

Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2026–2030 годы

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2026–2030 годы (далее – **настоящая Программа**) разработана в целях выполнения задач, поставленных в Послании Президента Республики Таджикистан, Лидера нации, уважаемого Эмомали Рахмона от 28 декабря 2024 года «Об основных направлениях внутренней и внешней политики республики» Маджлиси Оли Республики Таджикистан, с учётом значения транспортной отрасли в решении экономических и социальных вопросов, качественной реализации инвестиционных проектов, своевременного и с соблюдением современных норм строительства и реконструкции дорог, имеющих международное значение, надлежащего содержания и использования дорог, а также формирования транзитных транспортных коридоров и их инфраструктуры.

2. При разработке настоящей Программы были учтены положения, задачи и приоритеты Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года в целях реализации поставленных стратегических целей республики, в результате осуществления которых развитие и прогресс отрасли по отдельным направлениям либо в их совокупности будут реализовываться на постоянной основе.

2. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ И ОСНОВНЫЕ ПРОБЛЕМЫ

3. Выход из коммуникационного тупика и преобразование республики в транзитную страну, определены как одними из основными целями Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, а также создание современной транспортно-логистической инфраструктуры и внедрение цифровой системы в автомобильном, железнодорожном, воздушном и электрическом транспорте являются важными для развития различных отраслей экономики страны.

4. В этом процессе, в целях реализации стратегической цели транспортной отрасли, в рамках Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, утверждённой постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года, №165, Программы внедрения системы управления дорожными активами в Республике Таджикистан на

2021-2024 годы, утверждённой постановлением Правительства Республики Таджикистан от 31 декабря 2020 года, №706, Программы развития электротранспорта в Республике Таджикистан на 2023-2028 годы, утверждённой постановлением Правительства Республики Таджикистан от 31 октября 2022 года, №532 и Государственная программа развития логистической системы на 2023-2028 годы, утверждённой постановлением Правительства Республики Таджикистан от 28 октября 2023 года, №503 был реализован ряд конкретных отраслевых задач и мероприятий, в результате чего Республика Таджикистан достигла одной из стратегических целей развития - выход из коммуникационного тупика.

5. Доля транспортной отрасли в валовом внутреннем продукте (далее - ВВП) ежегодно постепенно увеличивается. В настоящее время номинальный объём транспортной отрасли достиг 11,6 млрд сомони, а её доля в ВВП в 2025 году составила 8,3 процент, что превышает показатели предыдущих лет.

6. Согласно официальным данным в отрасли функционируют 2865 предприятий различных форм собственности, в том числе 2482 субъектов хозяйствования автомобильного транспорта (210 автотранспортных предприятий, 23 грузовых терминала, 41 пассажирских терминалов, 2141 пунктов технического обслуживания и ремонта, 67 стоянок), 246 дорожных хозяйств (71 государственных учреждений «Содержание автомобильных дорог» (далее - ГУ САД) и 175 дорожных предприятий и учреждений), а также 137 предприятий железнодорожного транспорта, что способствует созданию новых рабочих мест в транспортной отрасли страны.

7. В целях обеспечения устойчивого развития и укрепления инфраструктуры транспортной отрасли за 34 года Государственной независимости Республики Таджикистан при поддержке Правительства Республики Таджикистан было реализовано 63 многопрофильных государственных инвестиционных проекта на сумму свыше 2,7 миллиарда долларов Соединённых Штатов Америки. Указанные проекты включают работы по строительству и реконструкции автомобильных и железных дорог, а также по созданию и модернизации связанных с ними объектов и укреплению технического потенциала транспортной отрасли.

8. В рамках указанных проектов были выполнены строительство, реконструкция и ремонт 2762,6 км автомобильных дорог, 254 мостов, 2 трёхуровневых и 2 двухуровневых развязок, 11 автомобильных тоннелей и 3,6 км противооползневых коридоров. Одновременно было построено и реконструировано 219 км железной дороги, включая 5 мостов и 3 тоннеля. Для обеспечения качественного содержания дорог было приобретено 761 дорожной техники и оборудования.

9. Наряду с реализацией проектов иностранных инвестиций, за счёт ассигнований из государственного бюджета было расширено выполнение основных строительных работ и с этой целью за годы Государственной независимости были выполнены работы на сумму 474,7 млн сомони.

10. В рамках данных финансирования были выполнены реконструкция и восстановление 217,5 км дорог, строительство и восстановление 104 мостов общей длиной 3081,9 метра, восстановление 4 труб общей длиной 133 метра, восстановление 1425 метров берегозащитных дамб, а также строительство 6 служебно-административных зданий и выполнение других сопутствующих работ.

11. Относительно развития и реконструкции автомобильных дорог и связанных с ними сооружений, бюджетное финансирование на содержание дорог, с целью обеспечения непрерывного движения и безопасности транспортных средств, в этот период также демонстрировало устойчивую тенденцию к росту. В целом, с использованием финансирования из всех источников, были выполнены асфальтирование и щебёночное покрытие почти 10400 км дорог, ремонт и восстановление 1660 средних и малых мостов, а также выполнение других сопутствующих работ.

12. В результате реконструкции и восстановления автомобильных дорог за последние пять лет, согласно оценке Всемирного экономического форума, позиция Республики Таджикистан в мировом рейтинге по показателям качества дорог среди 165 исследованных стран переместилась с 50-го на 44-е место, поднявшись на 6 позиций по сравнению с предыдущими годами.

13. Количество автомобильных транспортных средств, действующих в экономике страны, на сегодняшний день достигло 59519, что на 54,9 процентов больше по сравнению с 2013 годом (в 2013 году – 32696). Количество пунктов технического обслуживания увеличилось с 805 в 2013 году до 1352 (рост на 40 процент) на сегодняшний день.

14. До настоящего времени было построено 9 современных международных грузовых терминалов, из которых 3 являются промежуточными терминалами, а 6 приграничными терминалами на государственных приграничных пунктах пропусков с соседними странами. Одновременно в сфере пассажирских перевозок в центрах городов и районов страны было построено и введено в эксплуатацию 5 современных пассажирских терминалов.

15. В настоящее время построены и функционируют приграничные терминалы в Кульме (с пропускной способностью 316,2 тысяч тонн/груз в год), Дусти (629,1 тысяч тонн/груз), Панджи Поён (555,1 тысяч тонн/груз), Фотехабаде (737,1 тысяч тонн/груз), Гулистане (450 тысяч тонн/груз), Патаре (239,8 тысяч тонн/груз), Саразме (247,6 тысяч тонн/груз), Навбунёде (19,9 тысяч тонн/груз), Хаштяке (2,9 тысяч тонн/груз), Маданияте, Равоте, Хавотаге, Зафарободе и

Куштегирмоне, промежуточные терминалы в города Душанбе, Бободжон Гафуровского района, Сижде, а также пассажирские терминалы у южных ворот города Душанбе, западных ворот города Душанбе «Чоряккорон» и северных ворот города Душанбе «Чорбог».

16. В сфере железнодорожного транспорта за годы Государственной независимости было построено и введено в эксплуатацию всего 220,0 км железнодорожных линий. В частности, в 1999 году была введена в эксплуатацию железная дорога Бохтар-Куляб. Общая длина железной дороги Бохтар-Куляб составляет 132 километра, на этом участке построено 5 крупных мостов и 7 станций и вокзалов.

17. В целях развития железнодорожного транспорта в этот период были построены внутренние и региональные железные дороги. В частности, к празднованию 25-летия Государственной независимости страны (в 2016 году) был построен и введён в эксплуатацию участок Вахдат-Яван железной дороги Душанбе-Бохтар-Куляб общей длиной 40,8 км, включающий 3 тоннеля общей протяжённостью 3643 метра и 8 мостов общей длиной 683,2 метра.

18. В целях укрепления технического потенциала Государственного унитарного предприятия «Рохи охани Тоҷикистон» было приобретено и введено в эксплуатацию 937 новых вагонов для грузовых и пассажирских перевозок, в том числе 769 грузовых вагонов, 168 пассажирских вагонов, 2 вагона-ресторана, а также 7 дизельных локомотивов и 1 дизельный пассажирский поезд. В настоящее время были реконструированы и заново построены 34 станции и 4 железнодорожных вокзала.

19. В сфере гражданской авиации построен и функционирует пассажирский терминал в Международном аэропорту города Душанбе (с пропускной способностью 500 человек в час). Одновременно, международные аэропорты городов Худжанд, Куляб и Бохтар были реконструированы и восстановлены, обеспечивая деятельность в сфере гражданской авиации.

20. В настоящее время Республика Таджикистан находится на новом этапе развития и определила одним из своих важных приоритетов развитие цифровой экономики и инноваций.

21. Внедрение цифровых технологий в государственном управлении является важным аспектом. Цифровые сервисы, интеллектуальные города и системы управления данными позволяют повысить качество государственных услуг, улучшить их доступность и прозрачность, а также одновременно сократить коррупционные действия и укрепить доверие к государственным институтам.

22. В целях выполнения указаний и распоряжений Правительства республики Государственное унитарное предприятие «Центр цифровизации транспортной отрасли» (далее – **ГУП «ЦЦТО»**) было

введено в эксплуатацию, и официально представлена Единая платформа управления транспортными системами и правила её использования.

23. В целом, деятельность ГУП «ЦДТО» позволяет обеспечить все транспортные услуги в электронном и прозрачном виде, а также значительно сократить негативные проявления теневой экономики.

24. Следует отметить, что на 371 дорожной техники и механизмов Государственного учреждения «Управление автомобильными дорогами» областей и регионов, а также ГУСАД городов и районов установлено и введено в эксплуатацию оборудование спутниковой навигации (GPS). Это способствует увеличению числа транспортных средств, оснащённых системой спутниковой навигации (GPS), в том числе грузовых автомобилей, автобусов и заказного пассажирского транспорта.

25. Транспортная отрасль с учетом специфических климатических условий и географического расположения Республики Таджикистан, имеет большое значение на рынке транспортных услуг. Транспортировка более 94,5 процентов грузов и 99,8 процентов пассажиров осуществляется через эту отрасль. Одновременно возрастающие тенденции глобализации мировой экономики усиливают значение транспортных услуг на мировом рынке. Несмотря на растущее внимание к стратегической роли транзита и отдельным успехам в развитии инфраструктуры, до сих пор существует ряд препятствий, ограничивающих полноценное развитие транзитного потенциала страны.

26. В этой связи, основные проблемы, препятствующие достижению стратегических целей, заключаются в следующем:

- недостаточность железнодорожной сети в направлении Китайской Народной Республики, Кыргызской Республики и Исламской Республики Афганистан, что ограничивает возможность прямого соединения с морскими портами;

- ограниченные мощности логистических центров и пограничных терминалов, что снижает возможности комплексного обслуживания;

- низкий уровень цифровизации в таможенных и экспортных процедурах, что приводит к задержкам при перевозке грузов;

- недостаточная координация транзитной политики с соседними странами и отсутствие действующих соглашений по «Единому окну»;

- недостаточное развитие инфраструктуры сети автомобильных дорог национального значения;

- недостаточное обеспечение учреждений по содержанию дорог необходимой техникой и дорожным оборудованием;

- несоответствие современных логистических центров международным стандартам;

- не обеспечение пограничных пунктов пропуска необходимой транспортной инфраструктурой;

- несовершенное развитие общественного транспорта в городах и районах республики;
- небольшая доля электротранспорта и его инфраструктуры в пассажирских перевозках;
- отсутствие единой базы данных услуг в сфере дорог и транспорта;
- наличие проблем в нахождении и привлечении специалистов с необходимыми знаниями в области информационных технологий, анализа данных, программирования и других смежных областях;
- противодействие сотрудников цифровым инновациям;
- недостаточное или отсутствие финансирования в области цифровизации, требующей поддержку партнёров по развитию;
- недостаточное и не повсеместное применение оборудования спутниковой навигации (GPS) на дорогах и в транспортных средствах, в том числе грузовых автомобилях, автобусах и заказных пассажирских такси;
- обеспечение транспортной отрасли едиными стандартами использования информационных систем и электронного взаимодействия;
- неосуществление цифровой идентификации автомобильных дорог и их объектов;
- недостаточное вовлечение сетей автомобильных дорог в цифровые системы;
- недостаточное развитие механизма цифрового контроля движения тяжёлого транспорта по единому порядку;
- изношенность и непригодность подвижного состава локомотивов, грузовых и пассажирских вагонов, а также дорожного покрытия;
- высокая стоимость тарифов на пассажирские и грузовые перевозки, транспортные услуги;
- неполное использование транзитного потенциала, особенно в воздушном транспорте;
- недостаток пассажирских самолётов и отсутствие грузовых самолётов;
- необходимость реконструкции местных аэропортов для организации местных рейсов на малогабаритных самолётах.

3. ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ НАСТОЯЩЕЙ ПРОГРАММЫ

27. Основной целью настоящей Программы является преобразование Республики Таджикистан в транзитную страну в регионе и использование ее транзитного потенциала, а ее основными задачами являются обеспечение высокого уровня услуг в сфере транспорта, расширение инновационной и технологической деятельности и полная

цифровизация государственных услуг в сфере транспорта, ускорение движения грузов, сокращение затрат и обеспечение конкурентоспособности национальной транспортной системы на региональном и мировом рынках транспортных услуг.

28. Реализация настоящей Программы станет ключевым этапом в осуществлении государственной политики Правительства страны в сфере транспорта, поскольку данная политика направлена на ускоренный переход экономики республики к инновационной модели развития и повышение темпов роста отраслей экономики. Данная Программа будет способствовать решению существующих проблем, а также обеспечит координацию деятельности Правительства Республики Таджикистан, соответствующих министерств и ведомств и институтов гражданского общества по приоритетным направлениям развития транспортной отрасли и реализации долгосрочных целей транспортного сектора.

29. Настоящая Программа разработана в целях обеспечения устойчивого, надежного и эффективного функционирования транспортной отрасли и ее инфраструктуры и направлена на социально-экономическое развитие страны. Реализация настоящей Программы осуществляется путем повышения качества транспортных услуг, сокращения транспортно-связанных затрат и улучшения качества среды движения на автомобильных дорогах, железнодорожном и воздушном транспорте.

30. Для достижения основной цели важное значение имеет выполнение следующих задач в данной сфере:

- формирование и развитие транспортной инфраструктуры с целью повышения транзитного потенциала страны;
- укрепление транспортной и логистической инфраструктуры между регионами страны и соседними государствами;
- развитие электротранспорта и его инфраструктуры;
- цифровизация всего транспортного сектора;
- развитие железнодорожного транспорта и его инфраструктуры;
- развитие гражданской авиации и её инфраструктуры;
- обеспечение доступности общественного транспорта для лиц с ограниченными возможностями;
- транспортное обеспечение промышленных регионов экономического развития, прежде всего в рамках инвестиционных проектов государственного значения.

31. В рамках формирования и развития транзитной инфраструктуры в целях повышения транзитного потенциала страны для строительства и реконструкции международных и местных автомобильных дорог необходимо осуществить следующие меры, в том числе:

- реконструкция автомобильной дороги Душанбе - Кульма, участок Рушон - Хорог (235 км), Варшез - Кульма (296 км);

- реконструкция дороги Душанбе - Кызыл - Арт, участок Мургаб - Кызыл - Арт (185 км);

- реконструкция дороги Хорог - Рошткала (37,1 км) и дорога Хорог - Ишкошим - Тузкул (320 км);

- строительство кольцевой дороги города Хорог (с учётом тоннеля длиной 7,7 км);

- строительство автомобильной дороги Лабиджар - Сангвор - Дарвоз (135 км);

- реконструкция дороги Тугарак - Саричашма - Шамсиддин Шахин (49 км);

- реконструкция автомобильной дороги Ховалинг - Сангвор (74 км), этапы 1 и 2;

- реконструкция дороги Гулистон - Фархор - Пяндж - Дусты (137 км), этапы 1 и 2;

- строительство кольцевых дорог городов Куляб (10,8 км) и Бохтар (7,9 км);

- реконструкция дороги Обигарм - Нуробод, участок 3 (0,6 км) и один мост (920 м);

- строительство и реконструкция автомобильной дороги Джалолиддини Балхи - Кубадиян - Шахритус - Айвадж до границы с Афганистаном (170 км);

- реконструкция дороги Бободжон Гафуров - Кахрамон - Пунган до границы с Узбекистаном в районе Ашт (120 км);

- реконструкция дороги Айни - Мастчохи Кухи (150 км);

- интеграция автомобильных и железных дорог с соседними странами, в том числе с Исламской Республикой Афганистан, Кыргызской Республикой и Республикой Узбекистан;

- строительство и реконструкция автомобильных дорог местного значения отечественными предпринимателями;

32. В направлении укрепления транспортной и логистической инфраструктуры между регионами страны и соседними государствами необходимо выполнение следующих мер:

- строительство логистических центров в городах Душанбе, Худжанд, Бохтар, Куляб и в Дангаринском районе;

- строительство логистического центра у порта Чабахар Исламской Республики Иран и Кашгар Китайской Народной Республики;

- строительство современных приграничных терминалов в областях Согд, Хатлон и Горно-Бадахшанской автономной области;

- внедрение технологий искусственного интеллекта и современных информационных технологий, а также услуг автомобильного транспорта;

- строительство международных грузовых терминалов (CARGO) в аэропортах и на приграничных пунктах пропуска;

- реконструкция терминалов для автомобильных пунктов пропусков;

- строительство контейнерных площадок и мультимодальных платформ;

- развитие общественного транспорта с обеспечением электробусами в городах Бохтар, Сарбанд, Куляб, Вахдат, Турсунзаде и поселке Сомони района Рудаки;

- создание инфраструктуры для обслуживания транзитного и международного транспорта на дорогах международного значения.

33. В области развития электротранспорта и его инфраструктуры необходимо выполнение следующих мероприятий:

- развитие электротранспорта и его инфраструктуры на международных автомобильных дорогах и в различных городах и районах республики;

- обеспечение импорта электротранспорта и его запасных частей, а также подготовка специалистов в сфере обслуживания электротранспорта;

- создание двух современных предприятий по утилизации и переработке батарей электромобилей в городах и районах республики.

34. В части цифровизации всей транспортной сферы необходимы следующие меры:

- реализация и расширение электронного оборота в автомобильном и железнодорожном транспорте;

- разработка и реализация Единой платформы «Цифровой транспорт и логистика»;

- внедрение и расширение интеллектуальных транспортных систем (ITS);

- интеграция Единой платформы «Цифровой транспорт и логистика» с внутренними и внешними системами;

- повышение уровня кибербезопасности транспортной системы и центров обработки данных.

35. В области развития железнодорожного транспорта и его инфраструктуры необходимо выполнение следующих мероприятий:

- реализация инвестиционного проекта строительства региональной железной дороги Джалолиддини Балхи – Джайхун – Нижний Пяндж;

- закупка грузовых и пассажирских вагонов, а также локомотивов;

- замена изношенных деревянных шпал на металлические и бетонные;

- замена изношенных рельсов на новые рельсы типа R-65.

36. В области развития гражданской авиации и её инфраструктуры необходимо выполнение следующих мероприятий:

- обеспечение авиапарка новыми современными пассажирскими и грузовыми самолётами;

- модернизация аэронавигационного оборудования;

- расширение пассажирского терминала в Международном аэропорту Душанбе;

- реконструкция и обновление местных аэропортов для эксплуатации малой авиации и обеспечения развития местных рейсов с использованием малых самолётов;

- строительство пассажирского терминала в Международном аэропорту Худжанд, 2 и 3 этапы;

- расширение пассажирского терминала в Международном аэропорту Куляб;

- реконструкция и оснащение Акционерного общества «Международный аэропорт Бохтар»;

- организация авиационных учебных центров в соответствии с международными требованиями для подготовки и повышения квалификации специалистов гражданской авиации.

4. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ НАСТОЯЩЕЙ ПРОГРАММЫ

37. Республика Таджикистан не имеет выхода к морю и расположена географически в горной местности Центральной Азии. С одной стороны, это создает ограничения для доступа к мировым рынкам, с другой стороны – может превратить страну в транзитный мост между Китайской Народной Республикой, Южной Азией и Европой.

38. В этой связи, Республика Таджикистан определила 10 приоритетных транзитных коридоров, которые соединяют страну с региональной транспортной сетью по двум основным направлениям: Север-Юг и Восток-Запад.

39. В последние годы в рамках коридоров Региональной программы экономического сотрудничества Центральной Азии 2 (CAREC 2) (Республика Таджикистан – Республика Узбекистан), Региональной программы экономического сотрудничества Центральной Азии 3 (CAREC 3) (Республика Таджикистан – Республика Кыргызстан – Китайская Народная Республика) и Региональной программы экономического сотрудничества Центральной Азии 5 (CAREC 5) (Республика Таджикистан – Исламская Республика Афганистан) осуществляются работы по модернизации дорог, пограничных пунктов пропуска и

подключению железнодорожных сетей с Китайской Народной Республикой и Исламской Республикой Афганистан.

40. Расширение транспортных сетей, цифровизация таможенных процедур и создание современных логистических центров рассматриваются как приоритетные направления на среднесрочную перспективу.

41. Для реализации настоящей Программы необходимо выполнение следующих мероприятий:

- расширение соединений дорог с Китайской Народной Республикой, Исламской Республикой Афганистан и Исламской Республикой Пакистан через автомобильные и железные дороги;

- создание логистических центров;

- полная цифровизация таможенных процедур, экспортных и импортных операций на основных пограничных пунктах;

- подписание новых транзитных соглашений с соседними странами и ключевыми торговыми партнерами.

42. В направлении расширения транспортного сообщения автомобильными и железными дорогами важны принятие мер:

- начало строительства и ввод в эксплуатацию железнодорожной линии протяженностью 51 км Джалолиддини Балхи – Нижний Пяндж с целью прямого подключения к железнодорожной сети Исламской Республики Афганистан;

- полная реконструкция автомобильной дороги длиной 60 км Исфара – Гулистан до контрольно-пропускного пункта Баткен с целью обеспечения транзита Согдийской области к транспортным коридорам Кыргызской Республики и Китайской Народной Республики;

- полная реконструкция дороги длиной 130 км Ишкашим – Лангар (участок Хорог – Мургаб – Кульма) с целью обеспечения постоянного доступа к контрольно-пропускному пункту Кульма.

43. В направлении создания региональных логистических центров важно принять меры для завершения строительства логистических центров в городах Душанбе, Бохтар, Куляб, Худжанд и пункта Нижний Пяндж.

44. В направлении цифровизации таможенных процедур полное подключение к инициативе Программы регионального экономического сотрудничества Центральной Азии – Цифровой коридор (CAREC Digital Corridor), в рамках которой осуществляется полный электронный обмен предварительной таможенной декларацией и сертификатами с основными торговыми партнерами, считается одним из приоритетов данной Программы.

5. ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ОЦЕНКА ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ РИСКОВ

45. Ожидаемые результаты настоящей Программы и прогнозируемые показатели в сфере расширения современной транспортно – логистической инфраструктуры заключаются в следующем:

- увеличение объёма грузоперевозок (млн тонн) \leq 126,8 процентов;
- увеличение грузооборота (млн т/км) \leq 128,5 процентов;
- увеличение объёма пассажирских перевозок (млн пассажиров) \leq 128,5 процентов;
- увеличение пассажирооборота (млн пассажир/км) \leq 128,5 процентов;
- увеличение объёма пассажирских перевозок электрическим транспортом (млн пассажиров) \leq 124,7 процентов;
- строительство и реконструкция автомобильных дорог республиканского и международного значения (км) \leq 700.

46. Достижение этих показателей приведет к повышению качества и доступности транспортных услуг в сфере внутренней и международной перевозки грузов и пассажиров, приведению инфраструктуры всех видов транспорта страны в соответствие с международными стандартами, снижению базовой стоимости и тарифов на перевозку грузов и пассажиров, а также обеспечению прозрачности государственных платных услуг посредством цифровизации отрасли.

47. Ожидаются следующие результаты мониторинга от использования транзитного потенциала и развития экономических коридоров:

- будет построена и введена в эксплуатацию железнодорожная линия Джалолиддини Балхи – Нижний Пяндж;
- будет подготовлено технико-экономическое обоснование железной дороги Вахдат – Карамик;
- будут реконструированы автомобильные дороги Исфара – Гулистан (до контрольно-пропускного пункта Баткен) и Хорог – Ишкашим;
- будут введены в эксплуатацию 5 современных логистических центров в городах Душанбе, Бохтар, Хаджент, Куляб и пункта Нижний Пяндж;
- Республика Таджикистан полностью присоединится к инициативе Программы регионального экономического сотрудничества Центральной Азии – Цифровой коридор (CAREC Digital Corridor), и будет осуществляться электронный обмен таможенными декларациями и сертификатами с основными торговыми партнерами;
- количество двусторонних соглашений Республики Таджикистан с включением положений о транзите будет доведено до 10.

48. Оценка потенциальных рисков при финансировании настоящей Программы:

- несвоевременное выполнение требований Программы и процесса её финансирования окажет негативное влияние на План мероприятий по её реализации;

- в случае несвоевременного выделения предусмотренных средств потенциальный риск повлияет на процесс осуществления мероприятий Программы.

6. ФИНАНСИРОВАНИЕ И РЕАЛИЗАЦИЯ НАСТОЯЩЕЙ ПРОГРАММЫ

49. Финансирование настоящей Программы осуществляется за счёт средств государственного бюджета, иностранных инвестиций, частного сектора, а также иных источников, не запрещённых законодательством Республики Таджикистан.

50. Общий объём финансирования Программы составляет 19 181 572 000 (девятнадцать миллиардов сто восемьдесят один миллион пятьсот семьдесят две тысячи) сомони.

51. Доля государственного бюджета составляет 189 465 700 (сто восемьдесят девять миллионов четыреста шестьдесят пять тысяч семьсот) сомони, включая условные бюджетные средства, которые учитываются в виде налоговых льгот, таможенных, налоговых и социальных преференций в соответствии с законодательством Республики Таджикистан при реализации проектов настоящей Программы.

52. Остаток финансирования предусматривается за счет средств партнеров по развитию в размере 16 510 039 100 (шестнадцать миллиардов пятьсот десять миллионов тридцать девять тысяч сто) сомони и за счет средств частного сектора в размере 2 482 067 200 (два миллиарда четыреста восемьдесят два миллиона шестьдесят семь тысяч двести) сомони.

7. МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА НАСТОЯЩЕЙ ПРОГРАММЫ

53. Мониторинг и оценка реализации настоящей Программы осуществляются Министерством транспорта Республики Таджикистан.

54. Мониторинг и оценка реализации настоящей Программы проводятся в порядке, установленном Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 29 декабря 2018 года №615 «О Правилах проведения мониторинга и оценки реализации стратегических документов национального уровня, отраслевых и региональных программ развития в Республике Таджикистан».

8. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

55. Министерство транспорта Республики Таджикистан, исполнительные органы государственной власти Горно-Бадахшанской

автономной области, Хатлонской и Согдийской областей, города Душанбе, городов и районов республики несут ответственность за обеспечение эффективного выполнения настоящей Программы.

56. Реализация настоящей Программы и выполнение Плана мероприятий по её реализации обеспечивается Министерством транспорта Республики Таджикистан.

Приложение 2
к постановлению Правительства
Республики Таджикистан
от "26" февраля 2026 года, №74

**План мероприятий по реализации Государственной
программы развития транспортного комплекса
Республики Таджикистан на 2026–2030 годы**

Приложение