А.Х. Катаев,
председатель Комитета Маджлиси намояндагон
Маджлиси Оли Республики Таджикистан
по энергетике, промышленности, строительству и коммуникациям,
член - корреспондент АН РТ,
доктор экономических наук

Развитие транспортных и энергетических коммуникаций как часть формирования Евразийских транзитных коридоров

Прошедший период существования и функционирования постсоветских суверенных государств продемонстрировал перспективность и эффективность развития региональной экономической интеграции и подтвердил важность углубления интеграционных процессов для наиболее полной реализации национальных интересов наших стран. Оказалось, что только мощные региональные объединения могут эффективно решать и нейтрализовать последствия современных негативных вызовов – финансовых, экономических и других кризисов.

В этой связи создание ЕврАзЭС было историческим событием в жизни постсоветских республик. Оно объективно учитывало как общность исторического развития, взаимодополняемость сырьевой базы, совместимых производственно-технических и технологических стандартов, единые технические параметры инфраструктуры энергетики, транспорта, связи, образования и других, так и, самое главное, поддержку и сохранение народами и государствами чувства взаимного родства и испытанных историей уз и связей.

Основной задачей ЕврАзЭС является продвижение процессов формирования Единого экономического пространства (ЕЭП), на котором будет обеспечен принцип свободы передвижения товаров, услуг, капитала и рабочей силы. Таможенный союз России, Белоруссии и Казахстана, функционирующий с января 2010 г. и открытый для принятия новых участников, является основой для создания ЕЭП ЕврАзЭС. При этом предполагается и необходимо создание единого транспортного пространства, общего энергетического рынка, общего образовательного пространства, а также проведение обшей и согласованной политики развития в других сферах экономики и общества.

Одна из важнейших составляющих роста национальных экономик государств Сообщества – всемерное, опережающее развитие производственной инфраструктуры и ее составляющих: транспортных и энергетических коммуникаций.

Транспортные и энергетические коммуникации занимают особое место, поскольку должны в полной мере обеспечивать единство и целостность государств Сообщества, удовлетворять потребность экономики и населения в перевозках грузов, пассажиров и передаче энергии, способствовать развитию промышленности, сельского хозяйства и других сфер экономики.

Как известно, после распада Союза и перехода к новым принципам формирования, развития и управления национальными экономическими системами появились новые серьезные проблемы и задачи в сфере транспорта и коммуникаций. Разрыв хозяйственных связей и переключение внешней торговли на государства дальнего зарубежья, создание неоправданных тарифных и нетарифных барьеров, ощутимые различия в сроках, темпах, характере и путях осуществления рыночных преобразований, построение внутреннего рынка, цен и тарифов, собственных бюджетно-финансовых систем, валюты, либерализации внешнеэкономических связей – все это кардинальным образом изменило объемы и направления транспортно-экономических связей, поставок продукции, энергии и энергоносителей. Что, в конечном итоге, привело к распаду общего экономического пространства, возникновению новых преград и барьеров на путях взаимных торговых и транспортных потоков и экономического взаимодействия.

При этом необходимо отметить высокую степень взаимозависимости экономик стран как Содружества Независимых Государств, так и Евразийского экономического сообщества, по технологической общности производств и тесно связанным транспортным коммуникациям и линиям электропередачи.

В связи с этим приоритетным для государств – членов ЕврАзЭС является решение проблемы быстрейшего формирования единого транспортного пространства и организации Транспортного союза, а также формирования и создания Единого энергетического рынка. В частности, формирование ЕТП будет способствовать согласованному, сбалансированному, взаимосвязанному развитию транспортных систем государств – членов Сообщества и гармонизированному решению основных задач:

- гармонизации нормативно-правого регулирования транспортной деятельности, унификации технических регламентов и стандартов транспортной техники и технологии на основе требований международного технического законодательства;

- проведению единой и согласованной политики в развитии единой транспортной системы и сетей, а также путей сообщения на территории стран Сообщества;

- техническому перевооружению и реконструкции транспортных систем в целях существенного улучшения использования транспортного потенциала государств – членов ЕврАзЭС;

- проведению и унификации принципов формирования единой тарифной политики и условий налогообложения транспорта, подвижного состава и транспортных услуг;

- обеспечению свободного транзита пассажиров и грузов, эффективного использования транзитно-транспортного потенциала стран;

- проведению единой политики в области транспортной безопасности, обеспечению безвредного воздействия транспорта на окружающую среду.

И многих других актуальных задач.

Республика Таджикистан является горной (93% территории) республикой, где развитый транспорт играет важнейшую роль в социально-экономическом развитии страны, осуществлении транспортно- экономических связей как внутри республики, так и со всеми странами. Основным видом транспорта в условиях горной местности республики является автомобильный, который выполняет около 69% перевозки грузов. На долю железнодорожного транспорта приходится 30,7% и авиационного – 0,5%.

В связи с этим особое внимание уделяется строительству и дальнейшей реконструк-



ции дорожной сети республики для приведения ее в соответствие с требованиями международных стандартов, поскольку Республика Таджикистан начала превращаться из «тупиковый страны» в «транзитную». Дальнейшая программа развития автодорожной сети страны объективно будет способствовать формированию отдельных автомобильных магистралей республики в качестве международных транзитных коридоров.

Наиболее важные из них:

1. Автомобильная дорога **Душанбе–Чанак** протяженностью 330 км, проходящая через три тоннеля **(«Истиклол», «Шахристан» и «Майхура»)** под горными перевалами, будет обеспечивать круглогодичное и систематическое транспортное сообщение центральных районов с севером республики и далее через Республику Узбекистан с Казахстаном и Российской Федераций. До ввода в эксплуатацию этой автомобильной магистрали транспортное сообщение между центральными районами республики с районами Севера Таджикистана было возможно лишь в течение 6–7 месяцев летнего времени, а в остальное время дорога не функционировала из-за снежных горных перевалов.

2. Автомобильная дорога **Душанбе–Куляб–Шохон–Калаи–Хумб–Хорог–Кулма–Каракорум–граница Китайской Народной Республики** протяженностью около 700 км позволит круглогодичному осуществлению транспортных связей центра и центральных районов республики с Горно-Бадахшанской автономной областью республики с выходом на территорию КНР. Необходимо отметить, что ранее, до строительства этой дороги, связь на автомобильном транспорте осуществлялась в течение только 6–7 месяцев весеннего, летнего и осеннего периодов. Основная автомобильная связь с Горно-Бадахшанской АО осуществлялась через город Ош Кыргызской Республики по высокогорной трасе, имеющей 9 горных перевалов высотой более 3,5–4,0 тыс. метров.

3. Автомобильная дорога **Душанбе–Вахдат–Рашт–Джиргаталь** с выходом на границу Кыргызской Республики. Данная дорога дает возможность круглогодичной связи центральных районов республики с Гармской группой районов и с Кыргызской Республикой.

4. Автомобильная дорога **Душанбе–Кургантюбе–Нижный Пяндж** соединяет центр республики с южными районами и обеспечивает осуществление автомобильных перевозок с южными соседями – Афганистаном, Пакистаном и Ираном.

Кроме вышеназванных, осуществляется программа развития других автомобильных дорог: **Айни–Пенджикент, Худжанд–Исфара, Кургантюбе–Дусти** и др., которые в целом будут содействовать улучшению транспортного обслуживания зон тяготения международных автомобильных магистралей.

В рамках сотрудничества по развитию трехсторонних отношений между персоязычными странами – Ираном, Афганистаном и Таджикистаном – была отмечена необходимость ускорения работ по строительству автомобильной дороги **Нижний Пяндж–Кундуз–Пули-Хумри-Мазори-ори–Шариф-Шибиргон–Маймана–Герат–Мешхед.**

В области железнодорожного транспорта осуществляется строительство железной дороги **Вахдат–Яван**, которая закольцует железнодорожные линии **Турсунзаде–Вахдат, Шаартуз–Кургантюбе–Яван и Кургантюбе–Куляб**.

В рамках сотрудничества по развитию трехсторонних отношений между Ираном, Афганистаном и Таджикистаном было отмечено, что необходимо ускорить строительство железной дороги **Руми–Нижний Пяндж–Кундуз–Мазори Шариф–Герат–Мешхед.**

Таким образом, развитие транспортных коммуникаций Республики Таджикистан, предусматривающее широкую программу строительства, реконструкции и приведения в соответствии с требованиями международных стандартов автомобильных и железнодорожных линий, будет содействовать уве-

личению объемов торгового оборота республики.

Республика Таджикистан богата гидроэнергоресурсами, тем не менее ежегодно дефицит электроэнергии здесь составляет около 5 млрд. КВт/ч. Одна из основных причин такого нестабильного положения в электроснабжении населения и экономики республики – отсутствие необходимых линий электропередач.

В этой связи Президентом Республики Таджикистан Эмомали Рахмоном была инициирована программа развития электроэнергетики страны для вывода ее из энергетического кризиса и обеспечения энергетической безопасности. В рамках программы стоит строительство ряда гидроэлектростанций – Сангтуда-1 совместно с Россией (уже построена), Сангтуда-2 совместно с ИРИ, ГЭС Нурабад и Душанбинская ТЭЦ (с КНР), строительство более 150 малых ГЭС (из них около 100 уже построены), а также линий электропередач.

Уже построены и введены в эксплуатацию **ЛЭП-500 «Юг-Север», ЛЭП-220 «Лолазор-Хатлон», ЛЭП-220 «Канибадам-Кыргызская Республика», строится ЛЭП-220 «Айни-Пенджикент»** и другие. Осуществление строительства и ввода в эксплуатацию этих ГЭС и высоковольтных линий электропередач составит основу для завершения создания Единой энергосистемы республики и по существу позволит решению энергетической безопасности республики.

Необходимо отметить, что в рамках дальнейшего развития Центрально-Азиатского и Южно-Азиатского регионального рынка электроэнергии между Исламской Республикой Афганистан, Кыргызской Республикой, Исламской Республикой Пакистан и Республикой Таджикистан принято Соглашение по разработке проекта строительства линии электропередачи «**CASA-1000»**. Для дальнейшего развитию трехсторонних отношений между Ираном, Афганистаном и Таджикистаном необходимо ускорить строительство **ЛЭП «Сангтуда-Мазори Шариф-Герат-Мешхед».**

Реализация вышеназванной программы развития транспортных и энергетических объектов Республики Таджикистан расширит сотрудничество и интеграцию между странами ЕврАзЭС и будет способствовать увеличению торгового оборота, укреплению внешнеэкономических связей стран Сообщества со странами, находящимися в южной части международного коридора «Юг–Север».

Ключевые слова: производственная инфраструктура; взаимозависимость экономик; Транспортный союз; Единый энергетический рынок; свободный транзит пассажиров и грузов; транспортная безопасность.

Keywords: an industrial infrastructure; interdependence of economy; the Transport union; Single power market; free transit of passengers and cargoes; transport safety.