторов на окружающую среду в условиях нарастающей автомобилизации страны и за счет увеличения вклада других видов транспорта, программой предусмотрен ряд мер направленных на их существенное снижение:

38) В части охраны атмосферного воздуха:

- развитие сети автомобильных дорог и повышение качества их содержания;
- перевод части автотранспорта на экологически чистые виды моторного топлива, прежде всего на природный газ;
- применение оборудования, снижающее вредное воздействие горючего на атмосферу;
- совершенствование автодорожных покрытий за счет применения полимеров, технических правил и обустройства автомобильных дорог;
- удаление транзитных магистралей и дорог с грузовым движением из жилых зон;
- приведение транспортной инфраструктуры к международным стандартам по экологическим параметрам;
- применение новых видов смесей и соединений в кондиционерах и рефрижераторных вагонах взамен фреона;
- переоснащение парка воздушных судов самолетами нового поколения и модернизация системы организации воздушного движения;
- устройство шумозащитных сооружений и зеленых насаждений;
- создание на придорожной территории защитных полос вдоль дорог.

39) В части охраны водных ресурсов:

- создание современных пунктов моек автомашин на въезде в города республики для транзитного транспорта;
- сбор и утилизация снега с городских магистралей путем внедрения снегоплавильных пунктов, оборудованных очистными сооружениями;
- разработка замкнутых систем водоснабжения для предприятий вагонного и локомотивного депо;
- внедрение оборотного водоснабжения, ограничение расхода питьевой воды в технологических процессах производства в аэропортах;

40) В части охраны почв и рационального использования земельных ресурсов:

- в целях исключения заболачивания земель на стадии проектных работ проведение гидрогеологических изысканий, устройство виадуков (озер) для сбора и распределения поверхностного стока;

- в целях обеспечения санитарно-экологического состояния транспортной сети целесообразно на стадии выбора земельных участков под строительство автотрасс осуществлять выбор тех земельных участков, по обочинам которых возможно создание защитных лесных насаждений;

- в целях исключения деградации (загрязнения) почв токсичными химическими веществами в пределах придорожных полос в результате применения противогололедных веществ, необходимо использование составов, не оказывающих негативного влияния на природные объекты;

- внедрение эффективных мер по предотвращению загрязнения железнодорожного полотна и прилегающей территории;

41) В части обращения с отходами:

- сбор и утилизация автотранспорта, орошенного в придорожных полосах;

- очистка придорожных полос от твердых бытовых отходов;

- организация транспортирования опасных грузов и отходов;

- оснащение контейнерами для твердых бытовых отходов мест остановок транспорта;

- организация сбора и переработки подлежащих утилизации автотранспортных средств;

- внедрение комплексной технологии для термического обезвреживания и утилизации производственных, бытовых и нефтесодержащих отходов аэропортов.

42) Основные мероприятия программы представлены в таблице 8.

таблица 8

Инвестиционная программа улучшения влияния транспорта на экологию

Наименование мероприятий	Источник финансирования	Объем финансирования млн.дол.			
		Всего	2009-2014	2015-2019	2020-2025
1.					
Автомобильный транспорт					
1. Снижение выбросов загрязняющих веществ от стационарных источников предприятий автотранспорта	предприятия	2.8	1.8	0.5	0.5
2. Строительство заправок для заправки автомобилей газом	предприятия и частные лица	6.3	2.3	2.0	2.0

3. Перевод автомобилей транспортного комплекса на газ	владельцы транспорт- ных средств	3.8	1.8	1.0	1.0
---	---	-----	-----	-----	-----

4. Создание пунктов мойки автомобилей на въезде городов	привлече- нные сред- ства	2.6	0.2	1.2	1.2
---	---------------------------------	-----	-----	-----	-----

5. Создание производства по утилизации автотранспортных средств и отходов от их эксплуатации	привлече- нные сред- ства	6.3	2.3	4.0	-
---	---------------------------------	-----	-----	-----	---

6. Подготовка и реализация проекта производства по переработке и вторичному использованию отработанных моторных масел и смазочных материалов	привлече- нные сред- ства	4.2	1.9	2.3	
---	---------------------------------	-----	-----	-----	--

Итого		26,0	10,3	11,0	4.7
-------	--	------	------	------	-----

Железнодорожный транспорт

1. Применение новых бинарных смесей хладонов 22 и 134 в кондиционерах и в рефрижераторных вагонах взамен фреона 12	собственные (50%) и привлечен- ные (50%) средства	0.12	-	0.06	0.06
--	---	------	---	------	------

2. Применение водораствори- мых лакокрасочных материа- лов на водной основе	собственные (50%) и привлечен- ные (50%) средства	0.34	-	0.14	0.2
---	---	------	---	------	-----

3. Разработка замкнутой системы водоснабжения для вагонного и локомотивного депо	собственные (50%) и привлечен- ные (50%) средства	0.26	0.08	0.08	0.1
---	---	------	------	------	-----

Итого		0.72	0,08	0.28	0.36
-------	--	------	------	------	------

Воздушный транспорт

1. внедрение комплексной технологии для термического обезвреживания и утилизации производственных, бытовых и нефтесодержащих отходов	собственные (50%) и привлеченные (50%) средства	4.8	-	2.2	2.6
+-----+					
2. Внедрение оборотного водоснабжения, ограничение расхода питьевой воды в технологических процессах производства	собственные (50%) и привлеченные (50%) средства	0.34	0.08	0.18	0.08
+-----+					
Итого		5,14	0.08	2.38	2,68
+-----+					
Автомобильные дороги					
+-----+					
1. Создание защитных насаждений (придорожных) в полосах отвода вдоль автодорог	Государственный бюджет Республики Таджикистан				
+-----+					
2. Приобретение и использование специальных противогололедных веществ (составов), не оказывающих негативного влияния на природные объекты	Государственный бюджет Республики Таджикистан				
+-----+					
Всего	долларов	31.86	10.46	13.66	7.74
+-----+					
	сомони	139.5	45.8	59.8	33.9
+-----+					

6. Программа информатизации транспортного комплекса

43) Основной целью программы является повышение эффективности мер государственного регулирования на основе широкого применения информационных и коммуникационных технологий, повышение уровня безопасности транспортного комплекса на базе получения полной, достоверной и оперативной информации о состоянии движения, своевременного выявления негативных тенденций и принятия необходимых мер по их устранению и ликвидации последствий, системного анализа получаемой информации и выработки стратегических решений.

В настоящее время не существует система интеграции комплексных независимых систем в единую интегрированную базу данных.

Единая информационная система содействия регулированию в транспортном комплексе республики позволяет создать единую информационно-аналитическую систему сбора, консолидации и анализа данных о текущих тарифах, объемах дотаций и субсидий, а также доступности транспортных услуг для населения.

Программа информатизации транспортного комплекса также предусматривает создание единой информационной системы мониторинга и планирования экспортных, импортных и транзитных перевозок по территории Республики Таджикистан, в том числе в рамках международных транспортных коридоров.

В обеспечении транспортной системы источниками достоверной и объективной информации немаловажное значение имеет использование современных методов анализа информации. В связи с этим, в городском транспорте республики будет внедрена автоматизированная система управления (АСУ-П) пассажирским транспортом типа TSM, работа которой основано на использовании ГЛОНАС (глобальная навигационная система).

44) Использование ГЛОНАС имеет следующие преимущества:

- сокращается количество транспортных средств, необходимое для выполнения перевозок;
- сокращается суточный пробег транспортных средств;
- сокращаются общие эксплуатационные расходы;
- увеличивается объем пассажирских перевозок;
- регулируется деятельность частных операторов и расширяется налогооблагаемая база;
- снижаются расходы на систему управления;
- получается объективная информация для планирования перевозок и развития городской инфраструктуры;
- повышается безопасность дорожного движения.

Реализация данной системы управления перевозками позволяет повысить комфортность пассажирских перевозок и сократить время пребывания пассажиров на остановках и в транспортных средствах при следовании в пункты назначения и повысить объем перевозок.

В настоящее время полностью отсутствует информация о сети дорог, ее оборудовании, состоянии и технологических характеристиках дорожного движения.

45) Реализация этой цели обеспечивается решением следующих задач:

- создание информационной системы автомагистралей;
- создание и поддержание отраслевого информационного ресурса по состоянию и функционированию транспортного комплекса, необходимого для принятия стратегических государственных решений в области транспортного комплекса;
- организация мониторинга состояния и безопасности функционирования транспортного комплекса;
- создание структуры оперативного контроля работы транспортных операторов (таких как безопасность, регулярность и др.);

- создание системы информационного и технологического взаимодействия отдельных видов транспорта в рамках единого транспортного комплекса;

- создание единого информационного пространства взаимодействия государственных органов в области управления транспортным комплексом, субъектов и пользователей рынка транспортных услуг.

46) В рамках этой программы предполагается реализовать следующие мероприятия (таблица 9). таблица 9

Перечень мероприятий программы информатизации транспортного комплекса

Наименование	Цель	Описание	Сумма
		тыс. долл.	
1	2	3	4
Создание единой информационной системы автомагистралей (ИСА)	Основная цель ПИСА заключается в обеспечении сотрудников Министерства транспорта Республики Таджикистан на всех уровнях устойчивым инструментом, способствующим выполнению ими своих обязанностей: обеспечить сообщение между селами внутри страны и соседними государствами: совершенствовать, содержать и увеличивать существующую сеть дорог: осуществлять мероприятия по безопасности дорожного движения и управлению состоянием окружающей среды;	Предусматривается, что завершение ПИСА обеспечит доступ к последним сведениям информационной системы, таким как: данные о наличном количестве (дороги, мосты и дренажные сооружения); состояние дорожного покрытия, мостов и дренажных сооружений: структура дорожного покрытия; данные о движении, спектр осевой нагрузки, данные об авариях, данные о стоимости работ по обслуживанию дорог и мостов, тоннелей.	2567,0
Создание единой информационной системы поддержки тарифов	Повышение эффективности тарифно-ценовой и дотационной политики на основе учета и анализа эффективности действующих тарифов по всем видам	Создание единой информационно-аналитической системы обеспечит сбор, консолидацию и анализ данных о текущих тарифах, объемах дотаций и субси-	207,7

функции	транспорта и мониторинга	дий, услуг для населения	
экономи-	доступности транспортных	моделирование влияния	
ческого	услуг населению, а также	размеров тарифов, дотаций	
урегули-	результатов финансово-	и субсидий на развитие	
рования в	хозяйственной деятельности	рынка транспортных услуг	
транспор-	субъектов естественных	В рамках мероприятий	
тном ком-	монополий на транспорте;	предусматривается прове-	
плексе	моделирование влияния	дение следующих работ:	
Республи-	тарифов на повышение	- закупка аппаратного и	
ки Таджи-	доступности транспортных	программного обеспечения	
кистан	услуг населению и финан-	организация автоматизиро	
	сово-хозяйственное поло-	ванных рабочих мест, сбор	
	жение субъектов естестве-	анализ и предоставление	
	нных монополий на транспо-	информации;	
	рте.	- разработка модели	
		экономического регулиро-	
		вания отрасли;	
		- исследование влияния	
		тарифной политики на	
		доступность транспортных	
		услуг и уровень развития	
		транспортных услуг в	
		различных регионах;	
		- создание единой инфор-	
		мационно-аналитической	
		системы сбора, консоли-	
		дации и анализа данных о	
		текущих тарифах, объемах	
		нотаций и субсидии,	
		доступности транспортных	
		услуг для населения	

+-----+-----+-----+-----+
Создание	Разработка пакета нормати-	Создание комплекса нор-	1086.
единой	вно-организационных станда-	мативно-правовой и орга-	0
информа-	ртов и единой системы мони-	низационно-технической	
ционной	торинга информационного	документации, система	
системы	сопровождения перевозок	технических стандартов,	
монитори-	пассажиров и грузов, в том	соглашений и руководящих	
нга и	числе по международным	материалов на организа-	
планиро-	транспортным коридорам,	цию, внедрение и эксплу-	
вания	создание единой информа-	атацию систем информа-	
экспорт-	ционной системы планирова-	онного обслуживания	
ных, импо-	ния и мониторинга экспор-	участников транспортных	
ртных	тных, импортных и транзит-	процессов и их взаимо-	
транзит-	ных перевозок.	действия с органами	
ных	Проект является мерой госу-	государственного управ-	
перевозок	дарственного протекционизма	ления различных уровней	

	перевозчиков всех форм собственности, обеспечивающий сбор, консолидацию и анализ данных о собственности и дальнейшее ее сопровождение	темы, обеспечивающий сбор, консолидацию и анализ данных о расписании, маршрутах для перевозчиков всех форм собственности. В рамках мероприятий планируется аппаратное и программное обеспечение, требуемое для сбора и анализа информации организации АРМ сотрудников, ответственных за сбор, анализ и предоставления этой информации.	
--	---	--	--

	Создание республиканского государственного информационно-аналитического ресурса транспорта	Разработка нормативно-правового обеспечения, организационных принципов функционирования и создание информационно-аналитического центра транспортного комплекса, обеспечивающего информационную поддержку принятия стратегических государственных решений в области транспорта: ситуационное управление транспортным комплексом на основе применения современных информационных технологий;	Разработка моделей управления Министерства транспорта Республики Таджикистан с точки зрения высших должностных лиц, принятие решения. Создание методик реализации моделей управления транспортным комплексом	
	в области транспорта:	создание операционной среды управления транспортным комплексом на основе применения современных информационных технологий;	Для этого необходимо: проработка юридических и организационных вопросов ведения и использования государственного информационного ресурса транспортного комплекса;	
	создание условий для перехода к информационному обществу в транспортной сфере.	создание операционной среды управления транспортным комплексом на основе применения современных информационных технологий;	создание операционной среды управления транспортным комплексом на основе применения современных информационных технологий;	
		- разработка решений по технологическому обеспечению проекта;		
		- создание инфраструктуры и системное обеспечение информационного центра		

Итого	Представление мероприятий реализуются в период до 2025 года на основе	10400
-------	---	-------

7. Механизм реализации программы

47) Механизм реализации Программы включает в себя систему мероприятий, обеспечивающих отбор участников, определение источников финансирования и создание условий для реализации наиболее важных проектов, предусмотренных Программой.

Одной из первоочередных задач Программы является рациональное использование финансовых и иных ресурсов, имеющихся в распоряжении исполнительных органов государственной власти городов и районов, а также привлечение в возрастающем масштабе дополнительных ресурсов из частного сектора экономики.

В основу Программы положен принцип соответствия выделяемых ресурсов, компетенции и сферы ответственности ее участников.

Второй принцип - обеспечение эффективности использования ресурсов Программы на основе максимально широкого применения рыночных процедур и механизмов управления ими. Это предполагает обязательную рыночную оценку рентабельности инвестиций, использование механизмов, обеспечивающих конкурентную среду для участников Программы и другие процедуры.

Третий принцип - широкое использование возможностей совместного финансирования проектов и мероприятий Программы заинтересованными участниками. Этот принцип предполагает отработку и реализацию механизмов и процедур, обеспечивающих согласованные и ответственные действия участников Программы по всему циклу реализации проектов и мероприятий.

Четвертый принцип лидирующая роль государства в создании общих правовых, информационных и иных условий деятельности транспортного комплекса. Это предполагает активную роль Министерства транспорта Республики Таджикистан во всем цикле реализации перспективных проектов и мероприятий.

48) Базой для реализации указанных принципов Программы послужат следующие источники:

- в части развития воздушного и железнодорожного транспорта полное завершение выполнения Индивидуального плана реструктуризации государственных предприятий, осуществляющих деятельность в этих отраслях, и создание на их основе акционерных обществ, достижение внедрения частных компаний на рынки обслуживания в этих отраслях и в связи с этим обеспечение перехода к либерализации рынков услуг отраслей. Данный процесс позволит дать серьезный толчок развитию этих отраслей за счет вступления новых сил частных предпринимателей, способствует расширению инвестиционного климата и повышению уровня сервисной . обслуживания в отраслях;

- в части развития автомобильного транспорта продолжится образование различных форм транспортных предприятий и компаний, а также их ассоциирование, расширение возможностей укрепления инвестиционного климата будет осуществляться на основе обеспечения нормативно-правовыми актами,

опирающимися на процессы внедрения новых сил на рынки услуг, в основном на создание акционерных, совместных предприятий и предприятий со смешанной собственностью.

49) Важно отработать в рамках Программы и широко использовать частногосударственные партнерства. Эти новые для условий республики механизмы организации взаимодействия частного бизнеса и органов государственной власти представляются весьма перспективными. Эти механизмы предполагают принятие сторонами на себя конкретных обязательств по продвижению реформ, решению задач роста качества и других социальных проблем. При этом Правительство создает условия и стимулы для проявления частной инициативы в решении этих вопросов, а предприниматели находят возможности для привлечения дополнительных ресурсов, выходящих за рамки их прямых контрактных коммерческих обязательств по обслуживанию населения.

50) При привлечении средств используются следующие источники финансирования:

- средства государственного бюджета в пределах, предусмотренных на эти цели в соответствующие финансовые годы;

- средства предприятий транспортного комплекса, -инвестиционные кредиты и прочие привлеченные средства.

51) Основными задачами реализаций Программы являются:

- обеспечение скоординированных действий по реализации Программы в соответствии с приоритетами транспортной стратегии;

- подготовка ежегодных планов реализации мероприятий Программы и контроль их выполнения;

- привлечение инвесторов для реализации привлекательных инвестиционных проектов;

- обеспечение эффективного и целевого использования бюджетных средств и средств из внебюджетных источников в соответствии с установленными в Программе приоритетами;

- реализация механизмов, обеспечивающих минимизацию времени и средств на получение разрешений, согласований, экспертных заключений и на принятие необходимых решений различными органами и структурами исполнительной власти при реализации инвестиционных проектов;

- корректировка программных мероприятий и программных заданий в соответствии с одобренными Правительством Республики Таджикистан условиями функционирования экономики Республики Таджикистан применительно к развитию транспортного комплекса.

52) финансирование разработки нормативно-методических, техникоэкономических и, научных исследований планируется осуществлять за счет средств, выделяемых из бюджета Республики Таджикистан, а также с привлечением средств операторских компаний и их объединений. В связи с большим количеством объектов, включенных в Программу, большинство расчетов выполнено по укрупненным Нормативам.

При планировании соотношения затрат на инфраструктуру и подвижной состав по заключениям и оценкам данное соотношение должно быть для городского транспорта 50% на 50%; для регионального транспорта - 65% на 35% соответственно.

Планируемые затраты на 2010-2025 гг. по Программе в целом определены из расчета роста ВВП в пределах 4-5 процентов, в том числе роста транспортных средств в пределах 6-7 процентов.

53) Общая сумма расходов на реализацию мероприятий Программы составляет 43 662,2 млн. сомони (9920,9 млн.долларов США по курсу Национального банка Таджикистан 1 доллар США = 4,4 сомони), в том числе за счет средств государственного бюджета 3 565,1 млн.сомони (республиканского бюджета 1 824,2 млн.сомони, местных бюджетов 1 705,1 млн.сомони), средств предприятий 3 449,9 млн.сомони, привлеченных средств 37 196,7 млн.сомони.

Привлеченные средства в основном включают льготное кредитование и грантовые средства. Льготные кредиты подлежат к выплате на протяжении 20 лет по 1% реальной ставки процента.

Оценка эффективности реализации мероприятий Программы для целей ее мониторинга проведена по показателям общественной, коммерческой и бюджетной эффективности с момента начала ее реализации.

Результаты реализации мероприятий Программы выходят за рамки решения только транспортных проблем. Они окажут позитивное влияние не только на показатели работы транспортной системы Республики Таджикистан, но и на микроэкономические показатели, что обусловлено мультипликативным эффектом от реализации программных мероприятий. Это выразится в дополнительных доходах регионов от увеличения объемов промышленного и сельскохозяйственного производства, других видов деятельности, в улучшении социальных показателей и т.д.

Обеспечение предусмотренных в Программе мероприятий трудовыми ресурсами предусматривается в основном за счет имеющегося контингента работников на отдельных видах транспорта.

54) Основной прирост приходится на систему автомобильных дорог и объекты придорожного сервиса, международные перевозки и железнодорожный транспорт. На внутреннем воздушном транспорте ожидается небольшое увеличение занятости вследствие низкой степени использования имеющихся производственных мощностей.

55) Учет экологических требований и показателей снижения негативного влияния транспортных объектов на окружающую среду производился на стадии отбора и обоснования программных мероприятий.

56) Ключевыми параметрами социально-экономической эффективности Программы являются создание новых рабочих мест и сокращение дорожно-транспортных происшествий.

Программа предусматривает снижение численности дорожно-транспортных происшествий. В результате реализации Программы удастся предотвратить более 10

тыс. дорожно-транспортных происшествий и сохранить порядка 2,3
тыс. человеческих жизней.