

IRU



Единство действий во
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство IRU
в регионе СНГ**

Россия
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
Факс: +7-495-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

**IRU Permanent Delegation to the
Middle East and Region**

Büyükdere Caddesi
Yapı Kredi Plaza C blok, Kat: 15
Levent 34330 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

«Синяя книга» IRU



IRU

IRU Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

IRU



Единство действий во
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство IRU
в регионе СНГ**

Россия
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
Факс: +7-495-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

**IRU Permanent Delegation to the
Middle East and Region**

Büyükdere Caddesi
Yapı Kredi Plaza C blok, Kat: 15
Levent 34330 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

«Синяя книга» IRU



IRU

IRU Международный Союз
Автомобильного
Транспорта

IRU



Единство действий во
имя лучшего будущего

IRU

с 1948 г.

**International Road Transport Union,
Secretariat General**

3, rue de Varembe
B.P. 44
CH-1211 Geneva 20
Switzerland

Tel: +41-22-918 27 00
Fax: +41-22-918 27 41
E-mail: iru@iru.org
Web: www.iru.org

**Постоянное представительство IRU
в регионе СНГ**

Россия
123610, Москва
Краснопресненская набережная, 12
подъезд 6, офис 417

Тел: +7-495-258 17 59
Факс: +7-495-258 17 60
Эл. почта: moscow@iru.org
Веб-сайт: www.iru-cis.ru

**IRU Permanent Delegation to the
European Union**

32-34 avenue de Tervuren
Bte 37
B-1040 Brussels
Belgium

Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: www.iru.org

**IRU Permanent Delegation to the
Middle East and Region**

Büyükdere Caddesi
Yapı Kredi Plaza C blok, Kat: 15
Levent 34330 Istanbul
Turkey

Tel: +90-212-284 97 47
Fax: +90-212-284 97 57
E-mail: istanbul@iru.org
Web: www.iru.org

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

Автомобильный транспорт Таджикистана – 2009

«Синяя книга» IRU



IRU

IRU Международный Союз
Автомобильного
Транспорта



Автомобильный транспорт Таджикистана 2008 – 2009

«Синяя книга» IRU

Москва, 2009



«... В годы независимости велась активная работа по восстановлению и строительству внутренних железнодорожных линий, ряда автомагистралей с запада на восток и с севера на юг, возведению автомобильных туннелей и международных мостов. В последующие годы это направление деятельности нашего независимого государства будет приоритетным до тех пор, пока Таджикистан полностью не освободится от коммуникационного тупика, став хозяином современных транзитных дорог».

**Эмомали Рахмон
Президент Республики Таджикистан**

Из речи Президента Республики Таджикистан Э.Ш. Рахмона на торжественном заседании, посвященном 15-летию государственной независимости Республики Таджикистан и празднованию Года арийской цивилизации 8.09.2006

<http://www.prezident.tj/rus/vistupleniy040906.htm>



«Синяя книга» Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ) «Автомобильный транспорт Таджикистана 2008–2009» представляет собой полезное пособие, позволяющее составить представление о современном состоянии, проблемах и перспективах развития транспорта Республики Таджикистан. Анализ состояния отрасли и практическая информация по конкретным правовым и нормативным документам в области транспорта представляют несомненный интерес для всех участников торгово-экономических связей с республикой.

В ходе работы над Книгой мы выявили «узкие места» в имеющейся публичной информации и примем меры по их устранению.

В Книге сделан серьезный акцент на вопросы международного сотрудничества в области транспорта. Это не случайно, поскольку страна активно ищет варианты скорейшего и экономически эффективного выхода из состояния «транспортного тупика» и превращения Таджикистана, вместе со всей Центральной Азией, в район транзита, имеющий альтернативные варианты транспортных связей с выходом на Юго-Восточную и Северо-Восточную Азию. Таджикистан открыт для сотрудничества по этим вопросам.

Мы признательны МСАТ за предоставленную возможность изложить в «Синей книге» приоритетные для Таджикистана вопросы международного сотрудничества по транспортной тематике и готовы и далее взаимодействовать с МСАТ на обозначенных направлениях.

Абдурахим Ашур
Министр транспорта и коммуникаций
Республики Таджикистан



Международный союз автомобильного транспорта с удовлетворением представляет «Синюю книгу» МСАТ по транспортной отрасли Республики Таджикистан. Это аналитическое исследование является очередным шагом Республики Таджикистан на пути развития регионального, трансазиатского и евроазиатского торгово-экономического сотрудничества.

Таджикистан – одна из постсоветских республик, которая прошла трудные испытания периода гражданского противостояния 1992–1997 годов и ныне энергично реформирует экономику. Несомненно, важную роль в этой работе играет транспортный сектор, который в условиях глобализации является одним из главных факторов экономического роста и интеграции республики в мирохозяйственные связи.

В ходе работы над «Синей книгой», которая является первым международным исследованием состояния, проблем и перспектив развития автомобильного транспорта Таджикистана, мы с удовлетворением отметили важное значение, которое придают развитию этой отрасли как Правительство, так и частный сектор, ориентируясь на передовой международный опыт развития автомобильного транспорта и продвигаясь к принятию и практическому применению в стране основных международных многосторонних конвенций и соглашений ООН в области транспорта и содействия международной торговле, в том числе по вопросам упрощения процедур пересечения границ, такой, как Конвенция МДП. МСАТ поддерживает эти усилия и со своей стороны будет способствовать их успеху.

Таджикистан является активным участником предпринимаемых международными организациями усилий по оценке и развитию транзитного потенциала страны и региона Центральной Азии в целом. Мы с удовлетворением отмечаем, что инициативы Таджикистана идут в русле позиции МСАТ по соответствующим вопросам и готовы к развитию диалога и выходу на конкретные проекты сотрудничества.

Выражаю благодарность Правительству Республики Таджикистан и Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан «АВВАТ», принявших участие в подготовке данной книги.

Мартин Марми
Генеральный Секретарь IRU



Проект подготовки и публикации «Синих книг» Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ/IRU) выполняет исключительно важную роль: во-первых, в процессе подготовки таких книг происходит актуализация и систематизация информации по автотранспортному сектору соответствующих стран, а во-вторых, страна получает возможность практически напрямую формулировать свои интересы, проблемы и задачи в сфере международного сотрудничества. Это проявилось в полной мере в рабочих контактах Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан (АВВАТ) с МСАТ в ходе подготовки «Синей книги IRU» по Таджикистану.

В сфере международного сотрудничества в области транспорта Таджикистан занимает активную позицию и четко представляет свои ближайшие задачи в отношениях с основными торгово-экономическими партнерами и международными организациями. Мы постарались сформулировать их в разделе «Краткое резюме и выводы». Убежден, что адресность и четкость формулировок будут способствовать успешному решению поставленных задач.

При подготовке материалов книги мы убедились, что не просто найти информацию по ряду вопросов в области транспортной политики Таджикистана и его участия в международном сотрудничестве. Выход этой книги должен снять ряд таких вопросов.

Изложенное в Книге инициативное предложение Таджикистана о работе по объединению усилий МСАТ и ОБСЕ по вопросам развития транзитного потенциала Центральной Азии и Таджикистана может придать новый импульс продвижению идей МСАТ в Центральной Азии. Ассоциация АВВАТ готова к полномасштабному сотрудничеству в этом направлении.

Хочу выразить благодарность всем министерствам и ведомствам за материалы, предоставленные для подготовки данного издания, в частности, Министерству транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан, редакционной комиссии IRU-СНГ, Советнику Президента Ассоциации «АВВАТ» Ксении Вогель и доктору технических наук, академику, проректору таджикского технического университета имени академика М.С. Осими Турсунову А.А. за вклад, внесенный в издание данной книги.

Махмадали Шокиров
Президент
Ассоциации АВВАТ



Республика Таджикистан – горная страна, 93 процента ее территории занимают горы. Ввиду этого обстоятельства, транспортное сообщение, в основном, осуществляется автомобильными перевозками. Доступность и рациональность использования автомобильного транспорта придает ему основную роль и во все возрастающих интеграционных евроазиатских процессах. Этому способствует и ведущееся широко строительство сети автомобильных дорог, призванных вывести Таджикистан из коммуникационного тупика и обеспечить выход к странам мира.

«Синяя книга» об автомобильном транспорте Республики Таджикистан дает сведения о положении дел с автоперевозками в настоящее время и указывает пути улучшения использования подвижного состава в будущем. Примечательно, что в книге содержатся конкретные предложения в адрес всех ветвей власти о том, какие конкретные решения должны быть приняты для устойчивого развития отрасли.

Уверен в том, что содержащийся в книге аналитический материал, является нужным и своевременным. Данная книга, как исследовательский труд, полезна для специалистов и вызовет интерес широкого круга читателей.

Шариф Саид

Председатель Торгово-промышленной палаты
Республики Таджикистан

Содержание

Введение	11
Глава 1. Автотранспортный сектор Республики Таджикистан	14
1.1. Экономика Таджикистана: оценка и прогноз	14
1.2. Автомобильный транспорт	21
1.3. Автомобильные дороги: состояние и пути их совершенствования	24
1.4. Пассажирские перевозки	32
1.5. Безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды	33
Глава 2. Международные перевозки	37
2.1. Развитие международных перевозок в Таджикистане	37
2.2. Подготовка кадров	46
2.3. Консульско-визовое обслуживание	47
2.4. Логистика и мультимодальные перевозки	50
2.5. Участие Республики Таджикистан в международном сотрудничестве по транспортной тематике	54
Заключение	62
Приложения	65
Приложение 1. Республики Таджикистан «О транспорте»	67
Приложение 2. Закон Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»	75
Приложение 3. Закон Республики Таджикистан «О правовом положении иностранных граждан»	95
Приложение 4. Постановления Правительства Республики	104
– от 6 января 1997 года, № 23 «О вопросах Таджикской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АВВАТ»	104
– от 26 марта 1997 года № 123 «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Таджикистан»	105

– Приложения 1-5 к Постановлению № 123	108
– от 8 декабря 1998 года № 498 «О внесении изменений в Приложение №5 Постановления Республики Таджикистан от 26 марта 1997 г. №123 «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Таджикистан»	119
– от 4 августа 2003 года № 342 «Об утверждении Порядка, регламентирующего международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан»	120
– от 4 августа 2003 года № 342 «Порядок, регламентирующий международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан»	121
– от 4 марта 2005 года № 82 «Об утверждении «Соглашения о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территории государств- участников Содружества Независимых Государств»	127
– от 29 декабря 2006 года № 779 № «Об утверждении Правил пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы»	128
– Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территориях государств-участников Содружества Независимых Государств (г. Чолпон-Ата, 16.04.2004)	134
Приложение 5. Технологические карты по определению маршрутов транзитного проезда международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан	149
Положение о приграничных международных автомобильных терминалах	153
Приложение 6. Карта евроазиатских транспортных связей, проходящих по территории Таджикистана	159

Введение

Республика Таджикистан была провозглашена суверенным и демократическим правовым государством 9 сентября 1991 года на фоне распада Советского Союза. В рамках союзного государства с централизованным плановым хозяйством проводилась единая социально-экономическая политика с использованием инструментария централизованного финансирования экономики и социальной сферы регионов, дотаций, субвенций, плановых цен и разнообразных социальных компенсаторов. Несмотря на это, к началу 1990-х годов различия между республиками СССР по важнейшим социально-экономическим индикаторам были весьма значительны. В частности, хотя за годы советской власти в рамках политики выравнивания экономических и социальных условий на всей территории СССР Таджикистан и добился значительных достижений, но все же к моменту приобретения суверенитета экономика республики была относительно слабо развита. В годы гражданского противостояния в Таджикистане (в период с 1992 по 1997 год) экономика страны была подорвана, основные фонды в значительной мере разрушены, а развитие республики было откинута на десятилетия¹. Валовой внутренний продукт страны сократился на 80 %.

Гражданская война усугубила экономический кризис, который наступил в связи с распадом Советского Союза и единого экономического пространства, распространила кризис на все сферы народного хозяйства республики. В 1991 году объем ВВП по сравнению с 1990 годом сократился на 7,1 %, в 1992 году против 1991 года – на 29 %, а в 1994 году по сравнению с 1993 годом – почти на 20 %. Систематически возрастал удельный вес неработающих предприятий, особенно в промышленности, строительстве и на транспорте. Производственные же мощности действующих предприятий использовались на уровне 6-12 %.

Гражданская война сделала невозможной реализацию программы прогрессивного изменения отраслевой структуры материального производства и привела к тому, что отрасли производства, определяющие индустриальный облик республики (промышленность, строительство и транспорт) и до недавнего времени занимавшие в экономике приоритетное место, стали терять свою былую значимость. За период 1992–1994 гг. в отраслевой структуре ВВП республики удельный вес промышленности сократился на 14,3 процентных пункта, транспорта – на 2,1 процентных пункта. В 1994 г. объем производства в промышленности составил 41,9 % по отношению к 1990 году². Особенно сильно пострадали дороги, мосты и иные сооружения, которые обеспечивали нормальную жизнедеятельность как экономической, так и социальной сферы народного хозяйства страны.

¹ Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон. «Каждый таджикистанец должен чувствовать себя истинным арийцем» (речь), 09.09.2006; <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1157747460>

² Р. Рахимов. «Влияние гражданской войны на экономику Таджикистана», 19.01.2008; <http://www.analitika.org/article.php?story=20071219091046421&mode=print>

На нынешнем этапе, для которого характерно углубление глобализации производственной, коммерческой и научно-технической деятельности, происходит увеличение межгосударственных обменов и рост торговых потоков. Соответственно возрастает и народнохозяйственное значение транспортных услуг. Эффективные транспортные услуги помогают обеспечить конкурентоспособность перевозимых товаров. У таких услуг есть хорошие шансы пользоваться спросом на международном рынке.

Мировой опыт показывает, что в силу общегосударственной значимости и высокой капиталоемкости транспортная инфраструктура создается в основном на средства государства, но в партнерстве с частным сектором. Таджикистан последовательно продвигается в этом же направлении. Именно взаимодействие государственных органов с частным сектором позволяет стране осуществлять мобилизацию как внешних, так и внутренних ресурсов в условиях их жесткого дефицита и направлять их на решение транспортных задач первостепенной государственной важности. Республика Таджикистан стремится быть надежным звеном международных транспортных связей как в региональных масштабах Центральной Азии, так и в контексте евро-азиатских сообществ. В соответствии с этим курсом республика присоединилась к ряду международных конвенций и соглашений по вопросам транспорта и стремится активно участвовать в работе международных организаций, раздвигающих горизонты международного сотрудничества в этом направлении. Учет интересов и озабоченностей Таджикистана по вопросам международных транспортных сообщений, наряду с интересами и озабоченностями всех остальных заинтересованных государств, поможет выйти на оптимальные направления и конкретные проекты международного сотрудничества в этой области.

Таджикистан активно участвует в международной деятельности по реализации резолюции 56/180 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 21 декабря 2001 года «Конкретные действия в связи с особыми нуждами и проблемами развивающихся стран, не имеющих выхода к морю», Алма-Атинской декларации и Алма-Атинской программы действий, принятых Международной конференцией министров развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и развивающихся стран транзита, по вопросу о сотрудничестве в области транзитных перевозок (Алма-Ата, 28-29 августа 2003 года). В частности, Таджикистан участвует в международном сотрудничестве по упрощению, рационализации и стандартизации процедур и документации в области транзита и применению информационных технологий для повышения эффективности систем транзита. Такая активность страны позволяет Таджикистану рассчитывать на то, что соответствующие органы ООН и другие международные межправительственные и неправительственные организации, включая Международный союз автомобильного транспорта (МСАТ), будут учитывать особые интересы Таджикистана как развивающейся страны и страны транзита, не имеющей выхода к морю, и оказывать ему содействие и помощь согласно соответствующим мандатам. Намечаемое развитие автомобильных маршрутов в Таджикистане обеспечит дополнительные возможности для более активного и эффективного участия национальной экономики в мировых хозяйственных связях. Неоднократно звучали заявления руководства Таджикистана о том, что такое развитие будет осуществляться при полном учете международных договоренностей и обязательств республики, в том числе в отношении развития согласованных под эгидой ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН евро-азиатских транспортных связей³. Республикой Таджикистан достигнут высокий уровень сотрудничества в области транспорта с ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, ОБСЕ, ПРООН, ЦАРЭС, Европейским союзом на ми-

³ ECE-ESCAP. Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages. United Nations, New York and Geneva, 2008.

ровом уровне, а также в региональном масштабе с СНГ, ЭКО, ШОС, ЕврАзЭС, TACIS-TRACESA, Японией, Китаем и Исламской Республикой Иран. Республика Таджикистан намерена делать все от нее зависящее для закрепления и развития практического взаимодействия на этом направлении. Для развития международных перевозок Республика Таджикистан также стремится скоординировать действия по ликвидации таких барьеров, как низкое качество магистралей и дорожной инфраструктуры, несогласованность правовых норм в области транспорта и таможенных процедур между странами-участницами международных перевозок.

Глава 1.

Автотранспортный сектор Республики Таджикистан

1.1. Экономика Таджикистана: оценка и прогноз

Республика Таджикистан расположена на юго-востоке Средней Азии. Протяженность ее территории с запада на восток составляет 700 км, а с севера на юг – 350 км. Таджикистан граничит на западе и севере с республиками Узбекистан (910 км) и Киргизия (630 км), на юге – с Афганистаном (1030 км), на востоке – с Китаем (430 км). На юго-востоке Таджикистан от Индии и Пакистана отделяет полоса афганской территории шириной от 15 до 65 км. Площадь территории Таджикистана составляет 143,1 тыс. кв. км. По оценке МВФ, население республики в 2007 году насчитывало 7,320,815 человек. ВВП республики в 2007 году составил 12779,7 млн сомони.

Независимость Таджикистана была провозглашена 9 сентября 1991 года. В 1992 году Таджикистан был принят в Организацию Объединенных Наций. 170 стран мира признали суверенитет Таджикистана, многие страны мира имеют свои представительства в Таджикистане, и Таджикистан имеет свои представительства в других странах. Высшим должностным лицом в стране, главой государства, является Президент. Президентом Республики Таджикистан избран Эмомали Рахмон. Таджикистан – многонациональная республика. В настоящее время здесь проживают более 100 наций и народностей. Коренные жители Таджикистана – таджики, по данным переписи 2000 года, они составляют 80 % всех жителей.

Для населения Таджикистана типична высокая рождаемость, низкая смертность и, как следствие, высокий естественный прирост⁴. В 2006 году 37,9% населения были в возрасте до 14-ти лет и лишь 4,8% – в возрасте 65-ти лет и старше. Рождаемость составляет 32,6 ребенка на 1000 человек населения, а смертность – 8,3 человека на 1000 человек населения. Соответственно, среднегодовые темпы роста численности населения в последнее время превышают 2% (в 2006 году – 2,19%). По оценкам, численность населения республики в 2006 году составляла 7,320,815 человек. Средняя плотность населения составляет 51,3 человека на 1 кв. км; население сконцентрировано в основном в западных, юго-западных и северо-западных районах. В городах проживает примерно 30% от общей численности населения страны.

Распад СССР и гражданская война 1992–1997 гг. подорвали промышленное и сельскохозяйственное производство Таджикистана. Промышленные предприятия выпускают первичный алюминий, цинк, свинец, химикаты и удобрения, цемент, растительные масла, текстиль, металлорежущие станки, холодильники и морозильные установки. В сельском хозяйстве производят хлопок, зерновые культуры, фрукты, виноград, овощи, разводят крупный и мелкий рогатый скот. Основную часть экспортных поступлений страны обеспечивают первичный алюминий (до 70%) и хлопок.

Из-за того, что ирригационные сооружения в годы войны были разрушены или просто не использовались и пришли в упадок, а производство и поставки химикатов, ин-

⁴ Library of Congress – Federal Research Division. Country Profile: Tajikistan, January 2007.
<http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/profiles/Tajikistan.pdf>

струментов, оборудования и горюче-смазочных материалов были нарушены, упало производство хлопка, составлявшего основу экономики республики в советский период. Нарушение производственных связей, сложившихся во времена СССР, обострило проблемы материально-технического снабжения и технического оснащения предприятий, привело к сужению рынков сбыта и снижению технического и технологического уровней производства. Это нанесло ощутимый ущерб хозяйству республики, так как производство хлопка обеспечивает занятость более половины всей рабочей силы страны. В 2003–2004 годах на хлопок приходилось около 24 % экспортных поступлений, что составляет около 11% ВВП⁵.

Во многих случаях приватизированные предприятия прекратили работу либо существенно сократили масштабы своей деятельности. Основная часть быстро развивающихся предприятий легкой промышленности и сектора услуг сконцентрирована в северной части страны – в Согдийской области. Экспорт первичного алюминия обеспечивает 70 % всех экспортных поступлений Таджикистана, однако до сих пор не достигнут довоенный уровень производства алюминия. В промышленности Таджикистана более 90 отраслей и видов производства. Большинство предприятий этого сектора преобразованы в акционерные и частные формы собственности, созданы предприятия с иностранным капиталом. В республике имеются достаточные запасы сырья для металлургической, химической, строительной и других отраслей промышленности. Разведаны крупнейшие месторождения серебра, золота, железа, свинца, сурьмы, угля, поваренной соли, драгоценных камней и других полезных ископаемых. Наличие металлургических, горно-перерабатывающих, химических, машиностроительных, текстильных и других предприятий, обладающих высоким экспортным потенциалом, в ближайшей перспективе может удовлетворить растущий спрос потребителей на производимое высококачественное сырье и продукцию как внутри страны, так и за ее пределами. На сегодняшний день насчитывается около 29 тыс. дехканских (фермерских) хозяйств, которые вносят определенный вклад в развитие аграрного сектора экономики. Анализ экономических показателей последних лет свидетельствует о том, что проводимая Правительством Республики Таджикистан политика создала надежную основу для социально-экономического развития, снижения уровня бедности в стране и постепенного улучшения жизни населения. Экономическое положение страны улучшается, что является признаком эффективной деятельности различных отраслей экономики, в том числе промышленности, сельского хозяйства, энергетики, строительства, транспорта и коммуникаций, а также оказания услуг населению.

Согласно данным Госкомстата РТ, внешнеторговый оборот за последние 6 лет приобрел стабильность и составляет в среднем за год 3,9 млрд долларов США. Следует отметить, что в экспорте преобладают сырьевые и энергетические товары – это товары промышленного производства, хлопок-волокно, электроэнергия и продукты растительного происхождения (овощи, фрукты). В импорте преобладают топливно-энергетические ресурсы, продукция химического производства, продукция растительного происхождения (зерно, мука, крупы), машины, оборудование и транспортные средства.

Из таблицы 1 видно, что произведенный валовой внутренний продукт за 2007 год сложился в сумме 12779,7 млн сомони, что по сравнению с 2006 годом в сопоставимых ценах составляет 107,8 %, несмотря на прогнозы, что рост ВВП по итогам не будет превышать 7 %. В целом по республике за 2007 год произведено промышленной продук-

⁵ World Bank. «Tajikistan cotton farmland privatization», June 2004.
<http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTPOVERTY/EXTPSIA/0,,contentMDK:21044381~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:490130,00.html>
http://siteresources.worldbank.org/INTPSIA/Resources/Tajikistan_Psia_FinalReport_2004.pdf

ции на сумму 5431,4 млн сомони, что на 9,9 % больше, чем в 2006 году. Значительный удельный вес в производстве товаров занимает промышленность и сельское хозяйство. Объемы сельскохозяйственной продукции за год выросли на 6,5 % и составили в денежном эквиваленте 4613,0 млн сомони. Было собрано 927 тыс. тонн зерна и 419 тыс. тонн хлопка-сырца, что по сравнению с 2006 годом меньше на 4,1 %. Экспорт хлопка-волокна в общем объеме экспорта составляет 9,4 %. Средняя цена на данный вид товара по сравнению с 2006 годом возросла на 80 долларов и составила 1149 долларов за тонну.

Внешнеторговый оборот Республики Таджикистан в 2007 году составил 3923,6 млн долларов, что на 25 % больше показателей 2006 года. Торговый баланс сложился отрицательно и составил 937,3 млн долларов. Увеличилось количество стран, с которыми РТ имеет внешнеторговые отношения – на сегодняшний день их число составляет 94 страны, из них 11 стран СНГ и 83 страны дальнего зарубежья. На страны СНГ во внешнеторговом обороте приходится 44,6 % всего внешнеторгового оборота, на страны дальнего зарубежья – 55,4 %. По сравнению с 2006 годом экспорт продукции увеличился на 4,9 %, импорт возрос на 42,3 %. В экспорте преимущество принадлежит странам дальнего зарубежья (84,4 %), в импорте – странам СНГ (61,9 %).

Существенно возросли объемы инвестиций в реальную экономику страны. За истекший год они возросли на 27 % по сравнению с 2005 годом и составили 17,7 % от валового внутреннего продукта. Характерной чертой является увеличение заграничных прямых инвестиций в экономику страны, особенно в такие ее жизненно важные отрасли, как энергетика, образование, транспорт и др.

В 2007 году экспорт недргоценных металлов и изделий возрос по сравнению с 2006 годом на 3,9 %, продукции растительного происхождения на 48,9 %, хлопка-волокна на 7,1 %, минеральных продуктов на 6,3 %, транспортных средств на 19,7 %. Одновременно уменьшился экспорт готовых пищевых продуктов на 8,1 %. Импорт машин и оборудования увеличился на 73,5 %, что свидетельствует о результате глобализации республики.

Всеми видами транспорта в 2007 году перевезено 42628,4 тыс. тонн грузов, что на 13 % больше показателей предыдущего года. Из них железнодорожным – 34 %, авиационным – 0,00004 %, автомобильным – 65,99 %.

Грузооборот по всему транспортному комплексу составил 3664,8 млн т-км или 121 % к 2006 году. Автомобильным транспортом в 2007 году перевезено 17869,8 тыс. тонн грузов, что на 18,1 % выше показателя 2006 года. Всеми видами пассажирского транспорта перевезено 441815,2 тыс. пассажиров или на 11 % больше, чем в 2006 году. Из общего объема перевозок пассажиров транспортом общего пользования перевезено 101957,6 тыс. пассажиров, что составляет 23,1 % к общему объему перевозок. Индекс тарифов на грузовые перевозки в среднем по всем видам транспорта в декабре составил 104,0%, а за весь 2007 год возрос на 24,9 %.

Денежные доходы населения за январь-декабрь 2007 года сложились в сумме 6212,3 млн сомони и по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в фактических ценах увеличились на 45,2 %. Реально располагаемые денежные доходы населения (доходы за вычетом обязательных платежей, скорректированные на индекс потребительских цен) за январь-ноябрь 2007 года по сравнению с аналогичным периодом 2006 года увеличились на 12,4 %.

Промышленность Таджикистана производит алюминий, добывает золото, серебро, свинцово-цинковые, молибденовые, вольфрамовые, ртутно-сурьмяные и другие руды. В настоящее время разведано свыше 400 и эксплуатируются до 200 месторождений полезных ископаемых, на которых добывается около 45 видов минерального сырья – как ископаемые виды топлива, так и рудные и нерудные минералы. У Таджикистана

Таблица 1

Основные показатели развития экономики Республики Таджикистан (2000–2007 гг.)⁶

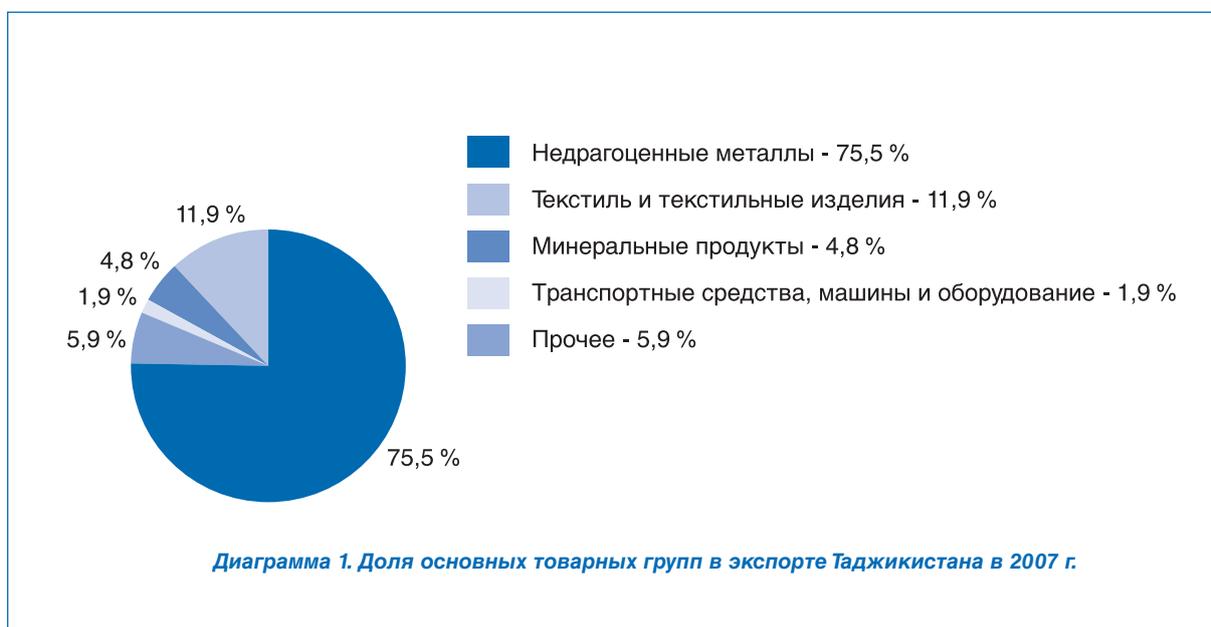
	Единица измерен.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2007
1	ВВП в действующих ценах соответствующих лет темпа роста год к году	млн сомони 1 %	1806,7 110,2	3344,5 109,1	4757,8 110,2	6157,5 110,6	7201,1 106,7	12779,7 107,8
2	Государственный бюджет Доходы Расходы	млн сомони млн сомони	251,7 261,8	538,9 518,9	776,3 731,0	1022,9 1017,6	1295,2 1318,2	3156,4 2861,3
3	Индексы объема промышленной продукции (к предыдущему году)	%	109,9	108,2	109,9	114,3	108,5	
4	Валовая продукция сельского хозяйства Темпа роста год к году	мл. сомони %	693,24 112,7	1368,05 115,0	1962,2 109,6	2259,9 111,3	2773,9 103,1	4613,0 106,5
5	Инвестиции в основной капитал	сомони	108,6	157,8	278,1	549,6	617,3	2271,6
6	Перевезено грузов (включая показатели частных предпринимателей)	млн тонн	18,7	20,2	37,0	42,0	40,5	42,6
7	Грузооборот – всего	млн т.км	1439,6	1342,0	2150,8	2742,1	2774,0	3664,8
8	Перевезено пассажиров (включая показатели частных предпринимателей)	млн чел.	134,8	158,1	195,4	361,1	386,9	441,8
9	Пассажиरोоборот – всего	млн пасс.км	1256,4	1655,0	2926,0	6065,5	6274,6	7122,8
10	Внешнеторговый оборот – всего – экспорт – импорт	млн долл. млн долл. млн долл.	1459,3 784,3 675,0	1453,9 736,0 717,9	1679,2 797,9 881,3	2106,2 914,9 1191,3	2238,5 908,7 1329,8	3923,6 1468,1 2455,5
11	Численность работников, занятых в экономике	тыс. чел.	1621,9	1750,3	1078,0	1065,0	2039,4	2046,7
12	Уровень безработицы	%	2,7	2,6	2,5	2,0	2,1	2,6
13	Платные услуги: по всем каналам реализации (к предыдущему году)	%	120,3	119,9	114,7	112,9	116,9	113,2
14	Индекс потребительских цен (к декабрю предыдущего года) – услуги (к декабрю предыдущего года)		160,6 134,0	114,5 109,9	113,7 153,1	105,7 111,4	107,1 109,3	101,3
15	Инфляция в потребительском секторе (к декабрю предыд. года)		60,6	14,5	13,7	5,7	7,1	

⁶ По данным Госкомстат Республики Таджикистан.

имеются хорошие перспективы развития горнодобывающей промышленности. В частности, Таджикистан может стать крупным экспортером угля: на территории республики находятся такие месторождения, как Фан-Ягноб – самое крупное в Центральной Азии, с запасами, значительно превышающими 1 млрд тонн, а также Шураб, Зидди, Назар-Айлок⁷.

Важнейшей отраслью экономики республики является энергетика, и прежде всего, гидроэнергетика. Таджикистан обладает гидроэнергетическими ресурсами в объеме свыше 500 млрд кВт.ч электроэнергии в год. Строительство Сангтудинских ГЭС 1 и 2, а также Рогунской ГЭС позволит обеспечить выработку электроэнергии до 34-х млрд кВт.ч в год, а реальная потребность страны на данный момент составляет 24 млрд кВт.ч. Избыток электроэнергии может быть экспортирован за пределы страны⁸. В перспективе предполагается совместно с потенциальными инвесторами реализовать инвестиционные проекты следующих направлений: разработка новых месторождений и внедрение перспективных методов переработки полезных ископаемых, увеличение объемов добычи и переработки руды и угля, строительство металлургических заводов для переработки концентратов и извлечения из них редких и рассеянных элементов.

В целом производственный блок Таджикистана переживает сложный период своего развития, обусловленный последствиями системного кризиса и прошедшей гражданской войны, удаленностью страны от морских путей и развитых мировых центров, ограниченностью внутреннего рынка, недостаточным опытом рыночного менеджмента, расторжением прежних производственных связей, ростом цен, накоплением сложных отраслевых проблем⁹.



⁷ Ф. Салимов, 16 сентября 2006 года, <http://www.analitika.org/article.php?story=20060916001857884&mode=print>

⁸ Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон. 18.12.2006, «Азия Плюс», <http://www.asiaplus.tj/articles/31/926.html>

⁹ Республика Таджикистан. «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан до 2015 года». Проект, представленный на Региональной конференции по Национальной стратегии развития и Стратегии сокращения бедности, основанных на Целях Развития Тысячелетия, 15-17 марта 2007 года, Душанбе, Таджикистан, стр. 26. http://www.undp.tj/files/reports/nds_rus.pdf

Транспорт Таджикистана является неотъемлемой частью национальной экономики и играет важнейшую роль, обеспечивая как внутренние перевозки, так и транспортировку экспорта и импорта продукции. Географическое положение Таджикистана, в принципе, позволяет ему стать транспортным мостом между странами Восточной и Юго-Восточной Азии (Китаем, Афганистаном, Индией, Пакистаном, Малайзией, Сингапуром) и государствами Центральной Азии, СНГ и Юго-Западной Азии. Общая протяженность автомобильных дорог в стране составляет 30563 км.

Однако существующая дорожная сеть обладает рядом недостатков, главными из которых являются низкая пропускная способность, недостаточная безопасность движения, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и искусственных сооружений и наличие на автодорогах мостов с ограниченными грузоподъемностью и габаритами. В нынешнем виде большая часть автодорог республики не отвечает нормативным требованиям в части пропускной способности, обеспечения безопасности дорожного движения, и в настоящее время более 80 % из них нуждаются в ремонте и реконструкции¹⁰.

Тем не менее, несмотря на ограниченность инвестиционных ресурсов, с первых дней восстановления конституционного строя Правительством Таджикистана было начато строительство ряда объектов, имеющих важное государственное значение. Это, прежде всего, железная дорога Курган-Тюбе-Куляб, автодорога Куляб-Калайхумб-Хорог-Мургаб с выходом на Каракорумское шоссе, Анзобский автодорожный туннель, Сангтудинская ГЭС, месторождения природного газа Ходжасартез, Ходжабакирган, Кизил-Тумшук, аэропорт г. Куляба, реконструкция аэропортов городов Душанбе и Худжанда, железная дорога Кофарниган-Яван и др. Эти усилия в сфере транспорта уже дают солидную отдачу: в 2005 году с открытием КПП Кульма-Карасу таджикско-китайский торговый оборот достиг 150 млн долларов¹¹.

В 2006 году товарооборот между Таджикистаном и Китаем через таможенный пост «Кульма» составил более 4,25 млн долл¹². За май-ноябрь 2007 года через Кульму в обе стороны было перевезено 22,7 тысяч тонн грузов. Товарооборот через этот пункт превысил 6 млн долл., что в полтора раза превышает показатель 2006 года¹³.

Таблица 2

Географическое распределение экспорта Республики Таджикистан в 2007 г.¹⁴

	млн долларов	В процентах к итогу
Всего	1468,1	100
<i>СНГ</i>	228,9	15,6
Россия	96,7	6,6
Узбекистан	86,4	5,9
Прочие	45,4	3,1
<i>Дальнее зарубежье</i>	1239,2	84,4
Европа	658,8	45,0
Азия	580,5	39,0

¹⁰ Документ СПЕСА: «Варианты экономического развития Республики Таджикистан при различных сценариях притока инвестиций», 2003, стр. 8; <http://www.unecsc.org/speca/tajik/annex.pdf>

¹¹ Д. Верхотуров, «Китай создает Новый Шелковый путь». «Эксперт Казахстан» #21 (123) от 4 июня 2007, <http://www.arba.ru/news/2198>

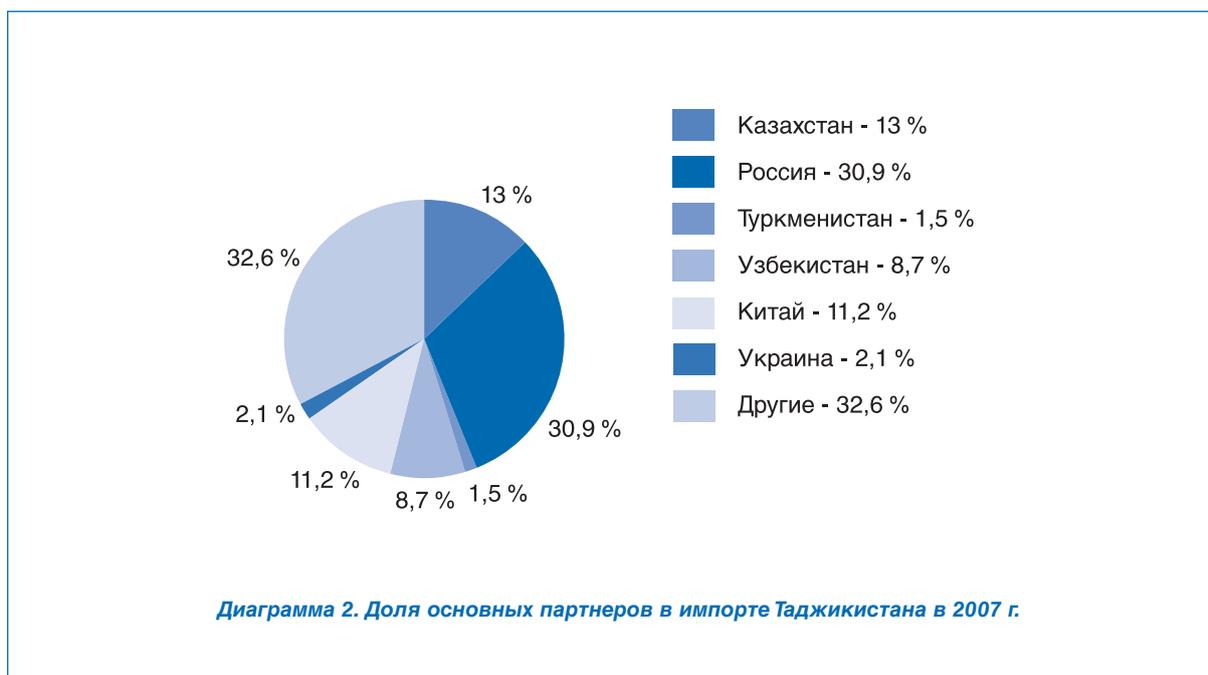
¹² ИА Regnum, 17 января 2007. http://www.businesspress.ru/newspaper/article_mld_21960_ald_406989.html

¹³ Fergana.ru 08.12.2007, <http://www.narodinfo.ru/news/39000.html>

¹⁴ А. Н. Михайленко, «Таджикистан и региональная интеграция в Центральной Азии». «Материалы к заседанию второго межпарламентского форума «Россия-Таджикистан: потенциал межрегионального сотрудничества», 2007. <http://www.council.gov.ru/files/journalsf/item/20080206111111.pdf>

Таблица 3Географическое распределение импорта Республики Таджикистан в 2007 г.¹⁵

	млн долларов	В процентах к итогу
Всего	2455,5	100
<i>СНГ</i>	1519,7	61,9
Россия	759,6	30,9
Узбекистан	213,5	8,7
<i>Дальнее зарубежье</i>	935,8	38,1
Европа	280,07	11,4
Азия	545,9	22,23



Динамика экономического роста и географическое распределение экономических связей современного Таджикистана в целом свидетельствуют об эффективности избранного экономического курса страны и ее потенциальных возможностях.

Проявлением неэффективной структуры национальной экономики является наблюдаемое сокращение доли реального сектора в структуре ВВП, ограниченность экспортных возможностей, высокая уязвимость основных макропоказателей перед изменениями внешнеторговой конъюнктуры, незначительный вклад малых и средних предприятий в экономику страны, низкий уровень инновационной активности. Значительная часть деятельности малого и среднего бизнеса приходится на «теневой сектор» экономики¹⁶.

¹⁵ А. Н. Михайленко «Таджикистан и региональная интеграция в Центральной Азии». «Материалы к заседанию второго межпарламентского форума «Россия-Таджикистан: потенциал межрегионального сотрудничества», 2007. <http://www.council.gov.ru/files/journalsf/item/20080206111111.pdf>

¹⁶ Проект «Национальной стратегии развития Республики Таджикистан до 2015 года», Душанбе, 2007, стр. 8; http://www.undp.tj/files/reports/nds_rus.pdf

Таблица 4

Внешнеторговый оборот Республики Таджикистан со странами–членами ЭКО

№	Страны	Внешнеторговый оборот								
		2005			2006			2007		
		экс.	имп.	ВТО	экс.	имп.	ВТО	экс.	имп.	ВТО
1	Азербайджан	0,6	114,8	115,4	2,5	69,2	71,7	0,8	74,0	74,8
2	Афганистан	12,1	3,3	15,4	6,6	3,0	9,6	12,0	27,0	39,0
3	Иран	36,7	30,9	67,6	25,1	13,3	38,4	75,5	60,8	136,3
4	Казахстан	21,1	177,3	198,4	15,8	97,6	113,4	24,0	319,7	343,7
5	Киргизия	3,2	69,4	72,6	1,4	16,8	18,2	3,3	34,6	37,9
6	Пакистан	0,3	1,7	2,0	0,07	0,2	0,2	0,4	0,8	1,2
7	Туркменистан	0,07	53,8	53,8	0,01	33,9	33,9	4,2	38,2	42,4
8	Турция	143,4	21,9	165,3	201,0	14,5	215,5	477,5	72,9	550,4
9	Узбекистан	66,5	152,8	219,3	34,8	97,8	132,6	87,0	213,5	300,5
	Всего	283,9	625,9	909,8	287,2	346,3	633,5	684,7	841,5	1526,2
	Всего, ВТО РТ	865,7	1441,2	2306,9	671,5	804,6	1476,1	1468,0	2455,4	3923,6

1.2. Автомобильный транспорт Таджикистана

Развитие транспорта является одной из главнейших задач Республики Таджикистан. В планах предусмотрено динамичное развитие транспортной инфраструктуры, чтобы страна вышла из транспортного тупика¹⁷ и стала эффективным участником регионального и трансконтинентального сотрудничества, в частности по вопросам автомобильных перевозок.

Основное влияние на развитие транспорта и перевозок в Республике Таджикистан оказывают состояние ее экономики и рост торговли с зарубежными странами, а также ее транзитные возможности для торговых потоков в регионе Центральной Азии, между Европой и Азией. В связи с недостаточной развитостью транспортной инфраструктуры республики на транспортировку грузов уходит много времени, что снижает конкурентоспособность перевозимых товаров. Другие связанные с транспортом препятствия на пути торговли – это ограниченные возможности имеющегося парка транспортных средств, несоблюдение или необеспечение выполнения правил работы транспорта, отсутствие гармонизации деятельности в международном плане, а также несогласованные в международном плане меры и стандарты, касающиеся охраны окружающей среды, сохранности и безопасности перевозок. На сегодняшний день 85,3 % от общего объема перевозок в Таджикистане осуществляется автомобильным транспортом. Доля перевозок железнодорожным и воздушным транспортом незначительна и составляет соответственно 12,6 % и 2,1 %.

Чтобы обеспечить эффективную работу автомобильного транспорта республики как для национальных перевозок, так и для международного транзита, требуется обеспечить согласование и гармонизацию в международном плане действующих в Таджикистане законодательных и нормативных положений в сфере транспорта. Национальная стратегия развития автомобильного транспорта Таджикистана ориентируется

¹⁷ Э. Рахмонов: «Каждый таджикистанец должен чувствовать себя истинным арийцем» (речь), 08.09.2006; <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1157747460>

как на экономическое развитие страны, в том числе на добычу и экспорт полезных ископаемых, так и на использование транзитного потенциала. Для того чтобы такая стратегия стала эффективным рабочим инструментом, она должна базироваться на анализе текущих и перспективных транзитных возможностей республики и предусматривать систему конкретных, ориентированных на перспективу шагов по обеспечению выхода к морю перевозимых через территорию страны грузов. Правительство Республики Таджикистан несет главную ответственность за разработку единой системы норм и требований отчетности (например, по дорожному транспорту, по вопросам лицензирования и стандартов, которым должны отвечать автомобили, по вопросам доступа иностранных компаний, по визовому режиму и по вопросам, касающимся национальной безопасности) на автомобильном транспорте. Наряду с этим частный сектор может сыграть важную роль в установлении отраслевых стандартов (например, в определении оперативной и правовой ответственности, в урегулировании споров, в области страхования), базирующихся на принятом республикой законодательстве и на международных соглашениях, в которых участвует Таджикистан.

Масштабность задач, стоящих перед Республикой Таджикистан в области развития автомобильных перевозок, их значение не только для национального социально-экономического развития, но и для развития регионального сотрудничества, обеспечения безопасности и сотрудничества в Азии, Центральной Азии, в рамках СНГ и трансконтинентального евро-азиатского сотрудничества предопределяют необходимость международного сотрудничества для оптимального формулирования и решения этих задач. В этой связи Правительству Республики Таджикистан целесообразно и впредь активно проводить в своей политике в профильных международных организациях линию на динамичное развитие международного сотрудничества по вопросам транспорта.

Неадекватность инфраструктуры и несопоставимость логистических сетей на отдельных национальных участках наземных транспортных осей евро-азиатских транспортных связей снижает общую эффективность таких связей и поэтому «расширение» соответствующих «узких мест» не терпит отлагательства. Решение некоторых из этих проблем может быть достигнуто путем принятия Таджикистаном и другими странами-транзитерами Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии (ВЕКЦА), расположенными вдоль маршрутов евро-азиатских транспортных связей, международных соглашений ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по вопросам инфраструктуры.

МСАТ поддерживает стремление Правительства Таджикистана в приоритетном порядке решить вопросы присоединения к основным европейским и азиатским международным конвенциям и соглашениям в области транспорта и последовательно работать над приведением своей транспортной инфраструктуры в соответствие с требованиями этих международных документов и существующей мировой практикой. Это и понятно: будучи одним из ответственных звеньев международных транспортных связей, Таджикистан намерен полностью выполнить свою миссию в этой области и обеспечить эффективные перевозки по своим транспортным маршрутам, соответствующие действующим международным нормам и правилам.

Правительство Республики Таджикистан приняло Стратегию развития Республики Таджикистан на период до 2015 года, одним из приоритетных элементов которой является программа развития транспорта республики. Стратегия предусматривает, что в транспортно-коммуникационном секторе в рассматриваемый период будут значительно повышены «объемы и качество внутренней и внешней транспортировки пассажиров и грузов, а также услуг связи за счет снижения административных барьеров, улучшения материально-технической базы, в том числе подвижного состава и авто- и железнодорожных путей, повышения доступности

авиаперевозок и услуг связи, улучшения условий транзита, сокращения затрат на оказание услуг, повышения безопасности функционирования транспортной системы»¹⁸.

Для достижения заявленных в Стратегии целей применительно к автомобильному транспорту необходимо создать современную инфраструктуру, отвечающую международным нормам и способную обслужить перспективные пассажиро- и грузопотоки. Только в этом случае Таджикистан может рассчитывать на полноценное участие в евро-азиатских транспортных связях и на эффективное развитие своего транзитного потенциала.

Общая протяженность автомобильных дорог Таджикистана составляет 30563 км, а их плотность на 1000 кв. км – 194 км. Этот невысокий показатель (в 4-5 раз ниже, чем в европейских странах) отражает как сложный гористый ландшафт местности, так и недостаточное развитие инфраструктуры автомобильного транспорта. На автомобильные перевозки в Таджикистане приходится более 85 % перевозок грузов (на железнодорожный транспорт – 12,6 %, на воздушный – 2,1 %).

После распада Советского Союза государственный автомобильный транспорт переживает глубокий технический, экономический и финансовый кризис. Автомобильный транспорт Республики Таджикистан по сравнению с другими государствами СНГ развивался медленно. Причинами являются внутренние политические и экономические нестабильности периода 1990–1995 гг., в результате чего объемы грузовых перевозок сократились более чем в 7 раз, пассажирские – в 2 раза (относительно 1992 г.). Коэффициент использования парка снизился по грузовым перевозкам от 0,56 до 0,18, а по пассажирским от 0,77 до 0,52. Более 80-85% транспортных средств отработали свои амортизационные сроки и подлежат списанию. Остальные 15-20 % парка подвижного состава не отвечают требованиям ГОСТ и Стандартам международных перевозок. В этих условиях перевозки в основном осуществляются АТС стран СНГ и частного сектора.

Развитие разгосударствления и приватизация транспортных средств, на наш взгляд, шли по неэффективному пути, потому что, согласно существующим законодательным нормативам, водители приватизировали свои транспортные средства. Тем самым создавалось большое количество собственников, чьи автомобили загромождали дороги и улицы, образуя незаконную, несанкционированную биржу труда транспортных услуг.

В последние годы в Республике Таджикистан наблюдается процесс всеобщей автомобилизации, что в свою очередь говорит о понимании населением важности автотранспорта для развития экономики страны в целом и отдельной семьи в частности. В 2007 году импорт в страну транспортных средств всех марок составил в денежном эквиваленте 215 млн долларов, что на 85,6 % больше показателей предыдущего года. Но, несмотря на автомобилизацию, удельный вес автотранспортных средств остается невысоким. Более половины автомобилей старше 10 лет.

¹⁸ Республика Таджикистан. «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан до 2015 года». Проект, представленный на Региональной конференции по Национальной стратегии развития и Стратегии сокращения бедности, основанных на Целях Развития Тысячелетия, 15-17 марта 2007 года, Душанбе, Таджикистан, стр. 36; http://www.undp.tj/files/reports/nds_rus.pdf

Таблица 5

Перевозка грузов по видам транспорта (тыс. тонн)

	2002 ¹⁾	2003 ¹⁾	2004 ¹⁾	2005 ¹⁾	2007
Весь транспорт	35602	32925	35732	38594	42628,4
Частным автомобильным транспортом	4740	8695 ²⁾	12602 ²⁾	16178 ²⁾	17253,2
Автотранспортом не общего пользования	15736	9930	8763	7671	
Транспортом общего пользования	14016	13980	12982	12638	
Автомобильным транспортом	2237	2256	710	520	28094,0
Ж/д транспортом	11777	11721	12268	12114	14532,3
Воздушным транспортом	2,4	3,8	4,1	3,7	2,1
Международным транспортом	110,7	319,2	386,7	409,0	575,5
Частными автопредприятиями			1538	1698	1856,3

1) с учетом частных лиц на автотранспорте

2) за счет увеличения транспортных средств частного сектора

Таблица 6

Грузооборот по видам транспорта (млн тонна-километров)

	2002 ¹⁾	2003 ¹⁾	2004 ¹⁾	2005 ¹⁾	2007
Весь транспорт	1806	2315	2736	2902	3664,8
Частным автомобильным транспортом	189,5	481,5 ²⁾	776,9 ²⁾	983,7 ²⁾	1038,2
Автотранспортом не общего пользования	299	177	162	134	
Транспортом общего пользования	1135	1129	1137	1085	
Автомобильным транспортом	43	36	11	12	2389,5
Ж/д транспортом	1086	1086	1118	1063	1270,6
Авиационным транспортом	5,7	8,1	8,2	7,6	4,7
Международным транспортом	182,7	526,7	638,1	674,8	949,9
Частными автопредприятиями			22	24	42,0

1) с учетом частных лиц на автотранспорте

2) за счет увеличения транспортных средств частного сектора

1.3. Автомобильные дороги: состояние и пути их совершенствования

Согласно принятой классификации, имеющиеся в республике автомобильные дороги общего пользования подразделяются на два вида: автодороги республиканского значения и автодороги местного значения. По техническим характеристикам автомобильные дороги подразделяются на пять технических категорий в соответствии с действующими в республике строительными нормами и правилами в зависимости от нормативных параметров.

Полная протяженность автомобильных дорог общего пользования составляет 30563 км, из которых 13968 км находится в ведении Министерства транспорта и коммуникаций. Протяженность дорог республиканского значения составляет 5298 км, а дорог местного значения – 8965 км. Бетонное дорожное покрытие имеют 4049 км дорог, то есть 29 %, асфальтобетонное покрытие – 6151 км (44 %), гравийное покрытие – 2645 км (19 %), дорог без покрытия – 8 % (Таблица 8). Дороги местного значения вклю-

Таблица 7

Состояние дорог Таджикистана в 2006 г.

№	Тип дорожного покрытия	Протяженность, км	Доля, %
1	Бетонное дорожное покрытие	4049	29 %
2	Асфальтобетонное покрытие	6151	44 %
3	Гравийное покрытие	2645	19 %
4	Без покрытия	1121	8 %

чают дорожную сеть из местных дорог, главным образом, в сельских районах, которые совсем не пригодны для международных перевозок. Автомобильные дороги Таджикистана расположены неравномерно, что связано с размещением населенных пунктов, промышленных объектов и сельскохозяйственных предприятий. На севере республики – в долине реки Сыр-Дарья, в Гиссарской и Вахшской долинах, Кулябской зоне – имеется довольно плотная сеть автодорог с покрытием капитального типа. В районах Горного Бадахшана, Гармской группы (Припамирье), в долине реки Заравшан – т. е. на горных территориях – дорожная сеть имеет меньшую плотность.

Существующая дорожная сеть обладает рядом недостатков, главными из которых являются:

- низкая пропускная способность и недостаточная безопасность движения;
- неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и искусственных сооружений;
- наличие на автодорогах мостов с ограниченными грузоподъемностью и габаритами.

С состоянием автодорог связана низкая эффективность работы автомобильного транспорта. Кроме того, движение на некоторых автомобильных дорогах Республики Таджикистан имеет сезонный характер из-за высокогорных перевальных участков с неблагоприятными природно-климатическими и геологическими условиями. В частности, автодорога Душанбе-Ташкент через перевалы Анзоб и Шахристан, автодорога Душанбе-Хорог через перевал Хабурабад – все на отметке более 3300 метров над уровнем моря – закрываются на зимне-весенний период.

Построенная в советское время обширная сеть автодорог и железнодорожных путей связывала Таджикистан с северными соседями – Узбекистаном и Киргизией. Она была частью огромной союзной инфраструктуры и не учитывала нужды и потребности отдельных республик. Так, например, центр Таджикистана был связан с регионами республики дорогами, пролегающими по территории соседних республик. После внезапного обретения независимости у Таджикистана возникли проблемы с транзитом транспорта по территории соседних государств, разгорелись таможенные «войны». Лишенные прямой связи с центром Таджикистана, регионы оказались в полуизоляции, что стало существенным препятствием на пути консолидации страны, становления ее реального суверенитета. Так, например, связь Душанбе с Горно-Бадахшанской автономной областью осуществляется через высокогорную трассу, которая, как отмечалось, закрывается на зимне-весенний период. В это время сообщение с Памиром осуществляется через территории Узбекистана и Киргизии. Центральный и Южный Таджикистан соединяются с Северным Таджикистаном также сезонной дорогой Душанбе-Ташкент. Эта автодорога пересекает Гиссарский и Туркестанский хребты через перевалы Анзоб и Шахристан, расположенные соответственно на отметках 3374 и 3378 м. над уровнем моря. Природно-климатические условия препятствуют круглогодичному движению по этой дороге. В зимний период автодорожная связь с Северным Таджикистаном осуществляется через Узбекистан, что приводит к дополнительным транспортным расходам, связанным с удлинением маршрута на 750 км или более чем в два раза. Ре-

конструкция дороги Душанбе-Ташкент связана с необходимостью строительства двух туннелей под перевалами Уштур и Шахристан, что сделало бы эту дорогу круглогодичной. На данный момент при содействии Ирана сдан в эксплуатацию туннель на перевале Анзоб и ведется строительство туннеля через перевал Шахристан при помощи китайских соседей.

Выходы к мировым транспортным артериям также пролегают по территориям других республик. Разрыв хозяйственных связей в рамках бывшего Союза поставил экономику Таджикистана в тяжелейшее положение. Страна оказалась в геоэкономической изоляции. Налаживанию новых экономических связей препятствуют такие факторы, как удаленность республики от мировых транспортных артерий, высокая стоимость перевозок, отсутствие дорог, которые связывали бы Таджикистан с такими перспективными торгово-экономическими партнерами, как соседи по региону: Китай, Пакистан, Индия, Иран. Так, например, для того чтобы отправить товары из Пакистана в Таджикистан, их необходимо перевозить морем через Суэцкий канал до черноморских портов Одесса и Новороссийск, затем железнодорожным транспортом через целый ряд стран до пункта назначения. И это притом, что указанные два государства отделяет лишь Ваханский коридор.

Односторонняя ориентация республики на север не способствует использованию имеющихся больших потенциальных возможностей и резервов. В то же время строительство крупных дорог, которые могли бы вывести страну из коммуникационного тупика, тормозится из-за ограниченности инвестиционных возможностей Таджикистана. Тем не менее и в этих условиях стоящие перед страной задачи реформирования всех сфер экономики, восстановления и обустройства производственной инфраструктуры определяют необходимость уделения первостепенного внимания развитию инженерно-транспортных коммуникаций и, в первую очередь, строительству Евро-азиатской трансконтинентальной дороги.

Будучи расположенным в центре Азии, Таджикистан имеет потенциальную возможность выхода через Каракорумское шоссе к Китаю и далее – к Пакистану, Ирану, Индии. Строительство автомагистрали на центральноазиатском участке через Таджикистан позволит и другим странам (Ирану, Афганистану, Пакистану) связать существующие в этом обширном регионе автомобильные дороги кратчайшим путем. В перспективе такая магистраль могла бы стать ключевым связующим звеном железнодорожного транспортного коридора Душанбе-Термез или Куляб-Термез-Серахс-Мешхед-Тегеран и далее – к Персидскому заливу или через Туркменбаши-Баку-Поти, далее через Турцию в Европу. При этом, естественно, учитывается, что в горной местности имеется больше возможностей для прокладки автомобильных, чем для прокладки железных дорог. Для подобных территорий автомагистраль – по существу единственный, а в условиях Таджикистана преимущественный вид современных путей сообщения.

Опираясь на поддержку программы экономических реформ в Республике Таджикистан со стороны Международного валютного фонда, правительство республики предусматривает меры по укреплению производственно-технической базы дорожных организаций и стабилизации работы отрасли. В частности, разработана и находится в стадии реализации Государственная программа развития сети автомобильных дорог Таджикистана на период до 2010 года. Правительством принято соответствующее постановление «О мерах по дальнейшему ускорению развития и улучшению эксплуатации автомобильных дорог». В стране разработаны необходимые планы и проекты строительства и реконструкции транспортной системы. Главными трудностями в их реализации являются ограниченность финансовых средств и отсутствие совместных инвестиционных проектов с соседними государствами.

Строительство Трансконтинентальной автомагистрали через Ташкент-Душанбе или Термез-Душанбе и далее – по территории Горного Бадахшана через перевал

Кульма с выходом на Каракорумское шоссе – дает возможность выйти, с одной стороны, к Китаю и дальше – к Японии и странам Азиатско-Тихоокеанского региона, с другой стороны – к Пакистану и Индии, а также обеспечивает выход к океану. Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон назвал строительство указанных дорог и железной дороги Курган-Тюбе-Куляб первоочередной необходимостью. С 25 сентября по 1 октября 1996 г. состоялся визит в Пакистан таджикской делегации, возглавляемой министром транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан. В ходе визита был подписан согласованный протокол. Были рассмотрены варианты автодорог, связывающих Таджикистан с Пакистаном по следующим направлениям:

- Душанбе – Хорог (через Куляб – Калаи Хумб) – Мургаб – перевал Кульма (граница Таджикистана с КНР) – выход на Каракорумское шоссе – Ташкурган – перевал Хунджераб (граница КНР с Пакистаном) – Балтит – Гилгит – Карачи;
- Душанбе – Хорог – Ишкашим (граница Таджикистана с Афганистаном) – перевал Барогиль (граница Афганистана с Пакистаном) – Мастудж – Ласпур – перевал Шандур – Гупис – Гапуч – Гилгит – Карачи.

Обе стороны пришли к выводу, что нестабильная политическая обстановка в Афганистане препятствует использованию Ваханского коридора по крайней мере в ближайшем будущем. Кроме того, строительство автодороги в этом направлении потребует значительных финансовых затрат – порядка 200 млн долларов США только на участке «перевал Барогиль-Гилгит» (без учета стоимости автодороги, проходящей по территории Афганистана, и реконструкции автодороги Хорог-Ишкашим-Лангар, проходящей по территории Таджикистана), а также займет много времени.

В то же время Таджикистан остро нуждается в выходе к морю. Учитывая это, было предложено осуществить строительство автодороги через перевал Кульма с выходом на Каракорумское шоссе на территории КНР. Приблизительная стоимость строительства по этому направлению составляет 15 млн долларов США.

Характеризуя проект, нельзя не упомянуть о том, что его реализация позволит обеспечить круглогодичную транспортную связь центра республики с регионами и прежде всего с Горно-Бадахшанской автономной областью. В настоящее время эта связь осуществляется по автодороге Душанбе-Хорог. Эта автодорога была построена в 40-х гг. и является одной из сложнейших в мире. Основным препятствием на трассе является перевальный участок Хобуробод, расположенный на отметке 3252 м над уровнем моря, который из-за высокого снежного покрова и обильного схода снежных лавин закрыт в течение 5-6 месяцев в году.

В зимнее время связь с Горно-Бадахшанской автономной областью осуществляется по автодороге Ош-Хорог через соседние государства Узбекистан и Киргизия. Помимо определенных сложностей при прохождении автотранспорта через территории суверенных государств, маршрут от Душанбе до Хорога удлиняется на 1200 км (более чем в три раза), что влечет за собой значительные дополнительные затраты. Тем временем, автотрасса Душанбе-Куляб-Калаи-Хумб-Хорог-Мургаб-перевал Кульма-выход на Каракорумское шоссе занимает по общей протяженности чуть более 1000 км.

Привлекает наличие предпосылок, в том числе технических и экономических, для осуществления имеющихся вариантов. Автотрасса Душанбе-Кульма-Каракорумское шоссе будет включать существующие и строящиеся автомобильные дороги:

- от Душанбе до Куляба – (существующая) протяженностью 200 км, с параметрами III технической категории и усовершенствованным облегченным типом покрытия;
- от Куляба до Калаи-Хумба – (строящаяся) протяженностью 168 км, с параметрами III технической категории и усовершенствованным облегченным типом покрытия;

- от Калай-Хумба до Хорога – (существующая и реконструируемая) протяженностью 235 км, с параметрами III-V технической категории с усовершенствованным облегченным типом покрытия;
- от Хорога до Мургаба – (существующая) протяженностью 308 км, с параметрами, близкими к III технической категории, и облегченным типом покрытия.

На участке от Мургаба до выхода на Каракорумское шоссе предполагается использовать существующую автодорогу Мургаб-Тохтамыш-Кызылрабат, имеющую параметры IV-V технической категории с переходным типом покрытия.

Существующая автодорога Мургаб-Тохтамыш расположена в Мургабском районе ГБАО и проходит по высокогорной долине с незначительными перепадами высот и максимальными продольными уклонами не более 2%. Для приведения ее в соответствие с международными стандартами не потребуются значительных затрат. Участок нового строительства от 58-го км автодороги Мургаб-Тохтамыш до перевала Кульма расположен на отметках 3600-4362 метров над уровнем моря и проходит на участке со спокойным рельефом местности и небольшими перепадами высот.

Несмотря на то, что предлагаемая автодорога будет пролегать в высокогорной местности, этот регион характеризуется тем, что здесь выпадает минимальное количество осадков и в зимнее время практически отсутствует снежный покров, рельеф местности несложный, поэтому строительство этой дороги не потребует устройства специальных дорогостоящих защитных искусственных сооружений.

Общая протяженность существующих и реконструируемых автодорог, используемых для организации межгосударственных связей на территории Республики Таджикистан и обеспечивающих круглогодичный пропуск автотранспорта с современными нормативными нагрузками, составляет лишь 969 км, то есть около 20% протяженности всех автодорог республиканского значения. Первоочередная необходимость строительства новых дорог, особенно с выходом к соседним странам и действующим международным магистралям, в частности – строительства дороги Мургаб-перевал Кульма (КНР)-выход на Каракорумское шоссе, объясняется тем, что это обеспечивает преодоление геоэкономической изоляции Республики Таджикистан и выход к азиатским странам дальнего зарубежья. Упомянутая дорога имеет важное значение для экономики Таджикистана и развития взаимовыгодных дружественных отношений и торговых связей с соседними странами. Она может стать частью евро-азиатской магистрали, связывающей государства Центрально-Азиатского региона с Китайской Народной Республикой, Исламской Республикой Пакистан, другими государствами и портами Индийского океана.

Строящиеся сейчас в Таджикистане автомобильные дороги Мургаб-перевал Кульма (КНР) и Куляб-Калаи-Хумб будут играть огромную роль в развитии международных автомобильных перевозок. С завершением строительства указанных автодорог международные автоперевозчики Республики Таджикистан беспрепятственно смогут выйти на магистральные автодороги соседних государств и к морским портам. В свою очередь международные перевозчики соседних государств получат возможность беспрепятственно доставлять грузы на внутренний рынок Таджикистана.

На всем протяжении автодороги от Душанбе и границы КНР будут построены автозаправочные станции, пункты технического осмотра, кемпинги и гостиницы для обслуживания международных автоперевозчиков как Республики Таджикистан, так и иностранных государств. Это, в свою очередь, сыграет немаловажную роль в поступлении средств в государственный бюджет, которые будут использованы для усовершенствования технических параметров автомобильных дорог и улучшения дорожной и сервисной служб. Будут созданы новые рабочие места, уменьшится безработица, откроются новые возможности для молодежи Таджикистана.

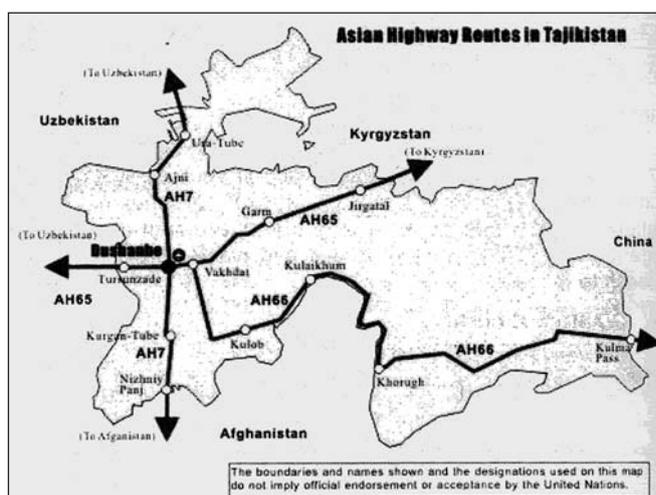
Восстановление Великого шелкового пути, помимо строительства новых дорог, требует усилий по реконструкции старых. Современное состояние автомобильных дорог

Таджикистана не обеспечивает в должной мере быстрое, безопасное и бесперебойное перемещение грузов и пассажиров, тем более в сопоставлении с мировыми стандартами. Такие автомобильные дороги Таджикистана, включенные в сеть автомобильных дорог ЭКО, как автодороги Душанбе-Ташкент, Душанбе-Термез, Куляб-Калай-Хумб-Хорог-Мургаб-перевал Кульма-выход на Каракорумское шоссе, Душанбе-Дусти-Нижний Пяндж-граница Афганистана, требуют значительных затрат по строительству, реконструкции и доведению их отдельных участков до необходимых технических параметров.

Разрыв прежних хозяйственных связей вследствие распада СССР, разрушительные последствия гражданской войны в стране заметно ограничили возможности развития дорожно-строительных и эксплуатационных организаций. Практически прекратилось строительство новых и реконструкция существующих автодорог, не обновляется парк дорожно-строительной техники. В рамках развития национальной автодорожной сети, с учетом ее интеграции в международную сеть, в ближайшее время необходимо форсировать проходку двух транспортных туннелей через Гиссарский и Туркестанский горные хребты. Понятно, что реализация такого проекта позволит соединить национальную транспортную систему Таджикистана с Трансазиатской автомобильной магистралью и откроет по наиболее короткому пути транспортный коридор в Юго-Восточную Азию и для других стран Содружества Независимых Государств.

Несмотря на имеющийся глубокий экономический кризис, страна прилагает огромные усилия для развития автодорожной сети и приведения дорог в соответствие с существующими международными нормами. Недостаток инвестиционных возможностей внутри страны заставляет привлекать доноров из заинтересованных стран. Так Исламский Банк Развития выделил грант на составление технико-экономических обоснований, детального проектирования и подготовку документов тендера по строительству автодороги Мургаб-перевал Кульма (граница КНР) и намерен выделить кредит на строительство участка Шагон-Зигар автомобильной дороги Куляб-Калай-Хумб. Совет директоров Кувейтского Фонда Арабского Экономического Развития одобрил организацию фонда в размере 150 тыс. кувейтских динаров для оказания технической помощи Республике Таджикистан по анализу технической осуществимости проекта строительства автодороги Куляб-Калай-Хумб на участке Хостав-Шкев. Всемирным банком совместно с правительством республики подготовлена Программа государственных инвестиций, направленная на восстановление инфраструктуры страны, на 1998–2010 годы. Определенную помощь оказывает Фонд Ага-Хана и другие международные неправительственные организации.

Маршруты сети азиатских автомобильных дорог в Таджикистане.



Топология дорожных сетей в Таджикистане имеет «звездообразную» форму, которая исходит из Душанбе – транспортного узлового центра. Общая протяженность данной сети составляет 1924 км. Три дороги Азиатской сети – АН 7, 65 и 66 пересекают территорию всей страны. Дорога АН 66 (995 км) идет по маршруту Кульма-Хорог-Куляб-Вахдат. Дорога АН 65 (433 км) проходит от границы Киргизской Республики через Вахдат и Душанбе на Турсунзаде. АН 7 протяженностью 497 км проходит от границы Узбекистана через Хаваст и Душанбе на Нижний Пяндж и образует магистраль Север-Юг. Степень их готовности к эксплуатации недостаточно высока. Основная часть этих дорог находится в транспортном коридоре ТРАСЕКА. На территории Таджикистана находится еще не построенный участок сети Азиатских автомобильных дорог протяженностью 33 км (дорога Н66)¹⁹.

Разумеется, мы отдаем себе отчет в том, что нам предстоит большая работа по доведению технических стандартов этих дорог до международных требований. Предстоит выполнить и масштабную работу по обустройству этих дорог, их полноценному включению в систему внутренних сообщений страны. Но мы надеемся обосновать экономическую целесообразность этих проектов и на этой основе привлечь международных инвесторов, которые дополнят наши национальные усилия на этот счет. Объективное совпадение интересов Таджикистана и целого ряда экономически и политически динамичных государств Европы и Азии позволит мобилизовать ресурсы государственного и частного сектора как Таджикистана, так и других заинтересованных сторон для ускоренного развития автодорожного транспорта Республики Таджикистан.

Таблица 8

Параметры дорог участков «азиатского шоссе», проходящих по территории Таджикистана

№ маршрута	Направление	Протяженность (км)	Дорога (км)		Бездорожье (км)		Отсутств. дорога (км)
			2 полосы и более	1 полоса			
АН 7	Граница Узбекистана-Хаваст-Душанбе-Нижний Пяндж	497	413		83	1	
АН 66	Граница Киргизии-Вахдат-Душанбе-Турсунзаде	433	404		29		
АН 66	Кульма-Хорог-Куляб-Вахдат	995	854		108		33
Всего		1925	1671		220	1	33
В %		100	86,8		11,4	0,1	1,7

¹⁹ ECE-ESCAP «Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages», United Nations, New York and Geneva, 2008, pp. 198-199.

Последним и значительным событием явилось строительство моста через реку Нижний Пяндж при финансовой поддержке Правительства США. Это мост длиной 672 и шириной 11,5 метров, соответствующий международным стандартами сейсмостойкости. Он соединил город Нижний Пяндж в Таджикистане с соседним городом Шерхан в провинции Кундуз на севере Афганистана. Стоимость всего проекта составила 28 млн долларов. При финансовой поддержке Исламского Банка Развития строится дорога Шагон-Зигар. В 2007 году было отремонтировано 694,8 тыс. км дорог на общую сумму 35,5 тыс. сомони. В рамках Программы евро-азиатских транспортных связей, выполняемой под эгидой ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, Таджикистан представил для рассмотрения международных инвесторов 7 проектов на общую сумму 240 млн долларов (в том числе 4 проекта – на 237 млн долл.)²⁰. Азиатский банк развития в ноябре 2005 года утвердил заем на реабилитацию автомобильной дороги Душанбе-граница Киргизии (фаза II)²¹ на сумму 29,5 млн долл. и готовит заем (20 млн долл.) на фазу III реабилитации этой дороги²².

Международные пункты пересечения границ (пограничные переходы)

Республика Таджикистан имеет 25 пограничных переходов, 19 из которых предназначены для международных автоперевозок. Из них: с Киргизской Республикой – 4, с Республикой Узбекистан – 12, с КНР – 1, с Исламской Республикой Афганистан – 2. Состояние пунктов пересечения границ также находится не в удовлетворительном состоянии. На пограничном переходе для контроля документов используют старый способ. У водителя в качестве залога забирают личные документы – водительское удостоверение, техпаспорт и вручают листок «бегунок», с которым он должен обойти все службы на границе, которые после соответствующих процедур ставят свои штампы и печати. Сдав «бегунок» с подписью и печатями, получив обратно свои документы, водитель получает право пересекать границу. На все эти процедуры затрачивается много средств, сил и времени – в среднем 3 часа 15 мин. Проводится и физический осмотр. Основные причины скопления АТС – нарушения иностранными перевозчиками действующего законодательства РТ, продолжительность устранения этих нарушений, недостаточность штатной численности и оборудования всех контролирующих органов для проведения единовременного контроля АТС.

Международный пункт пересечения границы «Братство» в Турсунзаде оборудован компьютерами и устройствами для считывания паспортов, что позволяет передавать информацию относительно пересечения границы всем заинтересованным ведомствам Таджикистана. В стадии строительства находятся пункты пересечения таджикско-афганской границы Дарвоз, Тем и Ишкашим. По окончании строительства эти пункты обеспечат возможности межведомственного сотрудничества, будут способствовать развитию торговли и транзитных перевозок и одновременно повысят уровень безопасности границы²³.

²⁰ ECE-ESCAP «Joint Study on Developing Euro-Asian Transport Linkages», United Nations, New York and Geneva, 2008, p. 199.

²¹ Fifth Ministerial Conference on Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) 18-20 October 2006 Urumqi, XUAR, People's Republic of China, p. 2.

<http://www.adb.org/Documents/Events/2006/Fifth-Ministerial-Conference/Transport-Sector-Status-Report.pdf>

²² CAREC. Presentation by M. Kasimbekov (Asian Development Bank – Tajikistan Resident Mission): «Transport and Trade Facilitation CAREC Activities in Tajikistan». UNESCAP, 29 -31 May 2006, Dushanbe, Tajikistan. Planned Initiatives Planned Initiatives Transport Sector Cooperation:

²³ Embassy of the United States, Dushanbe-Tajikistan. Embassy News. «United States funds state-of-the-art border crossing for Tajik Border Guards (January 26, 2006)» http://dushanbe.usembassy.gov/pr_012606.html

Постановлением Правительства Республики Таджикистан за № 123 утвержден перечень автомобильных дорог Республики Таджикистан, предназначенных для пропуска и транзита иностранных автотранспортных средств. Введена также разрешительная система для въезда и выезда иностранных автотранспортных средств, согласно которой установлен 15-дневный срок их пребывания на территории РТ.

Согласно межправительственным соглашениям, Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан и министерствами транспорта других стран ежегодно в двухстороннем порядке проводится обмен разрешительными бланками, который в соответствии с Постановлением Правительства Республики Таджикистан осуществляет уполномоченный орган – Ассоциация «АВВАТ».

1.4. Пассажирские перевозки

Пассажирские автомобильные перевозки

Таблица 9

Перевозка пассажиров по видам транспорта (млн чел.)

	2002 ¹⁾	2003 ¹⁾	2004 ¹⁾	2005 ¹⁾	2007
Весь транспорт	225,9	265,5	340,6	398,4	441,81
Частный автомобильный транспорт	67,6	125,9 ²⁾	200,3 ²⁾	250,9 ²⁾	278,98
Автотранспорт не общего пользования	35,2	16,0	8,0	20,7	
Транспорт общего пользования	122,9	123,4	108,0	102,1	101,9
Автобусный	98,1	99,0	82,5	82,8	418,15
Легковой таксомоторный	2,6	2,4	2,3	1,8	1,2
Троллейбусный	21,3	21,1	21,9	16,5	
Ж/д транспорт	0,5	0,5	0,7	0,7	0,8
Воздушный транспорт	0,4	0,4	0,6	0,5	0,57
Международный транспорт	0,2	0,2	0,3	0,3	
Частные автопредприятия			24,0	24,5	34,9

1) с учетом частных лиц на автотранспорте

2) за счет увеличения транспортных средств частного сектора

Таблица 10

Пассажирооборот по видам транспорта (млн пассажиро-километров)

	2002 ¹⁾	2003 ¹⁾	2004 ¹⁾	2005 ¹⁾	2007
Весь транспорт	3590	4628	5725	6482	7122,8
Частный автомобильный транспорт	1096	2163	3068	3720	4180
Автотранспорт не общего пользования	475	344	164	379	202,9
Транспорт общего пользования	1754	1805	1792	1651	525,4
Автобусный	710	733	471	483	5902,6
Легковой таксомоторный	22,6	21,0	21,1	16,7	12,0
Троллейбусный	95,5	94,9	97,9	72,3	
Ж/д транспорт	41,6	50,1	50,0	46,1	53,9
Авиационный	884	906	1152	1033	1059,6
Международный транспорт	265,9	316,0	368,2	422,5	523,6
Частные автопредприятия			333,0	309,1	400,9

1.5. Безопасность дорожного движения и охрана окружающей среды

В феврале 1992 года в связи с распадом СССР была пересмотрена структура МВД Республики Таджикистан, в состав которого вошло Управление Государственной автомобильной инспекции (Госавтоинспекция). В июне 1992 года Правительство Таджикистана утвердило Положение о Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан, в соответствии с которым на нее были возложены функции государственного контроля в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. Существенные изменения в политике и экономике, а также в управлении государством, возникшие в связи с распадом СССР, привели к значительной неустойчивости управления обществом. Особенно в тех его сферах, где ранее преобладали административно-командные методы, на смену которым должны были прийти экономические методы. К их числу относится и сфера обеспечения безопасности дорожного движения. Существовавшая в Таджикистане система обеспечения безопасности дорожного движения с началом политических и экономических преобразований стала разрушаться одной из первых. В связи с изменениями в управленческой сфере практически были утрачены возможности отраслевых министерств и ведомств по руководству подведомственными предприятиями и организациями, а также нарушено взаимодействие между ними в вопросах проведения мероприятий по предупреждению дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Практически перестала играть координирующую роль и Госавтоинспекция. Потеря интереса, способствующего контролю и стимулированию деятельности администрации и трудовых коллективов в предупреждении аварийности, общая экономическая ситуация в стране привели к резкому сокращению финансирования мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

Все эти процессы происходили на фоне гражданской войны и продолжающихся возникать новых острых проблем в Таджикистане (рост преступности, наркобизнес, вооруженные мятежи и др.). Эти обстоятельства объективно способствовали тому, что проблема обеспечения безопасности дорожного движения отошла на задний план. И в этих условиях Госавтоинспекция осталась практически единственным органом, который реально влияет на положение дел с аварийностью и несет всю полноту ответственности за положение дел. После установления гражданского мира в Таджикистане произошли определенные положительные изменения. Было утверждено новое Положение о Государственной автомобильной инспекции, в соответствии с которым был введен институт главных автомобильных инспекторов, приняты другие нормативно-правовые акты, регламентирующие основные направления деятельности Госавтоинспекции. Значительными событиями стали принятие Закона Республики Таджикистан «О дорожном движении», а также изменения в законодательстве об административной ответственности за нарушение правил дорожного движения.

В этих условиях решающее значение приобретает организация работы Госавтоинспекции, разработка и реализация системы мер правового, организационного и технического содержания, которые бы позволили максимально использовать потенциальные возможности ГАИ для кардинального улучшения положения дел с обеспечением безопасности дорожного движения. В частности, речь идет о практической реализации программно-целевого подхода к обеспечению безопасности дорожного движения в Республике Таджикистан. Это в свою очередь определяет необходимость научной проработки вопросов организации деятельности Госавтоинспекции в новых социально-экономических условиях, поскольку до настоящего времени такого рода работ не проводилось.

Быстрый рост численности автопарка транспортных средств за последние годы и массовое включение в дорожное движение новых водителей и перевозчиков привели

к существенному изменению условий дорожного движения. Это сказалось на уровне аварийности. К основным факторам, определяющим причины высокого уровня аварийности в Таджикистане, относятся:

- a. низкое качество подготовки водителей, приводящее к ошибкам в оценке дорожной обстановки, невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами;
- b. отсутствие эффективных механизмов финансирования и стимулирования деятельности по повышению БДД;
- c. массовое пренебрежение требованиями БДД со стороны участников дорожного движения, недостаточное понимание и поддержка мероприятий со стороны общества, отсутствие должной ответственности у руководителей.

В целях уменьшения аварийности на дорогах необходимо введение следующих мер:

1. создание системы эффективного взаимодействия контрольно-надзорных органов, наделенных компетенцией в сфере безопасности дорожного движения;
2. введение оперативно-технических средств фиксации нарушений Правил дорожного движения;
3. разработка и введение новых нормативных документов в сфере обучения и допуска водителей к управлению транспортными средствами и осуществлению различных видов перевозок;
4. ликвидация очагов аварийности, в том числе на железнодорожных переездах и пересечениях автомобильных дорог;
5. ремонт дорог и дорожных сооружений.

Природоохранная деятельность в Таджикистане

В республике за последнее десятилетие уменьшилась роль железнодорожного и воздушного транспорта и увеличилось значение автомобильного, который выполняет более 84 % всех грузовых и 68,4 % пассажирских перевозок. Падение промышленного производства и снижение доходов населения привело в 2002 году, по сравнению с началом 90-х годов, к сокращению объемов пассажирских и грузовых перевозок, соответственно, в 6,6 и 12 раз. Общее количество автотранспортных средств сократилось на 19,5 %, в том числе частных автомобилей – на 10,1 %. На частный сектор Таджикистана в 1998 году приходилось 68,5 % от общей численности парка автотранспортных средств за период с 1998 (232 тыс. ед.) по 2002 гг. Доля частного сектора в 2002 году увеличилась до 76,5 % в основном за счет роста количества частных автобусов – до 50 % и грузовых автомашин – до 33 %. Потребление нефтепродуктов транспортом в 2002 году составило 31,2 тыс. тонн. Несмотря на сокращение за этот период потребления нефтепродуктов в 39 раз, транспорт остается самым крупным их потребителем. Выброс загрязняющих веществ в воздух от автомобильного транспорта в 2002 году составлял 77 % – 122,9 тыс. тонн (1998 год – 82 %) от совокупного объема загрязняющих веществ, попадающих в атмосферу в целом по республике. Автомобильный транспорт является в настоящее время основным источником выброса загрязняющих веществ в приземный слой атмосферы, на его долю приходится около 60 % диоксида серы, 83 % оксидов углерода, 93 % оксидов азота, 90 % соединений свинца и почти 100 % летучих углеводородов. В отличие от стационарных источников, выделяемые в атмосферу автомобильным транспортом загрязняющие вещества накапливаются в приземном слое атмосферы – непосредственно в зоне дыхания человека. Это приводит к накоплению соединений свинца и других токсичных и канцерогенных веществ в организме людей и окружающей природной среде, к ухудшению здоровья населения. Индустриализация, интенсификация сельского хозяйства, изменение системы земледелия и значительный демографический рост обусловили потребность такого направления социально-экономического развития, которое сочеталось бы с гармоничным

природопользованием и сохранением окружающей среды. В советский период система контроля за природными ресурсами в Таджикистане включала ряд министерств и ведомств: Минводхоз, Минсельхоз, Минздрав, Лесохозяйственное производственное объединение «Таджиклес», Главное управление по геологии, Комитет по промышленности. Сложившаяся система управления природопользованием, ввиду чрезмерной разрозненности природоохранных функций по различным министерствам и ведомствам, не отвечала современным требованиям хозяйствования и не позволяла принимать действенные меры в отношении нарушителей природопользования и проводить интегрированную природоохранную политику. Всё это стало серьёзным сдерживающим фактором интенсификации производства в условиях растущей взаимозависимости между состоянием окружающей природной среды и развитием экономики.

Общество и государство, осознавая важность проблемы рационального природопользования, определили политику охраны природы и сохранения в числе главных приоритетов. В этой связи Госкомитет по охране природы в составе Кабинета Министров был преобразован в 1992 году в Министерство охраны окружающей среды Республики Таджикистан, а в 1994 году – в Министерство охраны природы Республики Таджикистан. Таким образом был создан специально уполномоченный орган по охране природы с большими правами и полномочиями в области природоохранной работы, которые были закреплены законодательно.

Для упорядочения и уточнения государственной политики в области охраны природы и в целях повышения уровня общественного сознания и образования по этим вопросам в республике были разработаны и утверждены Государственная экологическая программа и Государственная программа экологического воспитания и образования населения.

В 36 статье Конституции Республики Таджикистан указано, что «Государство гарантирует право каждого гражданина на благоприятную экологическую обстановку». В стране для охраны природы приняты:

- Закон Республики Таджикистан «Об охране природы»;
- Закон Республики Таджикистан «Об охране атмосферного воздуха»;
- Закон Республики Таджикистан «О недрах»;
- Закон Республики Таджикистан «Об охране и использовании животного мира»;
- Закон Республики Таджикистан «Об особо охраняемых природных территориях»;
- Закон Республики Таджикистан «О государственном санитарном контроле»;
- Земельный кодекс Республики Таджикистан;
- Водный кодекс Республики Таджикистан;
- Лесной кодекс Республики Таджикистан.

Правительством республики разработаны и приняты более 30 подзаконных актов, регулирующих механизмы исполнения законов. Вот некоторые из них: «Об ответственности за нарушения водного законодательства», «Об ответственности за нанесение ущерба незаконным добыванием и уничтожением объектов животного мира», «Об организации непрерывного экологического воспитания и образования населения» и серия подобных им. Ответственность за их реализацию и исполнение, а так же контроль возложены на все ветви власти.

Принимая во внимание актуальность глобальных экологических проблем и их тесную связь с местными условиями и состоянием окружающей среды, республика присоединилась и ратифицировала ряд важнейших международных соглашений, включая:

- Рамочную Конвенцию ООН об изменении климата;
- Конвенцию ООН о биологическом разнообразии;
- Конвенцию ООН по борьбе с опустыниванием;
- Венскую Конвенцию по защите озонового слоя;
- Монреальский протокол по веществам, разрушающим озоновый слой.

Серия нормативных документов регулирует порядок платности природопользования и условия исполнения экономических механизмов стимулирования природопользования. Сюда относятся как нормативы объёмов допустимых воздействий на природную среду, так и порядок компенсации за превышение объема вредных сбросов, выбросов и образования отходов. Одновременно установлен порядок взыскания средств возмещения убытков, причинённых государству нарушением природоохранного законодательства.

Помимо специально уполномоченного органа государственного контроля, ряд министерств и ведомств осуществляет ведомственный контроль за соблюдением правил и норм охраны природы, включая Минводхоз, Минздрав, Минсельхоз, Комитет по землеустройству, ЛХПО «Таджиклес», Госгортехнадзор. Практически во всех районах имеются отраслевые подразделения этих служб, которые, помимо прочего, контролируют соблюдение природоохранных норм и правил.

В целях предотвращения негативных последствий антропогенной деятельности в соответствии с законодательством проводится экологическая экспертиза и оценка воздействия на окружающую среду. Также экологическая паспортизация промышленных предприятий позволяет эффективно контролировать осуществляемые природоохранные мероприятия и соблюдение природоохранного законодательства. Обычно в экологическом паспорте содержится описание технологии и продуктов производства, состояния окружающей среды, видов и параметров использования природных ресурсов, воздействия на окружающую среду и технологические меры по сохранению ресурсов и минимизации вредного воздействия.

Глава 2. Международные перевозки

2.1. Развитие международных перевозок в Таджикистане

Вхождение экономики республики в мировой рынок, программы расширения экспортного потенциала отраслей народного хозяйства, развитие инфраструктуры туризма, создание реального класса собственников и общее повышение уровня благосостояния населения позволяют с уверенностью прогнозировать рост потребностей как в грузовых, так и в пассажирских перевозках на всех видах транспорта. При этом предполагается, что темпы роста международных перевозок будут превышать темпы роста внутренних перевозок, что приведет к повышению конкуренции не только между предприятиями транспортного комплекса Республики Таджикистан, но и перевозчиками-нерезидентами, в основном более подготовленными как техническими, так и технологически, особенно на автомобильном транспорте. Дальнейшее развитие систем региональной и трансконтинентальной транспортировки ограничено сохранением проблем транзита через страны Центральной Азии не только недостаточной проработанностью возможностей транзита через Таджикистан в другие страны, но и слабыми возможностями для вовлечения в дорожное строительство частного сектора.

Правительство Республики Таджикистан предпринимает значительные усилия для решения этих проблем. Завершено сооружение нескольких мостов между Таджикистаном и Афганистаном через реку Пяндж до порта Шерхон. Продолжается строительство новых мостов, сегодня набрало темпы сооружение магистрали Вахдат-Рогун-Нуробод-Ош, которая свяжет страну с Киргизией и через нее с Казахстаном и Россией. Таджикистан имеет возможности стать транспортным узлом, соединяющим страны Центральной Азии и СНГ с Юго-Восточной Азией. Этому способствует строительство участка автодороги через Горный Бадахшан. Этот участок берет начало с автодороги Мургаб-Тохтамыш-перевал Кизил-Работ и тянется до перевала Кульма. Высота этого одного из самых высокогорных перевалов мира достигает 4362 метра над уровнем моря. Строительство Трансконтинентальной автомагистрали (через Ташкент-Душанбе или Термез-Душанбе и далее по территории Горного Бадахшана через перевал Кульма с выходом на Каракорумское шоссе) является важнейшей задачей республики. Это даст Таджикистану возможность выйти, с одной стороны, к Китаю и дальше – к Японии и странам Азиатско-Тихоокеанского региона, с другой – к Пакистану и Индии, что обеспечит путь к океану (до порта Карачи – 1,4 тыс. км).

В связи с этим определяются основные приоритетные задачи развития транспортного комплекса Республики Таджикистан, реализация которых будет способствовать совершенствованию деятельности транспорта, создаст необходимые предпосылки для его вхождения в мировую транспортную систему:

- создание необходимых условий для обязательной сертификации водителей автотранспортных средств и лицензирования всех видов деятельности на международные перевозки грузов и пассажиров;
- развитие ремонтной базы и сервисных структур, обеспечивающих потребности отрасли;

- совершенствование системы подготовки, переподготовки, подбора кадров при неуклонном повышении социальной защищенности работников;
- внедрение новых и совершенствование существующих технологий перевозочно-го процесса в целях повышения эффективности, качества и расширения номенклатуры сервисных услуг с учетом возрастающих требований потребителей;
- централизация и координация деятельности приватизированных автотранспортных средств на добровольной основе;
- использование лизинга для пополнения автомобильного парка республики;
- привлечение иностранных инвестиционных программ и проектов для создания и развития транспортного комплекса республики.

Реализация этих планов связана с серьезными трудностями: Таджикистан должен укрепить внутреннюю стабильность, что является основным условием для привлечения зарубежных инвестиций, привести в соответствие с международными нормами законодательную базу гарантий инвестиционных вложений, реформировать систему таможенной и налоговой сферы и провести реформирование экономики.

Глава государства Эмомали Рахмон назвал транспортно-коммуникационное сотрудничество важным направлением работы, выразив удовлетворение подготовкой Соглашения между Правительством Республики Таджикистан и Азиатским банком развития о финансировании проекта улучшения региональных дорог, соединяющих Таджикистан с Киргизией, Казахстаном, Китайской Народной Республикой и Афганистаном. Намечено строительство ещё шести автомобильных мостов через пограничную с Афганистаном реку Пяндж на участках Лангар, Хорог, Ванч, Калайхум (Рузвай), Пархар, Ишкошим. Правительством Японии выделен грант в сумме 9,415 млн долларов США на реабилитацию автодороги АН 7 на участке Дусти-Нижний Пяндж. В настоящее время ведутся мобилизационные работы компании «Нишматсу» (Япония) с участием местных подрядчиков. Все эти меры обеспечат транзитные перевозки по направлению Таджикистан-Афганистан-Пакистан-Индия-Иран, далее – по морю в страны СНГ и Европу (таблицы 11, 12).

В 2007 году всеми видами транспорта перевезено 42,6 млн тонн грузов, из них автомобильным транспортом 66 %. Низок как объем международных перевозок, выполненных отечественными перевозчиками, так и их долевое участие. Объясняется это невысоким уровнем автомобильного парка. На данный момент в активе у отечественных международных перевозчиков находятся автотранспортные средства старше 10 лет таких зарубежных производителей, как «Вольво», «Нисан», «Мерседес Бенц», «Даф» классом ЕВРО-1, которые не соответствуют международным стандартам, в том числе по критериям экономичности и экологичности, что в свою очередь снижает их конкурентоспособность на внутреннем рынке грузоперевозок. В целях увеличения конкурентоспособности таджикских автоперевозчиков, учитывая их ограниченные ресурсы для закупки современного подвижного состава за рубежом, целесообразно шире использовать практику международного финансового лизинга для поставок из-за рубежа новых тягачей и полуприцепов, отвечающих мировым требованиям.

Дальнейшему развитию международных автоперевозок и решению возникших проблем должна способствовать постоянная работа по заключению и пересмотру действующих межправительственных соглашений, присоединению к международным конвенциям и соглашениям, регулирующим международные автоперевозки, упрощению и единообразию необходимых пограничных и таможенных процедур, уменьшению (снятию) введенных нецелесообразных, по нашему мнению, сборов и пошлин (налоги на ввоз товара, НДС на транзит, группы сопровождения и др.), которые ведут только к увеличению стоимости автомобильных перевозок грузов и пассажиров, к потере конкурентоспособности перевозчиков. Если указанная работа не будет проведена, то это в свою очередь приведет к увеличению продолжительности непроводительных простоев автотранспортных средств на таможенных постах. В результате сокращается

Таблица 11

Сведения о заезде, выезде и транзитном проезде АТС по странам за 12- месяц 2007 года по данным Ассоциации «АВВАТ»

Названия Государств отправивших грузы	Заезд						Выезд						Транзит								
	Общ. кол-во А/М	Грузовые			Пассажиры			Общ. Кол-во А/М	Грузовые			Пассажиры			Общ. кол-во А/М	Грузовые		Пассажиры			
		Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн	Кол-во А/М	Кол-во А/М	Кол-во А/М	Объём вывозимого груза тн		Кол-во А/М	Кол-во А/М	Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн	Кол-во А/М	Кол-во А/М		Объём перевозимого груза тн	Кол-во А/М	Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн	Кол-во А/М	Кол-во А/М
I Даль. зарубеж	8130	7343	310	137779,7	477	661	6992	2159	4825	26282,65	8	106	3871	3871	69901,0	-	-	-	-		
1 Иран	2788	2786	2	40556,4	-	-	2789	1027	1762	13613,6	-	-	1948	1948	35131,0	-	-	-	-		
2 Турция	2171	2171	-	40931,3	-	-	2141	899	1242	12160,6	-	-	1922	1922	34752,0	-	-	-	-		
3 Китай	2733	1984	273	42798,5	476	630	1750	224	1518	273,0	8	106									
4 Афганистан	416	381	34	13353,5	1	31	289	9	280	235,45	-	-									
5 Словакия	5	5	-	28,3	-	-	7	-	7	-	-	-									
6 Венгрия	1	1	-	11,8	-	-	1	-	1	-	-	-									
7 Словения	6	6	-	31,7	-	-	5	-	5	-	-	-									
8 Германия	2	1	1	11,1	-	-	2	-	2	-	-	-									
9 Юлландия	6	6	-	41,0	-	-	6	-	6	-	-	-									
10 Польша	1	1	-	14,0	-	-	1	-	1	-	-	-									
11 Англия	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	18,0	-	-	-	-		
12 Чехия	1	1	-	2,1	-	-	1	-	1	-	-	-									
II Страны СНГ	7386	5340	340	85100,1	1706	442666	6848	1961	3448	22731,0	1439	47493	12332	7296	130461,0	5036	192021	5036	192021		
1 Украина	26	26	-	310,1	-	-	26	-	26	-	-	-									
2 Россия	270	172	91	2702,2	7	20	154	41	112	357,3	1	3	34	34	540,0	-	-	-	-		
3 Казахстан	2484	2137	14	44299,2	333	13374	2479	786	1362	9528,9	331	16317	1260	66	1101,0	1194	44265	1194	44265		
4 Кыргызстан	2927	1341	221	12533,2	1365	30870	2511	713	691	9952,7	1107	31173	7563	3721	66649,0	3842	147756	3842	147756		
5 Узбекистан	1115	1105	10	13213,9	-	-	1120	418	702	2866,5	-	-	3452	3452	61839,0	-	-	-	-		
6 Туркменистан	527	527	-	11696,3	-	-	526	2	524	24,8	-	-	23	23	332,0	-	-	-	-		
7 Беларусь	17	13	3	85,2	1	2	13	1	12	0,8	-	-									
8 Латвия	3	3	-	40,5	-	-	3	-	3	-	-	-									
9 Эстония	1	1	-	13,6	-	-	1	-	1	-	-	-									
10 Молдавия	7	6	1	92,6	-	-	6	-	6	-	-	-									
11 Грузия	5	5	-	71,8	-	-	5	-	5	-	-	-									
12 Литва	4	4	-	41,5	-	-	4	-	4	-	-	-									
Итого:	15516	12683	650	222879,8	2183	44927	13840	4120	8273	49013,65	1447	47599	16203	11167	200362,0	5036	192021	5036	192021		
III Таджикистан	8549	4025	3395	74600,3	1129	32551	5863	1430	3205	18931,45	1228	31345	786	675	9960,0	111	745	111	745		
Всего:	24065	16708	4045	297480,1	3312	77478	19703	5550	11478	67945,1	2675	78944	16989	11842	210322,0	5147	192766	5147	192766		

Вице-президент Ассоциации «АВВАТ»

Б. Эшонов

Таблица 12

Сведения о заезде, выезде и транзитном проезде АТС по странам за 12- месяц 2008 года по данным Ассоциации «АВВАТ»

Названия государств отправивших грузы	Заезд				Выезд				Транзит							
	Общ. кол-во А/М	Грузовые		Общ. Кол-во А/М	Грузовые		Общ. кол-во А/М	Грузовые		Общ. кол-во А/М	Грузовые		Общ. кол-во А/М			
		Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн		Кол-во А/М	Объём вывозимого груза тн		Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн		Кол-во А/М	Объём перевозимого груза тн				
														грузе-вые порож-ные	порож-ные	Кол-во А/М
I Даль. зарубеж	11696	585	248826,1	1	200	11647	2745	8901	29374,4	1	1	6655	6652	118608	3	-
1 Иран	2487	2485	34981,3	-	-	2460	616	1844	4587,3	-	-	2554	2554	45497	-	-
2 Турция	2842	2841	55541,3	-	-	2851	1175	1676	11266,3	-	-	4045	4045	72895	-	-
3 Китай	2602	2369	62171,6	1	200	2255	243	2011	450	1	1	52	52	197	-	-
4 Афганистан	3740	3392	95910,7	-	-	4062	711	3351	13070,8	-	-	-	-	-	-	-
5 Словакия	1	1	5,2	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
6 Венгрия	1	1	4,6	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
7 Словения	7	7	39,8	-	-	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-
8 Германия	3	1	13,4	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Македония	2	2	5,7	-	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-
10 Польша	4	4	7,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11 Англия	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-
12 Чехия	1	1	2,2	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
13 Латвия	4	4	44,3	-	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-
14 Литва	2	2	29	-	-	2	-	2	-	-	-	1	1	19	-	-
II Страны СНГ	8041	4963	77383,7	2823	65690	8046	1806	3164	17768	3076	81061	14032	8142	112734	5890	228409
1 Украина	31	30	396,9	-	-	26	-	26	-	-	-	1	1	3	-	-
2 Россия	437	272	3401,3	34	110	185	14	171	79,4	-	-	2	2	6	-	-
3 Казахстан	2053	1472	29541	565	22627	2025	802	662	2410,6	561	20425	1375	181	3016	1194	47821
4 Кыргызстан	3973	1662	15579,8	2224	42953	4287	742	1030	13083,3	2515	60636	10232	5536	77832	4696	180588
5 Узбекистан	744	739	8373,6	-	-	740	245	495	2071	-	-	2417	2417	31857	-	-
6 Туркменистан	762	762	19802,7	-	-	757	-	755	119	-	-	1	1	20	-	-
7 Беларусь	34	20	203,8	-	-	19	-	19	-	-	-	4	4	-	-	-
8 Эстония	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9 Молдавия	6	5	65,3	-	-	6	1	5	4,7	-	-	-	-	-	-	-
10 Грузия	1	1	19,3	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
Итого:	19737	16073	326209,8	2824	65890	19693	4551	12065	47142,4	3077	81062	20687	14794	231342	5893	228409
Таджикистан	12331	7717	170888,1	1076	7055	12148	1600	9252	20872,64	1296	8087	708	278	4052	430	4273
Всего:	32068	23790	497097,9	3900	72945	31841	6151	21317	68015,04	4373	89149	21395	15072	235394	6323	232682

Вице-президент Ассоциации «АВВАТ»

Б. Эшоннов

количество маршрутов и рейсов, увеличивается протяженность и время прохождения маршрутов, что в конечном итоге может повлечь за собой нарушения сроков исполнения контрактов, штрафные санкции, резкое сокращения объемов перевозок и, естественно, значительное повышение тарифов на транзитные товары.

Значение разработки данной концепции состоит в том, что в ней отражен метод системного подхода накопленного опыта самостоятельного развития независимых государств-участников Экономического союза и необходимость решения задач развития транспортного комплекса, формирования общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

Этим задачам был посвящен ряд межгосударственных соглашений, в которых определены политические и экономические цели, основные направления сотрудничества и первоочередные мероприятия по созданию равных и благоприятных условий участия различных государств в формировании общего транспортного пространства и общего рынка транспортных услуг.

Республикой Таджикистан в области международного автомобильного сообщения подписан ряд соглашений:

1. Соглашение о международном автомобильном сообщении, подписанное между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Китайской Народной Республики в г. Дальян Китайской Народной Республики 13 августа 1999 г.
2. Соглашение в области международных перевозок, подписанное между Исламской Республикой Иран и Республикой Таджикистан в г. Тегеран 6 сентября 1994 г.
3. Соглашение о международном автомобильном сообщении, подписанное между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Турецкой Республики в г. Анкара 6 мая 1996 г.
4. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Республики Казахстан о перевозке грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении от 11 января 1999 г.
5. Соглашение о международном автомобильном сообщении, подписанное между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Республики Казахстан 15 ноября 2006 г.
6. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Киргизской Республики о развитии и совершенствовании международных автомобильных сообщений от 6 мая 1998 г.
7. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Республики Беларусь о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении от 5 апреля 2005 г.
8. Соглашение между министерством транспорта Туркменистана и министерством транспорта Республики Таджикистан о международном автомобильном сообщении от 22 июля 1993 г.
9. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Исламской Республики Афганистан о международном транзитном автомобильном сообщении от 27 апреля 2005 г.
10. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Российской Федерацией о международном автомобильном сообщении от 11 июня 2001 г.
11. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Кабинетом Министров Украины о международном автомобильном пассажирском и грузовом сообщении, Киев 06 декабря 2005 г.
12. Соглашение между Правительством Республики Таджикистан и Правительством Туркменистана о международном автомобильном сообщении, 9 декабря 2007 г.

Разрешительная система применяется в отношении следующих стран:

- 1) Исламская Республика Иран (въезд/выезд, транзит, перевозка в/из 3-х стран);

- 2) Китайская Народная Республика («А» – перевозка пассажиров на один проезд, «В» – перевозка пассажиров на один год, «С» – перевозка грузов на один проезд);
- 3) Турция (въезд/выезд, транзит, в/из 3-х стран, обратный груз);
- 4) Беларусь (въезд/выезд, транзит, в/из 3-х стран);
- 5) Польша (въезд/выезд, транзит, в/из 3-х стран);
- 6) Украина (въезд/выезд, транзит, в/из 3-х стран).

Таблица 13

Количество реализованных разрешительных бланков

	Страны	Виды РБ	Количество реализованных разрешительных бланков Таджикским перевозчикам		
			за 2006 г.	за 2007 г.	За 2008 г.
1	Турция Соглашение от 6.05.1996	Простой	39	24	78
		в/из 3-х стран		37	72
		ОГ		13	21
2	КНР Соглашение от 13.08.1999	КНР «А»			
		КНР «В»	19	14	5
		КНР «С»	5	1	714
3	Беларусь Соглашение от 5.04.2000	простой		1	3
		в/из третьих стран			3
4	Иран Соглашение от 6.09.1994	универсальный	37	84	293
5	Польша Соглашения нет	простой		2	
6	Украина Соглашение от 6.12.2005	простой			1
		в/из третьих стран			
7	Россия Соглашение от 11.07.2001	в/из третьих стран		5	12
8	Казахстан Соглашение от 4.05.2006	Безразрешительная система	6		
9	Киргизия Соглашение от 6.05.1998	Безразрешительная система			
10	Туркменистан Соглашение от 22.07.1993	Нет обмена РБ			
11	Афганистан Соглашение от 27.04.2005	Нет обмена РБ			
12	Чехия Соглашения нет	простой			
13	Германия Соглашения нет	Нет обмена РБ			

Исходя из данных, приведённых в таблице, можно сделать следующие выводы:

- наибольшим спросом пользуются бланки разрешений Исламской Республики Иран, Республики Турция (в/из 3-х стран, ОГ, на въезд/выезд и транзит), КНР (типы «В» и «С»).
- наименее востребованны разрешения следующих стран: Россия, польские и белорусские разрешительные бланки пользуются очень малым спросом (за указанный период бланк типа «в/из 3-х стран» не был реализован ни разу). Разрешений КНР вида «А» не было реализовано за указанный период.
- Но в целом эффективность работы транспортного комплекса государств – участников Экономического союза остается на низком уровне, не снижается удельный вес транспортной составляющей в затратах национальных экономических систем. Основными причинами этого является ведомственный характер конкретных программ, практическое отсутствие действенного контроля за исполнением соглашений и недостаточная конструктивность, комплектность и обоснованность механизмов практической реализации решений. Механизмы практической реализации межгосударственных соглашений, проектов и программ должны представляться в форме упорядоченной совокупности согласованных предложений по формам участия заинтересованных сторон, методам организации практического взаимодействия компетентных национальных органов, формам и методам контроля выполнения взаимнообязательств участников, формам и методам коллективного применения штрафных санкций в случае невыполнения взаимнообязательств. Комплекс таких предложений должен рассматриваться как неотъемлемое приложение к основной части выносимых на рассмотрение межгосударственных соглашений, программ и проектов в сфере транспортного сотрудничества.

Для развития международной перевозки грузов и пассажиров в транспортном сотрудничестве государств СНГ необходимы:

1. Защита прав и достоинства граждан РТ (на примере Таможенной зоны РУз. «Кунград», когда с вводом визовой системы РУз для граждан РТ с 01.01.2001 г. там скопилось более 30-ти транспортных средств, которые в течение января месяца не могли проехать транзитом через территорию Республики Узбекистан в РТ).
2. Организация международных регулярных автобусных маршрутов в регионе РФ транзитным проездом через Республику Узбекистан и Казахстан.
3. Организация постоянно действующей межправительственной комиссии или органа быстрого реагирования в случае возникновения действий со стороны органов ГАИ, таможенной службы, пограничников и др.
4. Пересмотр ограничения нагрузки на ось.
5. Признание единых страховых документов РТ в странах СНГ.
6. Организация постоянно действующей комиссии при КТС министров транспорта для осуществления контроля за исполнением подписанных межправительственных соглашений, конвенций и концепций, протоколов и др.
7. Приведение нормативно-правовых и законодательных актов в соответствие с международными обязательствами.
8. Установление согласованной тарифной политики на транспортные услуги на международном сообщении между государствами-участниками и стран СНГ, и дальнего зарубежья.
9. Введение единых таможенных правил.

По инициативе Таджикистана и ОБСЕ, совместно с МСАТ, ЕЭК и ЭСКАТО, ООН организовала 23-24 октября 2007 года в Душанбе международную конференцию по вопросам транзитного транспорта «Перспективы развития трансазиатских и евразийских перевозок через Центральную Азию до 2015 года». Конференция приняла к све-

дению инициативное предложение Таджикистана, поддержанное другими государствами Центральной Азии, о создании в Душанбе международного центра ОБСЕ «Центральная Азия» по развитию в этом регионе транзитного транспорта. Была также поддержана идея относительно привлечения частного сектора к решению проблем транзита путем выполнения пилотных проектов в области транспорта и содействия развитию торговли.

Вхождение Республики Таджикистан в систему МДП

В настоящее время сектор автомобильного транспорта Таджикистана уверенно включается в глобальную сеть транспортных услуг. Роль отраслевого лидера на данном этапе выполняет Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан «АВВАТ». Именно инициаторы создания Ассоциации «АВВАТ» в трудные первые годы после распада Советского Союза стали первопроходцами, предложившими руководству государства новые самостоятельные пути вхождения в международное автотранспортное сообщество. Правительство позитивно восприняло эти инициативные предложения и 6 декабря 1995 года официально зарегистрировало Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков «АВВАТ» в Министерстве юстиции Республики Таджикистан.

Для того чтобы Ассоциация могла работать в контакте с другими организациями автомобильных перевозчиков, ей нужно было вступить в члены Международного союза автомобильного транспорта (МСАТ). Обязательным условием такого вступления является участие соответствующей страны в ряде международных профильных конвенций и соглашений по транспорту. Ассоциация «АВВАТ» провела необходимую работу и инициировала присоединение Республики Таджикистан к Таможенной конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП 1975 года) и к Конвенции о договоре по международной дорожной перевозке грузов (КДПГ, 1956). Ассоциация добилась также признания Правительством Республики Таджикистан Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АВВАТ» в качестве гарантийной организации с предоставлением ей полномочий по обеспечению функционирования системы МДП на территории Республики Таджикистан. Так с 14 июля 2003 года на территории Таджикистана началось применение Конвенции МДП (книжки МДП).

Первая таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП была разработана в 1959 году под эгидой ЕЭК ООН. В 1975 году в действие вступила конвенция о смешанных перевозках. Книжки МДП позволяют грузовым автомобилям под таможенными печатями и пломбами, положенными в месте отправления, пересекать все границы без проведения промежуточного контроля груза до прибытия в конечный пункт назначения.

Книжка МДП, надлежащим образом заполненная и проштампованная таможей в момент наложения печатей и пломб на грузовое отделение, гарантирует сохранность груза по прибытии на каждый пограничный переход.

Эта система предназначена для облегчения международных перевозок грузов. Она позволяет сократить задержки и формальности на пограничных переходах и исключает необходимость разгрузки на каждой границе в целях таможенного досмотра, а также избежать значительных сумм в качестве гарантийного обеспечения таможенных пошлин и сборов.

На сегодняшний день основными целями Ассоциации «АВВАТ» являются:

- оказание содействия членам Ассоциации в организации и осуществлении перевозок грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении и связанных с ним транспортно-экспедиционных услуг и других операций, а также оказание им консультативных и других услуг;

- выполнение функций гарантийной организации, предусмотренных Таможенной Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП;
- профессиональная подготовка специалистов, осуществляющих международные перевозки, транспортно-экспедиционные и другие услуги;
- защита интересов членов Ассоциации перед национальными и иностранными органами в рамках возложенных на Ассоциацию задач;
- издание справочной и другой литературы, в том числе: бюллетеней, бланков разрешений и лицензий на осуществление международных перевозок грузов и пассажиров, распространение отечественного и зарубежного опыта.

В настоящее время Ассоциация «АВВАТ»:

- сотрудничает с соответствующими национальными, международными и иностранными организациями, объединениями и союзами автоперевозчиков в целях разработки предложений и рекомендаций, направленных на развитие и повышение эффективности перевозок автомобильным транспортом в международном сообщении;
- представляет и защищает интересы членов Ассоциации в Международном союзе автомобильного транспорта, а также перед национальными и иностранными организациями по вопросам, связанным с международными автомобильными перевозками, выдает перевозчикам книжки МДП, международные транспортные накладные СМР, страховые полисы, защищает интересы членов Ассоциации перед государственными органами Республики Таджикистан;
- оказывает содействие членам Ассоциации в установлении прямых связей с зарубежными партнерами, создании совместных предприятий с зарубежными партнерами и развитии других форм сотрудничества, а также оказывает помощь членам Ассоциации в получении свидетельств, сертификатов, бланков, товарно-транспортных, таможенных, страховых и других документов, необходимых для выполнения ими международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров;
- участвует в разработке международных соглашений и внутренних правил, регулирующих перевозки в международном автомобильном сообщении, вносит предложения по этим вопросам в государственные органы и международные организации;
- проводит работу по сбору и накоплению информации в области развития международных автомобильных перевозок и применению ее на практике;
- создаёт центры международных автомобильных перевозчиков, терминалы, автотранспортные экспедиторские компании (АЭК), выполняет транспортно-экспедиционные услуги и функции таможенных брокеров, а также задачи по группировке, распределению и складированию грузов и контейнеров.

С целью централизации и координации деятельности отечественных автоперевозчиков принято Постановление Правительства РТ за № 364 от 12 сентября 1998 г. «Об автотранспортных экспедиторских компаниях международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан». Согласно этому постановлению, Ассоциации «АВВАТ» даны полномочия по созданию в Таджикистане сети автотранспортных экспедиторских компаний (АЭК).

В настоящее время в крупных регионах республики созданы 4 автотранспортные экспедиторские компании, которые объединяют автотранспортные средства, занимающиеся международными и внутриреспубликанскими перевозками независимо от их форм собственности.

Основными целями и предметами деятельности автотранспортных экспедиторских компаний являются организация международных и внутриреспубликанских автомобильных перевозок и централизация автотранспортных средств, задействованных в

перевозках грузов и пассажиров в международном и внутреннем автомобильном сообщении, и связанных с ними транспортно-экспедиционных услуг.

АЭК осуществляет перевозки грузов с обеспечением всех условий перевозок «от двери до двери» (экспедирование, таможенное оформление, декларирование и страхование).

Развитие международных перевозок на период до 2012 года основывается на том, что перевозки грузов будут увеличиваться, при модернизации экономики страны будет повышаться и уровень жизни населения.

2.2. Подготовка кадров

С созданием Ассоциации «АВВАТ» был создан и Центр подготовки кадров при ассоциации. Центр подготовки кадров – уникальное учебное учреждение, задачами которого являются гармонизация стандартов обучения, внедрение международного передового опыта и подтверждение того, что эти стандарты обучения полностью соответствуют сводам законов о транспорте. ЦПК – обеспечивает высокий уровень отраслевой профессиональной подготовки и выдает своим выпускникам сертификаты (международного образца), удостоверяющие их профессиональную компетентность через профессиональную подготовку к повышению качества и профессионализма.

Данный центр готовит высококвалифицированных специалистов в области автоперевозок, в том числе международных, способных эффективно решать задачи завтрашнего дня, и таким образом вносит свой вклад в повышение безопасности дорожного движения, качества предоставляемых услуг и в улучшение имиджа профессии автоперевозчика. Отбор слушателей производится согласно полученным заявкам юридических и физических лиц,

При необходимости ЦПК может проводить выездные курсы и семинары. До сегодняшнего дня в ЦПК было обучено более 1300 специалистов по международным автомобильным перевозкам и работников Ассоциации «АВВАТ». ЦПК имеет свой филиал в Согдийской области. Теперь рассматривается вопрос о создании филиалов в Хатлонской области и в ГБАО. В целях обеспечения высокого качества учебного процесса группы формируются в количестве не более 15-ти человек.

Занятия проводят высококвалифицированные преподаватели, имеющие опыт практической работы. Используется весь спектр современных методов: лекции, беседы, практические занятия, анализ конкретных ситуаций, ролевые и деловые игры, аудио- и видео материалы, наглядные пособия. При необходимости позволяется индивидуализировать организацию учебного процесса.

Кроме этого, основными уставными задачами Центра подготовки кадров Ассоциации «АВВАТ» являются:

- a. обучение водителей по 50-часовой программе по организации международных автомобильных перевозок грузов и пассажиров с выдачей сертификата по окончании курса;
- b. обучение и контрольная оценка с выдачей свидетельства о полученных знаниях юридическим и физическим лицам, занимающимся или желающим заниматься международными автомобильными перевозками;
- c. проведение любого рода консультации по вопросам внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок;
- d. систематизация, разработка, издание и тиражирование учебных пособий и материалов, необходимых для эффективного и качественного осуществления внутриреспубликанских и международных автомобильных перевозок;
- e. осуществление любого вида деятельности, способствующего повышению эф-

- фективности и качества международных автоперевозок и не противоречащего действующему законодательству Республики Таджикистан;
- f. обучение водителей категории «В», «С», «ВС» и переподготовка водителей категории «Д» и «Е»;
 - g. обучение и переаттестация водителей эксплуатируемых автомобилей с газовым оборудованием;
 - h. краткосрочные курсы по обучению иностранному языку, компьютерной подготовке, бухгалтерскому учету и т. д., а также выдача сертификата после окончания полного курса и успешной сдачи экзаменов;
 - i. подготовка и переподготовка (повышение квалификации) специалистов разных категорий (сотрудников и служащих Терминала, экспедиторов, транспортных менеджеров, инспекторов приграничных постов, инструкторов по обучению вождения и др.) по направлениям деятельности Ассоциации «АВВАТ» и других дочерних предприятий Ассоциации.

Терминалы

В настоящее время, в соответствии с Постановлением Правительства Республики Таджикистан за № 212 от 02.05.07 г., Ассоциацией «АВВАТ» создана и развивается сеть терминалов по приему и обслуживанию международных автомобильных перевозчиков. В городах Душанбе, Худжанд, Истравшан, Турсун-заде и Мургаб действуют грузовые терминалы с суточной пропускной способностью 100-150 большегрузных иностранных автотранспортных средств. В этих терминалах проводятся: регистрация въезда автотранспортных средств, комплексное сервисное обслуживание, таможенные процедуры, осуществление обработки документов, гарантийная охрана грузов, их погрузка и разгрузка.

В комплекс терминала входят также: гостиничный комплекс, круглосуточные пункты питания, пункты медицинского обслуживания, спортивные залы, сауна, парикмахерская, таможенные склады, склады временного хранения, отделы декларирования грузов.

Комплекс технического обслуживания автотранспортных средств состоит из: заправочных и автомоечных станций, зон технического обслуживания (мелкий ремонт и погрузочно-разгрузочные работы), экспедирования грузов и других необходимых услуг.

Отделами экспедирования терминалов также осуществляется отправление грузов с использованием иностранных АТС (попутный груз) с наименьшими затратами по сравнению с заказами на весь процесс перевозок.

2.3. Консульско-визовое обслуживание

1. Безвизовый режим въезда

В рамках двусторонних и многосторонних соглашений Республики Таджикистан безвизовый режим въезда по определённым видам паспортов действует в отношении граждан следующих стран:

1. Афганистан – по дипломатическим паспортам в течение 30-ти дней.
2. Армения – по всем видам загранпаспортов.
3. Азербайджан – по всем видам загранпаспортов.
4. Беларусь – по всем видам загранпаспортов.
5. Грузия – по всем видам загранпаспортов.

6. Казахстан – по всем видам загранпаспортов.
7. Киргизия – по всем видам загранпаспортов.
8. Молдова – по всем видам загранпаспортов.
9. Российская Федерация – по всем видам загранпаспортов.
10. Монголия – по всем видам паспортов на срок до 3-х месяцев.
11. Северная Корея – по служебным и дипломатическим паспортам.
12. Китай – по дипломатическим, служебным паспортам, а также по паспортам служебного назначения (с отметкой «Служебный») до 30-ти дней.
13. Венгрия – по дипломатическим и служебным паспортам до 3-х месяцев.
14. Румыния – по дипломатическим и служебным паспортам до 3-х месяцев.
15. Индия – по дипломатическим и служебным паспортам до 90-ти дней.
16. Иран – по дипломатическим и служебным паспортам до 30-ти дней.
17. Туркменистан – по дипломатическим и служебным паспортам до 30-ти дней.
18. Украина – по всем видам загранпаспортов до 90-ти дней.
19. Узбекистан – по дипломатическим паспортам.

2. Визовый режим въезда и необходимые процедуры

Согласно действующему законодательству, иностранные граждане для въезда в Республику Таджикистан должны предъявить на границе паспорт и действительную визу.

Виза – это документ, подтверждающий право ее обладателя на пересечение границы государства. Виза оформляется в форме стикера (корешка), прикрепленного к паспорту, проездному или другому документу лица, въезжающего в страну. Виза позволяет иностранным гражданам, в отношении которых действует визовый режим, пресекать границу государства, которое выдало визу, при условии, что ими соблюдены все соответствующие требования по транзиту и въезду.

3. Полномочия по выдаче виз

Визы на въезд в Республику Таджикистан (въездные), визы на въезд в Республику Таджикистан и выезд из Республики Таджикистан (въездные-выездные), визы на выезд из РТ и въезд в РТ (выездные-въездные), визы на выезд из Республики Таджикистан, транзитные визы Республики Таджикистан иностранным гражданам выдаются Консульским управлением Министерства иностранных дел Республики Таджикистан, его отделениями на территории РТ в пунктах пересечения границы РТ, а также консульскими отделами дипломатических представительств и консульскими учреждениями РТ за рубежом.

В соответствии с Правилами выдачи въездных и выездных виз Республики Таджикистан иностранным гражданам, утверждёнными Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 4 июля 2006 г. № 306, консульские учреждения Республики Таджикистан за границей и Консульское бюро Консульского управления Министерства иностранных дел Республики Таджикистан в аэропорту г. Душанбе выдают визы на срок действия до 45-ти дней. Визы на срок более 45-ти дней оформляются Консульским управлением Министерства иностранных дел Республики Таджикистан.

Должностные лица дипломатических представительств, консульских учреждений Республики Таджикистан за границей и Консульского бюро Консульского управления Министерства иностранных дел Республики Таджикистан должны разъяснять иностранным гражданам действующие «Правила пребывания иностранных граждан в Республике Таджикистан».

В дипломатических представительствах и консульских учреждениях Республики Таджикистан все указанные типы виз выдаются сроком на 45 дней.

Выездная виза выдаётся иностранным гражданам и лицам без гражданства, пребывающим на территории Республики Таджикистан, в случае отсутствия действующей визы с целью выезда из её территории. Выездная виза выдаётся на срок от 3-х до 15-ти дней.

В соответствии с Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 3 апреля 2006 г. № 134 «О мерах по обеспечению упрощённого порядка оформления и выдачи виз гражданам ряда зарубежных стран», граждане следующих 68-ми государств имеют право получить въездные-выездные визы сроком до 45-ти дней непосредственно в Консульском бюро Консульского управления Министерства иностранных дел, функционирующего в аэропорту г. Душанбе:

1. Австралия
2. Австрийская Республика
3. Алжирская Народно-Демократическая Республика
4. Арабская Республика Египет
5. Аргентинская Республика
6. Республика Болгария
7. Великое Герцогство Люксембург
8. Венгерская Республика
9. Социалистическая Республика Вьетнам
10. Бруней-Даруссалам
11. Государство Израиль
12. Греческая Республика
13. Китайская Народная Республика
14. Республика Индия
15. Ирландская Республика
16. Исламская Республика Иран
17. Исламская Республика Пакистан
18. Республика Исландия
19. Итальянская Республика
20. Канада
21. Государство Катар
22. Республика Кипр
23. Королевство Бахрейн
24. Королевство Бельгия
25. Иорданское Хашимитское Королевство
26. Королевство Дания
27. Королевство Испания
28. Королевство Марокко
29. Королевство Нидерландов
30. Королевство Норвегия
31. Королевство Саудовская Аравия
32. Королевство Швеция
33. Государство Кувейт
34. Латвийская Республика
35. Социалистическая Народная Ливийская Арабская Джамахирия
36. Литовская Республика
37. Ливанская Республика
38. Малайзия

39. Республика Мальта
40. Мексиканские Соединённые Штаты
41. Новая Зеландия
42. Объединённые Арабские Эмираты
43. Султанат Оман
44. Республика Польша
45. Португальская Республика
46. Республика Корея
47. Республика Индонезия
48. Республика Хорватия
49. Румыния
50. Республика Сингапур
51. Сирийская Арабская Республика
52. Словацкая Республика
53. Республика Словения
54. Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии
55. Соединенные Штаты Америки
56. Королевство Таиланд
57. Турецкая Республика
58. Тунисская Республика
59. Федеративная Республика Бразилия
60. Федеративная Республика Германия
61. Республика Филиппины
62. Финляндская Республика
63. Французская Республика
64. Чешская Республика
65. Швейцарская Конфедерация
66. Эстонская Республика
67. Южноафриканская Республика
68. Япония

При выдаче виз в Консульском бюро Консульского управления МИД в аэропорту г. Душанбе применяются такие же процедуры, что и в консульских учреждениях РТ за рубежом. Прибывшие иностранные граждане должны при себе иметь 2 фотокарточки размером 3,5х4,5, которые вклеиваются в заполняемые в 2-х экземплярах визовые анкеты.

Примечание: Ходатайствующая сторона дополнительно предоставляет в консульское учреждение заполненную визовую анкету установленной формы в 2-х экземплярах на иностранного гражданина.

2.4. Логистика и мультимодальные перевозки

Одной из важных задач по модернизации транспортной системы Республики Таджикистан является проблема обеспечения скоординированной работы всех видов транспорта. Задачи комплексного развития всех видов транспорта, транспортной, складской, терминальной инфраструктуры, таможни, системы страхования грузов, их информационного сопровождения и задача взаимной увязки всех этих компонентов для скоординированной работы можно было бы наиболее эффективно решить в рамках мультимодальных транспортных узлов или, как их еще называют, транспортно-логистических центров. Мультимодальные транспортные узлы способны

обеспечить работу транспорта по требованиям соответствующих мировых стандартов, а это означает привлечение дополнительных грузов и увеличение бюджетных поступлений.

Мультимодальность означает, что в перевозке грузов участвует несколько видов транспорта: железнодорожный, автомобильный, авиационный, морской и речной. Однако только одно лишь участие в перевозках нескольких видов транспорта еще не позволяет называть их мультимодальными. Для обеспечения мультимодальности необходимо, чтобы в процесс перевозки грузов был включен весь комплекс мероприятий по перегрузке, складированию, страхованию, обеспечению сохранности грузов, информационному обеспечению перевозок и пр. Важным фактором здесь является наличие единого оператора мультимодальных перевозок. Мультимодальные транспортные системы позволяют достигнуть ряда преимуществ по сравнению с обычными транспортными системами. Например:

- позволяют добиться оптимизации использования транспортных средств и транспортной инфраструктуры, дают широкие возможности для комплексного использования различных видов транспорта;
- обеспечивают эффективный контроль за прохождением грузов и за их сохранностью;
- обеспечивают возможность для применения новых транспортных технологий;
- позволяют создать благоприятные условия для развития, конкуренции между отечественными и иностранными перевозчиками;
- серьезным преимуществом является то, что грузоотправители работают с одним оператором, обеспечивающим весь процесс доставки «от двери до двери» различными видами транспорта;
- существенно сокращают сроки доставки грузов;
- позволяют снизить транспортные, складские, погрузочно-разгрузочные расходы при транспортировке грузов;
- развивают транспорт, транспортную и терминально-складскую инфраструктуру, позволяют привлечь дополнительные инвестиции – как отечественные, так и зарубежные;
- дают увеличение налоговых поступлений в федеральный бюджет, в бюджеты субъектов федерации и местные бюджеты;
- комплексно развивают не только транспортный и терминально-складской комплекс, но и информационные технологии, промышленность, транспортные узлы функционируют как сервисные центры, развивается туризм;
- обеспечивают более экологически чистую работу транспортного комплекса.

Центр мультимодального транспортного узла должен обладать развитой транспортной инфраструктурой, на его территории должны быть достаточно развиты, должны эффективно функционировать несколько видов транспорта, существовать объективные условия для их дальнейшей модернизации и обеспечения комплексной, взаимосвязанной работы всех имеющихся видов транспорта. Необходимо, чтобы данный узел был способен в оперативном режиме осуществлять доставку грузов в пределах зоны своего влияния в прямом, интермодальном и мультимодальном сообщениях. Кроме того, такой центр, чтобы являться мультимодальным транспортным узлом регионального значения, должен иметь достаточно развитый складской и терминальный комплекс, способный принять и переработать грузы не только для того региона, в котором он расположен, но и для всего экономического района. Должна быть развита сеть страховых компаний и банков, способных оказать необходимые услуги во всей зоне влияния данного узла как грузоотправителям и грузополучателям, так и транспортным и складским компаниям по страхованию грузов и пассажиров, ведению дел в случае на-

ступления страховых выплат, предоставлению займов и кредитов на модернизацию транспортной и складской инфраструктуры. Необходимо, чтобы в данном центре имелись достаточно крупные компании-операторы перевозок, способные в дальнейшем взять на себя функции единого оператора мультимодальных транспортных перевозок в пределах зоны влияния федерального мультимодального транспортного узла, а возможно, и России. Важным условием выступает также наличие учебных учреждений, способных осуществлять подготовку квалифицированных кадров для организации мультимодальных перевозок и работы мультимодального транспортного узла.

За последние годы таджикские перевозки претерпели ряд положительных изменений, которые привели к повышению как количества, так и качества предоставляемых транспортных услуг. Республика Таджикистан является важным транспортным узлом в силу своего географического расположения. Грузооборот составного звена транспортного комплекса Таджикистана растет, железнодорожные и автомобильные перевозки становятся все более и более востребованными.

Взросшие требования к качеству выполняемых транспортных услуг порождают необходимость систематизации и оптимизации затрат времени и денежных средств на транспортировку грузов. Внедрение методов логистики в практику бизнеса позволяет значительно снизить себестоимость производства и затраты, связанные с перемещением товароматериальных потоков от производителя к потребителю в среднем на 40-50 %, обеспечить наиболее полное удовлетворение клиентуры в качестве товаров и услуг. Одним из возможных решений данной задачи мы видим в создании единого логистического центра транспортного комплекса в Республики Таджикистан.

Эффективное развитие транзитных грузопотоков будет невозможно без глобальных телекоммуникаций, информационных систем и информационно-компьютерных технологий. Возрастание роли информационных потоков в глобальной логистике обусловлено следующими основными причинами.

Во-первых, для потребителей во всем мире информация о статусе заказа, наличии товара, сроках поставки, отгрузочных документах и т. п. является необходимым элементом потребительского логистического сервиса.

Во-вторых, с позиций управления запасами в глобальных логистических цепях наличие полной и достоверной информации позволяет сократить потребность в запасах, оборотном капитале и трудовых ресурсах за счет уменьшения неопределенности спроса.

Наконец, в-третьих, информация увеличивает гибкость управления движением грузопотоков с точки зрения того, как, где и когда можно использовать необходимые материальные, финансовые ресурсы для достижения конкурентных преимуществ.

В связи с прохождением по территории республики трех ответвлений международных транспортных коридоров актуальны предоставление Таджикистану статуса опытного полигона для отработки современных логистических систем перевозок грузов при международном транзите и всемерное развитие логистических транспортно-технологических систем с созданием в городе Душанбе международного логистического центра и необходимого информационного обеспечения.

В условиях особой экономической зоны нашего региона создание Информационно-логистического Центра (ИЛЦ) особенно актуально и благоприятно, это связано с предоставлением таможенных и экономических льгот, выгодным экономико-географическим положением области, наличием незамерзающего порта, а также широкими возможностями по внедрению перспективных информационных технологий на транспорте.

Создание в Душанбе единого Информационно-логистического Центра (ИЛЦ), как юридического лица, будет решать следующие задачи:

1. увеличение объема предоставляемых перевозчиками услуг;
2. сокращение сроков доставки грузов до соответствия современным требованиям;
3. привлечение дополнительного объема грузоперевозок и снижение стоимости перевозок;
4. повышение уровня качества предоставляемых услуг до международного;
5. развитие систем подготовки отправки, сопровождения в пути и выдачи получателю грузов;
6. делегирование информационным маркетинговым центрам и центрам электронной торговли возможности планирования и оформления перевозок грузов и использования свободных емкостей транспорта России;
7. предварительное уведомление представителей таможен и таможенных постов о предстоящем поступлении грузов, пересекающих границу, и предварительная передача сопроводительных документов в электронном виде;
8. сокращение временных затрат на транспортировку грузов, простоя транспортных средств, излишней загрузки складских помещений при перегрузках с одного вида транспорта на другой;
9. сокращение времени передачи транспортных и грузовых единиц с одного вида транспорта на другой;
10. осуществление автоматического контроля за местонахождением транспортных и грузовых единиц;
11. автоматическая проверка возможности и сроков отправки/доставки грузов путем анализа имеющейся информации о динамически формирующейся транспортной обстановке на маршруте доставки и имеющейся возможности предоставления транспортных средств для погрузки;
12. непрерывное обучение кадров всех уровней международной логистической системы электронного обмена деловой и коммерческой информацией с использованием, в первую очередь, методов дистанционного обучения;
13. предоставление информационно-маркетинговым центрам и центрам электронной торговли следующей информации в реальном времени:
 - о текущих сроках обработки и доставки грузов;
 - предварительно о прогнозируемых сроках доставки грузов (с очень высокой точностью);
 - о местонахождении отправленных грузов (с точностью, принятой в Западной Европе) и расчетно-плановых сроках их доставки к пунктам назначения;
 - о стоимости доставки грузов при использовании любого из доступных способов транспортировки;
 - о планируемых (на запрашиваемые сроки хранения и объемы грузов) свободных емкостях складов и площадок;
 - о возможности предоставления услуги получения и доставки грузов непосредственно на склады заказчика различными видами транспорта (мультимодальные перевозки «от двери до двери» в установленное время);
 - о нормативно-правовой документации международной логистической системы электронного обмена деловой и коммерческой информацией, электронной торговли и электронного документооборота при внешнеторговых перевозках в смешанном сообщении;
 - о мониторинге международной логистической системы электронного обмена деловой и коммерческой информацией, электронной торговли и рейтинговой оценки бизнес-процессов.

Для достижения цели Ассоциацией «АВВАТ» были поставлены следующие основные задачи:

- дать теоретические основы и определение Информационно-логистического Центра;
- выявить основные предпосылки для создания Информационно-логистического Центра транспортного комплекса Республики Таджикистан;
- провести краткий анализ зарубежного опыта создания информационно-логистических центров;
- разработать предложения по внедрению перспективных информационных технологий в работу Информационно-логистического Центра;
- разработать организационную структуру управления Информационно-логистического Центра и определить основные задачи и функции его работы;
- провести технико-экономическое обоснование инвестиций в создание Информационно-логистического Центра транспортного комплекса Средне-Азиатского региона;
- разработать узловой вариант деятельности Информационно-логистического Центра транспортного комплекса Таджикистана на конкретном грузопотоке (на примере логистической задачи);
- определить степень влияния создаваемого Центра на экологическую обстановку;
- согласовать работу Центра с требованиями техники безопасности и охраны труда.

2.5. Участие Республики Таджикистан в международном сотрудничестве по транспортной тематике

Таджикистан наиболее активно работает по проблематике международного сотрудничества в вопросах транспорта и упрощения процедур пересечения границ в ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН, в их совместной программе СПЕКА, в ЕврАзЭС, ЦАРЭС, ОБСЕ, МСАТ и с международными финансовыми организациями – Азиатским банком развития, Европейским банком реконструкции и развития, Исламским банком развития, Кувейтским фондом арабского экономического развития и Всемирным банком.

В Таджикистане с удовлетворением восприняли решение Экономического и Социального совета ООН присвоить консультативный статус при ЭКОСОС Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан (АВВАТ). Таджикистан убежден, что таким образом повышаются возможности ООН разрабатывать и принимать основанные на реальных потребностях государств, не имеющих выхода к морю, меры, направленные на развитие и совершенствование систем транзитных перевозок таких государств. С другой стороны, у Таджикистана появляется возможность более полного подключения к работе органов ООН по транспортной тематике. Примечательно, что именно Ассоциация АВВАТ является национальным лидером Таджикистана в изучении и применении передового международного опыта организации международных автомобильных перевозок.

ЕврАзЭС

Подписав Договор о присоединении Республики Таджикистан к соглашениям о Таможенном союзе от 29 марта 1996 года, Республика Таджикистан стала членом Таможенного союза (преобразован в ЕврАзЭС в 2000 году). В рамках Евразийского экономиче-

ского сообщества (ЕврАзЭС) регулярно проводятся заседания на уровне глав государств и премьер-министров. Основными вопросами, обсуждаемыми в рамках ЕврАзЭС, являются вопросы углубления интеграционного взаимодействия в экономической и социальной областях, в том числе:

- a. по регулированию внешнеторговой деятельности (формирование общего таможенного тарифа, таможенное тарифное и нетарифное регулирование, введение изъятий из режима свободной торговли и др.);
- b. по взаимодействию налоговых, таможенных, энергетических и транспортных органов государств – членов ЕврАзЭС;
- c. по проведению комплексного анализа состояния дел на внешних границах ЕврАзЭС; по определению основных параметров реализации целей и задач ЕврАзЭС на среднесрочную перспективу;
- d. по порядку разработки и реализации межгосударственных целевых программ ЕврАзЭС;
- e. по формированию организационно-правовой основы деятельности Евразийского экономического сообщества, в том числе комиссий и советов в рамках ЕврАзЭС;
- f. по единой позиции государств – членов Евразийского экономического сообщества по взаимодействию с Всемирной торговой организацией;
- g. по основам пограничной политики государств – членов Евразийского экономического сообщества;
- h. по символике Евразийского экономического сообщества;
- i. по деятельности Межпарламентской Ассамблеи Евразийского экономического сообщества;
- j. по порядку приема в члены Евразийского экономического сообщества;
- k. по предоставлению статуса наблюдателя при Евразийском экономическом сообществе;
- l. по развитию совместной лизинговой деятельности;
- m. по разработке механизмов защиты внутренних рынков;
- n. по формированию единой таможенной территории;
- o. по формированию общей товарной номенклатуры внешнеэкономической деятельности ЕврАзЭС;
- p. по сотрудничеству в распространении массовой информации;
- q. по формированию единого порядка экспортного контроля;
- r. по сотрудничеству в области страхования.

ВТО

Начало процесса вступления РТ в ВТО

С приобретением независимости Республика Таджикистан активно проводит структурные и институциональные реформы, направленные на создание основ рыночной экономики и совершенствование системы государственных отношений. Важной составляющей этих реформ является углубление интеграции Республики Таджикистан в мирохозяйственные отношения и достижение ее эффективного участия в мировой торговле. Начиная с 1995 года, прогрессивно продвигаются реформы внешней торговли страны. Усиливается степень открытости экономики и происходит процесс переориентации основных рынков экспорта и импорта республики. До минимума сокращены меры тарифного и нетарифного регулирования экспорта и импорта. Расширяется география торговли. Сегодня большая часть экспорта страны приходится на страны дальнего зарубежья, в частности на страны ЕС, Турции, Китая, Индии и США. Все это

происходит на фоне усиливающейся тенденции интеграции страны в рамках региональных и мировых торгово-экономических организаций и таможенных союзов. Такая интеграция стала важным компонентом глобальной стратегии развития государства, направленной на достижение основных экономических и социальных целей.

В этом контексте в настоящее время все большую актуальность приобретает вопрос членства Республики Таджикистан во Всемирной торговой организации, что имеет принципиально важное значение для страны с точки зрения более полного и эффективного участия в мировой торговле и мирохозяйственных связях с целью достижения устойчивого экономического роста и усиления экспортного потенциала страны. Учитывая важность данного вопроса, с целью ускорения осуществления реформ и достижения устойчивого макроэкономического роста, а также снижения уровня бедности в стране Правительство Республики Таджикистан в мае 2001 года направило письмо-заявку в Секретариат ВТО о намерении присоединиться к данной влиятельной организации. Генеральный Совет ВТО на своем заседании в июле 2001 г. рассмотрел заявку Правительства Республики Таджикистан о намерении вступить в ВТО. По итогам выступлений Генеральный Совет принял решение образовать Рабочую группу по вступлению Республики Таджикистан в ВТО и предоставить стране статус наблюдателя на заседаниях организации. Именно с этого момента начался реальный процесс присоединения Республики Таджикистан к ВТО. С учетом важности и значимости данного вопроса для экономики страны, а также в целях координации деятельности министерств и ведомств Республики Таджикистан по подготовке процесса вступления Распоряжением Правительства Республики Таджикистан № 92-р от 7 сентября 2001 была образована Межведомственная комиссия по подготовке вступления Республики Таджикистан в ВТО. Одновременно при Министерстве экономики и торговли Республики Таджикистан был создан Отдел по взаимодействию с ВТО, который непосредственно занимается всеми вопросами, связанными с ВТО. Особое значение вопросов вхождения Республики Таджикистан в ВТО были подчеркнуты в указаниях, содержащихся в Послании Президента Республики Таджикистан Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 22 апреля 2002 г. Данные вопросы неоднократно обсуждались на заседаниях Правительства Республики Таджикистан, коллегиях Министерства экономики и торговли Республики Таджикистан.

Сотрудничество с международными организациями

Организация по экономическому сотрудничеству (ЭКО) является межгосударственной организацией, созданной первоначально по инициативе Ирана, Пакистана и Турции с целью развития регионального экономического сотрудничества между странами-участниками. Все формальности относительно создания ЭКО были выполнены в начале 1991 года с подписанием Измирского соглашения всеми тремя членами ЭКО. С приобретением независимости странами бывшего Советского Союза произошли коренные изменения в регионе в целом. С учетом исторических связей пять стран Центральной Азии, Азербайджан и Афганистан выразили желание стать членами ЭКО. 28 ноября 1992 года в Стамбуле (Турция) состоялось внеочередное совещание Совета Министров стран – членов ЭКО, на котором было принято решение о присоединении семи новых государств к Измирскому Соглашению. С присоединением новых государств-членов к Организации было подписано Дополнение к Измирскому Договору (этот день объявлен Днем ЭКО). 21 мая 1998 г. Маджлиси Оли Республики Таджикистан ратифицировал новый Измирский Договор, узаконив тем самым вступление РТ в ЭКО.

В рамках этой организации Республикой Таджикистан подписаны и ратифицированы: Измирский Договор, Соглашение о транзитной торговле в регионе ЭКО, Рамочное

соглашение ЭКО по транзитным перевозкам, Устав института культуры ЭКО, Устав научного фонда ЭКО, Устав института образования ЭКО и ЭКОТА. ЭКО имеет статус наблюдателя при ООН с 28 сентября 1993 г., а также при ОИК. В настоящее время ЭКО объединяет 10 стран: Исламское Государство Афганистан, Республику Азербайджан, Исламскую Республику Иран, Республику Казахстан, Киргизскую Республику, Исламскую Республику Пакистан, Республику Таджикистан, Туркменистан, Республику Турция и Республику Узбекистан.

Поскольку развитие транспортной инфраструктуры имеет большое значение для Таджикистана, инициатива в области международного сотрудничества для развития стран региона Каспийского моря и Центральной Азии нашли всемерную поддержку в республике. Так делегация Республики Таджикистан приняла участие в проходившей 7-8 сентября 1998 года в городе Баку международной конференции, посвященной восстановлению исторического Шелкового пути. Конференция явилась результатом эффективных усилий Европейского союза в оказании содействия новым независимым государствам, начало которому положила программа TACIS, учрежденная в 1991 году. В рамках национальных и межгосударственных программ TACIS реализуются многие важные проекты, оказывающие помощь в осуществлении демократизации и рыночных реформ в новых независимых государствах. Одним из таких проектов является программа «Транспортный коридор Европа-Кавказ-Азия» (ТРАСЕКА), принятая в мае 1993 года. К этому проекту наша республика проявляет большой интерес. В настоящее время Таджикистаном заключены двусторонние соглашения в области международного автомобильного сообщения с государствами – участниками международного коридора ТРАСЕКА, в том числе с Узбекистаном, Киргизией, Туркменистаном, Казахстаном, а также с Российской Федерацией, Исламской Республикой Иран и Турцией.

Программы ТРАСЕКА предусматривают оказание технической помощи в подготовке необходимых документов в области транспортного законодательства, торговли, таможенных процедур и улучшения автодорожного обслуживания. Соответствующие проекты по программе TACIS (ТРАСЕКА) разрабатываются в Таджикистане совместно с международными экспертами.

Основное многостороннее соглашение о международном сотрудничестве по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия является важным институциональным механизмом содействия развитию и регулированию международных грузовых и пассажирских перевозок, включая транзитные перевозки, а также механизмом координации и гармонизации транспортной политики и правовых рамок в сфере транспорта.

Эффективно работающий транспорт является обязательным элементом всех экономик, в том числе и в странах переходного периода. Независимые государства Центральной Азии в целом хорошо это усвоили. Они прошли этап формирования институтов управления транспортом, создали рынок транспортных услуг, приватизировали транспортные средства. Внутри наших стран сложились транспортные комплексы, в целом соответствующие имеющимся ресурсам и уровню развития этих стран.

Иначе обстоят дела с международным транспортом. Масштабы международных перевозок устойчиво растут. В этой связи повышается значение международных правил, регулирующих перевозки. Такие правила вырабатываются Европейской экономической комиссией ООН. Приложение этой работы к конкретике региона, а именно это происходит в совместной ЕЭК-ЭСКАТО Специальной программе ООН для экономик Центральной Азии (СПЕКА), исключительно ценно и заслуживает всяческой поддержки.

Республика Таджикистан намерена продолжать и усиливать свое участие в международном сотрудничестве по транспортной тематике. В рамках Специальной программы ООН для стран Центральной Азии (СПЕКА) – совместной программы ЕЭК ООН и

ЭСКАТО – для Таджикистана особый интерес представляют следующие пункты Программы работы СПЕКА²⁴:

1. двусторонние консультации по вопросам пересечения границ между странами СПЕКА;
2. разработка и реализация предложений по субрегиональным проектам, представляющим общий интерес для стран СПЕКА;
3. создание и использование базы данных ПРГ-ТПГ СПЕКА по (1) автомобильным маршрутам международного значения; (2) железнодорожным маршрутам международного значения; (3) интермодальной транспортной инфраструктуре; (4) пересечению границ;
4. определение и устранение основных узких мест, препятствующих осуществлению эффективных международных перевозок в регионе СПЕКА;
5. создание или укрепление национальных механизмов координации вопросов облегчения перевозок для улучшения сотрудничества между всеми участниками международных перевозок государственного и частного секторов;
6. укрепление правовой основы в области международных перевозок для установления надлежащих правовых режимов для облегчения международных наземных перевозок;
7. расширение и углубление сотрудничества и взаимодействия на региональном или национальном уровне в целях решения транспортных вопросов в регионе СПЕКА и привлечения инвестиций в транспортную инфраструктуру;
8. упрощение/согласование процедур пересечения границ и документации для осуществления международных перевозок и применения новых технологий, включая информационные и коммуникационные технологии.

Исходя из своих конкретных потребностей, в рамках СПЕКА

1. Таджикистан рассчитывает на консультативную техническую помощь ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по вопросам, связанным с присоединением к рекомендованным этими региональными комиссиями международным конвенциям и соглашениям по транспортной тематике.
2. Таджикистан будет приветствовать развитие систематической работы по мониторингу, анализу и выработке предложений по разрешению споров и проблем в связи с практикой применения международных конвенций и соглашений по транспорту участвующими в СПЕКА странами.
3. В свете результатов первой фазы совместного исследования ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН о развитии евро-азиатских транспортных связей для повышения их эффективности по всей цепочке участвующих в проекте стран Таджикистан будет приветствовать фокусирование работы региональных комиссий на присоединении всех участвующих в проекте стран ко всем рекомендованным региональными комиссиями основным конвенциям и соглашениям по транспорту.

В рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)

1. Таджикистан продолжит сотрудничество по формированию общего рынка транспортных услуг и единой транспортной системы Сообщества;
2. Таджикистан планирует продолжать и интенсифицировать участие в работе по формированию правовой базы таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС)²⁵, а также по согласованию национальных планов развития дорожного транспорта и инфраструктуры;

²⁴ Документ SPECA/PWG-TBC(12)/12 , 27 February 2007

²⁵ Решение Межгосударственного Совета ЕврАзЭС № 346 от 6 октября 2006 года «О формировании правовой базы таможенного союза в рамках Евразийского экономического сообщества»; <http://www.evrazes.com/>

3. Таджикистан вносит вклад в анализ и выработку рекомендаций по рационализации таможенных режимов транзита товаров и транспортных средств, формированию единого таможенного тарифа и единой системы мер нетарифного регулирования, созданию общей унифицированной системы таможенного регулирования и по оптимизации транспортной нагрузки в конечной цене перевозимых грузов между государствами – членами ЕврАзЭС и транзита по их территориям;
4. Таджикистан поддерживает курс Сообщества на разработку и реализацию совместных программ социально-экономического развития, в том числе на выработку согласованной транспортной политики участвующих государств.

О сотрудничестве с ОБСЕ

Таджикская сторона выступила инициатором постановки вопроса о подготовке международной конференции ОБСЕ по транзитной проблематике, на которой международные эксперты могли бы представить оценки и рекомендации по вопросам транзита через страны Центральной Азии на период до 2015 года. Предполагалось, что рекомендации экспертов помогут выйти на программу мер мирового сообщества по превращению Центральной Азии, и в частности Таджикистана, в страны транзита. Такое развитие событий способствовало бы привлечению в регион иностранного капитала как для развития транспортной инфраструктуры, так и для повышения на этой основе деловой активности и уровня жизни населения.

То обстоятельство, что в транзите заинтересованы все государства Центральной Азии, обеспечило их поддержку инициативы Таджикистана на политическом уровне. В итоге идею конференции в Душанбе поддержали не только ОБСЕ, но и такие авторитетные международные органы и организации, как ЕЭК ООН, ЭСКАТО, ПРООН, МСАТ, Всемирный банк, АБР, ИБР.

Предложение правительства Таджикистана о проведении осенью 2007 года в Душанбе международной конференции по транзитному транспорту в Центральной Азии было поддержано в совместном заявлении пяти центральноазиатских стран на 14-м Экономическом форуме ОБСЕ «Транспорт на пространстве ОБСЕ: обеспечение безопасности транспортных сетей и развитие транспорта в интересах укрепления регионального экономического сотрудничества и стабильности» (Прага, 22-24 мая 2006 года).

23-24 октября в Душанбе состоялась международная конференция ОБСЕ «Перспективы развития трансасиатских и евро-азиатских транзитных перевозок через Центральную Азию на период до 2015 года». Участники конференции обсудили перспективы развития регионального, трансконтинентального и евразийского транспорта через Центральную Азию до 2015 года. Конференция позволила повысить осведомленность и укрепить политический диалог о развитии транспорта в Центральной Азии и транзита через нее, в том числе с соседними государствами – участниками ОБСЕ и другими партнерами по сотрудничеству. *В Таджикистане с интересом восприняли озвученную на этой конференции представителем МСАТ идею²⁶ принять адресное решение о проведении полного исследования транзитного потенциала Центральной Азии, заключения которого стали бы основой для выработки национальных стратегий по вопросам транзитного транспорта. Это предложение в целом соответствует идее Таджикистана о создании в Душанбе Международного Центра транзитного транспорта ОБСЕ-Центральная Азия.*

²⁶ Б. Заиров. «В Душанбе будет создан международный центр по вопросам международных транзитных перевозок», Фергана.ру, 26.10.2007; <http://www.ferghana.ru/article.php?id=5431>

Республика Таджикистан рассчитывает на последовательное развитие тематики транзитного транспорта в деятельности ОБСЕ, в частности в направлении детализации перспектив развития трансасиатских и евразийских перевозок через Центральную Азию до 2015–2020 годов. *Создание в Душанбе, по предложению Таджикистана, Международного центра транзитного транспорта ОБСЕ-Центральная Азия будет весомым практическим вкладом ОБСЕ в эту работу. Проектное предложение Таджикистана по упомянутому Центру находится на рассмотрении ОБСЕ.*

О работе с Организацией экономического сотрудничества (ЭКО)

Таджикистан выступает за дальнейшую активизацию сотрудничества по вопросам транспорта и торговли, за выход на согласованную политику в области транспортных транзитных перевозок.

В сотрудничестве с ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН

- *рассчитывает на дальнейшую активизацию работы обеих региональных комиссий ООН по содействию развивающимся странам – членам комиссий, не имеющих выхода к морю, в присоединении к международно-правовым документам, нормам и стандартам в области транспорта и торговли и их практическому осуществлению. Республика Таджикистан рассчитывает, в частности, на консультативную техническую помощь ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН по вопросам, связанным с присоединением к рекомендованным этими региональными комиссиями международным конвенциям и соглашениям по транспортной тематике;*
- *приветствует развитие в рамках Проектной рабочей группы СПЕКА по транспорту и вопросам пересечения границ систематической работы по мониторингу, анализу и выработке предложений по разрешению споров и проблем в связи с практикой применения международных конвенций и соглашений по транспорту всеми участвующими в СПЕКА странами;*
- *призывает сфокусировать работу региональных комиссий на присоединении всех стран, участвующих в проекте развития евро-азиатских транспортных связей, ко всем рекомендованным региональными комиссиями основным конвенциям и соглашениям по транспорту. Тем самым будут созданы благоприятные условия для реализации рекомендаций первой фазы совместного исследования ЕЭК ООН и ЭСКАТО ООН о развитии евро-азиатских транспортных связей по всей цепочке участвующих в проекте стран.*

О сотрудничестве с Шанхайской организацией сотрудничества (ШОС)

Таджикистан стремится поддерживать усилия ШОС по созданию во всех участвующих странах условий, благоприятных для развития торговли и привлечения инвестиций, обеспечению свободного движения товаров в рамках ШОС, по уменьшению и устранению нетарифных барьеров, включая процедуры пересечения границ, процедуры досмотра и карантинного контроля, стремится добиваться унификации стандартов и норм в отношении транспортных перевозок.

О сотрудничестве с Европейским союзом

Таджикистан заинтересован в скорейшем завершении работ и введении в действие транспортного коридора ТРАСЕКА на всем его протяжении. Сотрудничество с ЕС может расширить возможности республики в области развития транспортных связей и

способствовать ускоренному развитию транспортного потенциала республики. *Опыт и ресурсы ЕС были бы исключительно полезны для создания и оперативной работы Международного Центра транзитного транспорта ОБСЕ-Центральная Азия в Душанбе. Таджикистан стремится к активизации такого сотрудничества.*

О сотрудничестве с МСАТ

Таджикистан приветствует последовательное расширение участия МСАТ в развитии международного сотрудничества в области дорожного транспорта, направленное на усиление вклада этой отрасли в развитие международной торговли и стабилизацию экономического развития регионов, в первую очередь путем оказания содействия всем мероприятиям и решениям, помогающим более эффективным перевозкам людей и товаров через государственные границы. Таджикистан накопил опыт сотрудничества с МСАТ и убежден, что деятельность этой организации исключительно актуальна для региона Центральной Азии.

О сотрудничестве с международными финансовыми организациями

Республика Таджикистан с признательностью отмечает исключительно важную финансовую поддержку, оказываемую республике Азиатским банком развития, Исламским банком развития, Европейским банком реконструкции и развития, Фондом ОПЕК, Кувейтским фондом арабского экономического развития и Всемирным банком. *Таджикистан рассчитывает на продолжение и дальнейшее развитие этого плодотворного сотрудничества по тематике транспортной инфраструктуры и транспорта, в частности по финансированию приоритетных проектов – элементов согласованных евро-азиатских транспортных связей и логистических центров.*

Заключение

Мировой опыт показывает, что в силу общегосударственной значимости и высокой капиталоемкости транспортная инфраструктура создается в основном на средства государства, но в партнерстве с частным сектором. Таджикистан последовательно продвигается в этом же направлении. Именно взаимодействие государственных органов с частным сектором позволяет стране осуществлять мобилизацию как внешних, так и внутренних ресурсов в условиях их жесткого дефицита и направлять их на решение транспортных задач первостепенной государственной важности. Республика Таджикистан стремится быть надежным звеном международных транспортных связей как в региональных масштабах Центральной Азии, так и в контексте евро-азиатских сообществ. В соответствии с этим курсом республика присоединилась к ряду международных конвенций и соглашений по вопросам транспорта и стремится активно участвовать в работе международных организаций, раздвигающих горизонты международного сотрудничества на этом направлении. Учет интересов и озабоченностей Таджикистана по вопросам международных транспортных сообщений, наряду с интересами и озабоченностями всех остальных заинтересованных государств, поможет выйти на оптимальные направления и конкретные проекты международного сотрудничества в этой области.

Правительство и частный сектор Таджикистана отдают себе отчет в том, что развитие транспортной инфраструктуры является долгосрочным процессом, для осуществления которого требуются политическая воля, масштабная мобилизация и рациональное использование ресурсов. Эти соображения составляют основу принятого в стране стратегического подхода на период до 2015 года²⁷.

Важнейшими задачами государственной политики в области развития транспортного комплекса на период до 2015 года являются:

1. формирование единого транспортного пространства на территории республики как обязательного условия существования единого внутреннего рынка;
2. обеспечение необходимых условий для повышения мобильности населения и транспортной доступности регионов и населенных пунктов для всех категорий граждан;
3. обеспечение безопасного функционирования и снижение негативного воздействия транспорта на окружающую среду до уровня, соответствующего международным нормам;
4. усиление координации в развитии транспортной инфраструктуры, разработка и реализация проектов в области транспортного строительства (дорог, путей сообщения, аэропортов и т. д.), приобретение новой транспортной техники;
5. интеграция транспортного комплекса в мировую транспортную систему, форми-

²⁷ Республика Таджикистан. «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан до 2015 года». Проект, представленный на Региональной конференции по Национальной стратегии развития и Стратегии сокращения бедности, основанных на Целях Развития Тысячелетия, 15-17 марта 2007 года, Душанбе, Таджикистан; http://www.undp.tj/files/reports/nds_rus.pdf

рование на территории республики конкурентоспособных международных коридоров с максимальным использованием географического положения и транзитных возможностей Таджикистана;

6. активное участие республики в международном проекте «ТРАСЕКА»;
7. создание гибкой системы транспортных тарифов, учитывающей интересы пользователей транспортных услуг и обеспечивающей воспроизводство в транспортном комплексе;
8. развитие информатизации транспорта, рынка автотранспортных услуг, дорожной и путевой инфраструктуры.

Приложения

**ЗАКОН РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
«О ТРАНСПОРТЕ»**

Принят Постановлением Правительства Республики Таджикистан
№124. от 29.11.2000 г.

Настоящий Закон регулирует деятельность перевозчиков на автомобильном, железнодорожном, воздушном и водном транспорте с целью создания условий для работы транспортной системы на основе рыночных механизмов и способствования обеспечению и развитию экономически эффективных транспортных услуг.

**РАЗДЕЛ I.
ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Статья 1. Определения, принятые в настоящем Законе

В настоящем Законе нижеследующие термины имеют следующие значения:

«Перевозчик» – юридическое или физическое лицо, эксплуатирующее транспортное средство на праве частной или другого рода собственности, предоставляющее услуги по перевозке пассажиров, багажа, грузов и/или почты за плату или по найму и имеющее на это соответствующее разрешение (лицензию), выданное в установленном законом порядке. Под термином «перевозчик» также понимается оператор по транспортировке грузов разными видами транспорта, в не зависимости от того, эксплуатирует ли он при этом какое-либо транспортное средство или нет.

«Клиент» – юридическое или физическое лицо, пользующееся транспортом в соответствии с заключенным договором с перевозчиком.

«Экспедитор» – юридическое или физическое лицо, осуществляющее деятельность за счёт перевозчика, грузоотправителя или грузополучателя, которое заключает договоры на перевозку грузов и выполняет или организует выполнение договоров перевозки грузов.

«Транспорт» – отрасль материального производства, осуществляющая перевозки грузов, пассажиров и багажа.

«Транспортное предприятие» – юридическое лицо, занятое хозяйственно-коммерческой деятельностью по перевозке грузов или пассажиров, техническому обслуживанию и ремонту транспортных средств.

«Государственные транспортные предприятия» – предприятия, где большая часть его доли (пакета акций) принадлежит государству.

Статья 2. Законодательство о транспорте

Законодательство Республики Таджикистан о транспорте основано на Конституции Республики Таджикистан и состоит из настоящего Закона, законов и других нормативно-правовых актов, принятых в соответствии с данным Законом, а также международно-правовых актов, признанных Республикой Таджикистан.

Статья 3. О собственности на транспорт

Транспорт в Республике Таджикистан основывается на многообразных формах собственности. Собственники транспортных предприятий равны перед законом и пользуются одинаковой защитой закона.

Магистральные железные дороги, автомобильные дороги общего пользования, а также дороги, имеющие оборонное значение, включая инженерные сооружения на них, судоходные водные пути, устройства и навигационные знаки, регулирующие и гарантирующие безопасность судоходства, аэронавигационные устройства системы управления воздушным движением, сети телекоммуникаций, инженерные сети, связанные с обеспечением безопасности полетов воздушных судов, являются государственной собственностью.

Статья 4. Земли, используемые для транспортных целей

Использование или отведение земель для транспортных целей регулируется законами и другими нормативно-правовыми актами Республики Таджикистан.

В целях обеспечения надежной эксплуатации сооружений и других объектов транспорта в районах, подверженных обвалам, оползням, размывам, селям и другим опасным природным воздействиям, устанавливаются охранные зоны.

Транспортные предприятия и перевозчики обязаны использовать предоставленные им земли в соответствии с целевым назначением и условиями их предоставления, применять природоохранные технологии производства и не допускать ухудшения экологической обстановки в результате своей деятельности.

РАЗДЕЛ II. УПРАВЛЕНИЕ И РЕГУЛИРОВАНИЕ

Статья 5. Управление транспортными предприятиями

Транспортным предприятиям предоставляется самостоятельность в управлении хозяйственно-производственной деятельностью.

Все виды деятельности транспортных предприятий должны осуществляться в соответствии с законодательством Республики Таджикистан о транспорте.

Статья 6. Регулирование деятельности транспорта

Государственное регулирование деятельности в области транспорта осуществляется путем правового обеспечения, лицензирования, налогообложения, кредитования, финансирования и ценообразования, осуществления инвестиционной, социальной и научно-технической политики, контроля за исполнением транспортными предприятиями законодательства Республики Таджикистан о транспорте.

Государственные органы не вправе вмешиваться в хозяйственную деятельность транспортных предприятий, а так же отвлекать эксплуатационный персонал транспортных предприятий на другие работы, кроме случаев, предусмотренных законодательством Республики Таджикистан.

Деятельность, связанная с осуществлением транспортного процесса, производится на основе разрешения (лицензии), выдаваемого Министерством транспорта Республики Таджикистан в порядке, устанавливаемом Правительством Республики Таджикистан.

Статья 7. Государственное управление транспортом

Основными полномочиями Правительства Республики Таджикистан являются:

- защита интересов Республики Таджикистан в области транспорта;
- осуществление межгосударственного и международного сотрудничества в области транспорта;
- разработка проектов законодательных и иных актов, стандартов, норм, определяющих правовой и нормативный порядок функционирования всех видов транспорта, независимо от форм собственности;
- разработка государственных национальных программ и концепции развития всех видов транспорта, формирование и проведение инвестиционной, научно-технической и социальной политики, а также подготовка кадров;
- создание условий для обеспечения потребностей экономики и населения республики в перевозках и связанных с ними услугах;
- контроль за соблюдением прав потребителей транспортных услуг;
- разработка прогнозов и своевременное качественное обеспечение потребностей государственных нужд республики и населения в перевозках.

Статья 8. Полномочия органов власти на местах в сфере транспорта

Органы государственной власти на местах осуществляют свои полномочия в сфере транспорта в соответствии с законодательством Республики Таджикистан о транспорте.

Статья 9. Министерство транспорта Республики Таджикистан

Министерство транспорта Республики Таджикистан является органом государственного управления, осуществляющим единую транспортную политику в Республике Таджикистан.

Положение о Министерстве транспорта Республики Таджикистан и его структура утверждаются Правительством Республики Таджикистан.

Министерство транспорта Республики Таджикистан состоит из отдельных департаментов, ответственных за сектора автомобильного и водного транспорта, дорожного хозяйства, железнодорожного и воздушного (включая управление воздушным движением в гражданской авиации) сообщения.

Правовой статус департаментов определяется Положением, утверждаемым Министерством транспорта Республики Таджикистан.

Статья 10. Полномочия Министерства транспорта Республики Таджикистан

В полномочия Министерства транспорта Республики Таджикистан входят:

- утверждение Положений департаментов министерства;
- планирование и мониторинг программ, способствующих конкурентному и эффективному использованию ресурсов и повышению эффективности работы транспортных систем;
- мониторинг тарифов и сборов, взимаемых государственными и частными транспортными предприятиями;
- выдача лицензий на осуществление транспортной деятельности;
- разработка планов развития по транспорту; анализ инвестиционных потребностей транспортной отрасли и возможностей транспортных предприятий, разработка долгосрочной программы государственных инвестиций;

- способствование конкуренции с тем, чтобы содействовать доступу в транспортные сектора; действие кооператизации, коммерциализации и приватизации государственных транспортных предприятий;
- содействие международному и региональному сотрудничеству в области транспорта; установление и обеспечение следования нормам по безопасности и защите потребителя, охране окружающей среды и природных ресурсов и стандартам передовых методов управления; заключение договоров на выполнение деятельности, связанной со строительством в отрасли транспорта, с подрядчиками частного сектора, которые определяются на конкурентной и прозрачной основе; утверждение правил осуществления прямых смешанных перевозок.

Министерство транспорта Республики Таджикистан осуществляет иные полномочия предусмотренные настоящим Законом, другими законами и нормативно-правовыми актами Республики Таджикистан.

Статья 11. Межведомственная консультативная комиссия по транспорту

В целях рассмотрения предложений, касающихся политики транспортной отрасли, повышения эффективности и совершенствования методов хозяйствования, защиты интересов транспортных предприятий, перевозчиков, клиентов и общественности, Правительством Республики Таджикистан учреждается Межведомственная консультативная комиссия по транспорту под председательством Министра транспорта Республики Таджикистан.

В состав Межведомственной консультативной комиссии по транспорту входят представители исполнительных органов власти на местах, других министерств, ведомств, научных учреждений, транспортных предприятий, перевозчиков и клиентов.

Межведомственная консультативная комиссия по транспорту осуществляет свою деятельность на основании Положения, утверждаемого Правительством Республики Таджикистан.

РАЗДЕЛ III. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Статья 12. Основы экономической и хозяйственной деятельности

Основу экономических и хозяйственных отношений на транспорте формирует рынок спроса и предложений транспортных услуг.

Органы управления, принявшие решение по организации пассажирских перевозок, рентабельность которых не обеспечивается действующими тарифами, обеспечивают дотацию из соответствующего бюджета.

Статья 13. Тарифы

На перевозку грузов, пассажиров, багажа и услуги, связанные с перевозками, устанавливаются свободные (договорные) тарифы.

Статья 14. Государственные транспортные предприятия

Государственные транспортные предприятия осуществляют свою деятельность на коммерческой основе в качестве самостоятельных хозяйственных единиц путем заключения соглашения с Министерством транспорта Республики Таджикистан. Такие со-

глашения должны содержать следующую документацию в отношении государственных транспортных предприятий:

- корпоративный и коммерческий статус; план, график работ и управленческой самостоятельности;
- стандарты и критерии работы и подотчётности руководства;
- принципы и порядок разработки структуры отчетности, включая разработку отдельной отчетности для различных функциональных подразделений, определение стоимости имущества и начислений на его износ;
- определение работ и услуг, выполняемых для государственных нужд и определение их стоимости;
- годовые финансовые и производственные плановые показатели.

Статья 15. Перевозка грузов, пассажиров и багажа

Перевозка грузов, пассажиров и багажа, включая оказание экспедиционных услуг, связанных с этими перевозками, производятся на основании договора перевозки между клиентом и перевозчиком.

Условия перевозок, осуществление транспортно-экспедиционной деятельности, порядок использования транспортных средств, обеспечение безопасности движения, соблюдение правил охраны труда, противопожарной безопасности, технико-технологических и санитарных норм определяются законами, уставами и другими нормативными актами, утверждаемыми Правительством Республики Таджикистан.

Статья 16. Прямое смешанное сообщение с участием различных видов транспорта

Железнодорожный, внутренний водный, воздушный и автомобильный транспорт организует систему прямых смешанных сообщений.

Взаимоотношения транспортных организаций при прямом смешанном сообщении, а также порядок организации этих перевозок определяются соглашениями между организациями соответствующих видов транспорта, заключаемыми в соответствии с утверждаемыми Министерством транспорта правилами о прямых смешанных перевозках.

Статья 17. Права и обязанности пассажиров

Права и обязанности пассажиров, пользующихся услугами транспорта в Республике Таджикистан, определяются договором между пассажиром и перевозчиком, заключенным в соответствии с законами и другими нормативными актами Республики Таджикистан.

Пассажир имеет право:

- провести с собой бесплатно своих детей в возрасте до 5 лет, без права предоставления ему отдельного места на воздушном, железнодорожном и внутреннем водном транспорте. На междугородных автобусах, а также на городском и пригородном транспорте, кроме такси;
- приобрести билеты на детей в возрасте от 5 до 12 лет с оплатой 50 процентов стоимости билета.
- На железнодорожном, внутреннем водном транспорте, а также в междугородных автобусах устанавливается бесплатный провоз ручной клади и багажа весом не более 35 кг.

Перевозчики вправе увеличивать вес бесплатно перевозимого на всех видах транспорта багажа и устанавливать другие льготы.

Пассажир вправе потребовать от перевозчика отказаться от продолжения перевозки или откладывающего на другой срок, доставить пассажира в пункт назначения и возместить убытки, причиненные ему расторжением договора.

Пассажир имеет право на другие льготы, предусмотренные законами Республики Таджикистан.

Статья 18. Межгосударственные и транзитные перевозки

Перевозки грузов и пассажиров транзитом через территорию Республики Таджикистан или между Республикой Таджикистан и другими государствами осуществляются в соответствии с международными соглашениями Республики Таджикистан.

РАЗДЕЛ IV. БЕЗОПАСНОСТЬ И ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НА ТРАНСПОРТЕ

Статья 19. Требования к транспортным средствам

Транспортные средства должны иметь сертификат, определяющий соответствие требованиям безопасности, медико-санитарным нормам, нормам охраны труда и экологии, международным и государственным стандартам и техническим условиям, а также быть зарегистрированными в установленном законодательством порядке.

Транспортные средства, не прошедшие сертификацию и не зарегистрированные в установленном порядке, к эксплуатации не допускаются.

Порядок сертификации определяется Правительством Республики Таджикистан.

Статья 20. Право управления транспортными средствами

Квалификационные требования по управлению транспортным средством и критерии оценки пригодности состояния здоровья для управления им определяются в порядке, установленном Министерством транспорта Республики Таджикистан совместно с Министерством здравоохранения Республики Таджикистан.

Право управления транспортным средством предоставляется лицу, имеющему соответствующую квалификацию и прошедшему медицинское освидетельствование о состоянии здоровья с выдачей соответствующих документов установленного образца, на право управления транспортным средством.

Статья 21. Ответственность перевозчика

Перевозчик обеспечивает сохранность грузов и багажа с момента принятия их к перевозке и до выдачи получателю.

Перевозчик отвечает за утрату, недостачу или повреждение груза или багажа, если не докажет, что утрата недостача или повреждение груза или багажа произошли не по его вине.

Ущерб, причиненный, при перевозке груза или багажа возмещается перевозчиком.

В случае утраты или недостачи груза или багажа перевозчик вместе с выплатой возмещения возвращает плату за перевозку утраченного груза или багажа.

Законодательными актами могут предусматриваться и иные виды ответственности.

Статья 22. Ответственность пассажира, отправителя и получателя груза или багажа

Пассажиры, отправитель и получатель груза или багажа несут ответственность за ущерб, причиненный по их вине другим лицам, имуществу перевозчика и имуществу других лиц. за которое несет ответственность перевозчик.

Отправитель несет ответственность за ущерб, причиненным перевозчику или другому лицу, перед которым перевозчик несет ответственность в связи с неправильностью, неточностью или неполнотой указанных в транспортных документах сведений.

Статья 23. Охрана перевозимых грузов и объектов на транспорте

Охрана перевозимых грузов, объектов транспорта и проведение противопожарной профилактической работы на транспорте осуществляются в порядке, установленном Правительством Республики Таджикистан.

Статья 24. Ответственность за безопасность перевозок

Ответственность за безопасность перевозок грузов и пассажиров лежит на перевозчике. Требования к безопасности определяются законами и другими нормативными актами Республики Таджикистан.

Перевозчик несет ответственность за вред, возникший вследствие причинения смерти или повреждения здоровья пассажиру при перевозке, если не докажет, что вред возник вследствие умысла потерпевшего или непреодолимой силы.

Ответственность перевозчика по обязательствам, возникающим вследствие причинения смерти или повреждения здоровья, определяется Гражданским кодексом Республики Таджикистан.

Статья 25. Организация работы транспорта при чрезвычайных ситуациях

При возникновении чрезвычайных обстоятельств (землетрясений, наводнений, пожаров, заносов, эпидемий и других стихийных бедствий) транспортные предприятия на это время будут привлечены по решению Правительства Республики Таджикистан, местных исполнительных органов для принятия мер по ликвидации бедствий и их последствий.

Затраты транспортных предприятий при чрезвычайных обстоятельствах по осуществлению перевозок, связанных с обеспечением мобилизационной готовности, мероприятий по гражданской обороне и аварийно-спасательным работам в республике, возмещаются из бюджета.

Транспортные предприятия обязаны незамедлительно принимать меры по устранению последствий стихийных бедствий и аварий, а также иных обстоятельств, носящих чрезвычайный характер.

Статья 26. Ответственность за охрану окружающей среды и природных ресурсов

Перевозчики и транспортные предприятия обязаны принимать необходимые меры, предусмотренные законодательством Республики Таджикистан для защиты окружающей среды и природных ресурсов от любых вредных воздействий вследствие перевозки грузов внутри страны или транзитом через территорию Республики Таджикистан.

Статья 27. Страхование

Обязательному страхованию подлежит ответственность перевозчика перед пассажирами при совершении ими поездок на железнодорожном, воздушном, водном, межгосударственном и межобластном автомобильном транспорте и гражданско-правовая ответственность владельцев автотранспортных средств.

Статья 28. Ответственность за нарушение законодательства о транспорте

Юридические и физические лица, виновные в нарушение настоящего Закона, несут ответственность в установленном законами Республики Таджикистан порядке.

РАЗДЕЛ V. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 29. Контроль за работой транспорта

Контроль за выполнением предприятиями, независимо от их принадлежности к той или иной форме собственности, транспортного законодательства, требований по безопасности движения, экологии при эксплуатации транспортных средств осуществляется Министерством транспорта и другими, предусмотренными законодательством Республики Таджикистан органами государственного управления.

Досмотр транспортных средств осуществляется только в случае, установленном законодательством Республики Таджикистан.

Статья 30. Межгосударственные отношения в области транспорта

Перевозчики могут в соответствии с действующим законодательством Республики Таджикистан развивать внешнеэкономическое сотрудничество с юридическими и физическими лицами других государств и осуществлять экспорт и импорт продукции (работ, услуг).

Если международным договором, признанным Республикой Таджикистан, установлены иные правила чем те, которые содержатся в настоящем Законе, то применяются правила соответствующего договора.

**ЗАКОН
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
«Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности»**

Настоящий Закон направлен на совершенствование организации государственного регулирования и управления в сфере дорожной деятельности, на развитие сети автомобильных дорог и улучшение их эксплуатации в целях удовлетворения потребностей населения, государства, субъектов хозяйственной деятельности в автомобильных перевозках пассажиров и грузов.

**ГЛАВА I.
Общие положения**

Статья 1. Основные понятия

В настоящем Законе используются следующие основные понятия и термины:

автомобильная дорога – комплекс функционально связанных конструктивных элементов и инженерных сооружений, обеспечивающий непрерывное безопасное движение автомобилей и других транспортных средств с установленными скоростями, нагрузками и габаритами, а также сохранность и необходимое транспортно-эксплуатационное состояние дорожных конструкций с участками земель, предоставленными для размещения этого комплекса, и с воздушным пространством в пределах установленного габарита;

автомобильная дорога общего пользования – автомобильная дорога, обеспечивающая перевозки грузов и пассажиров между городскими и сельскими населенными пунктами для удовлетворения нужд населения, социально-экономических и оборонных потребностей государства и открытая для использования любыми лицами с соблюдением правил пользования автомобильными дорогами;

собственники автомобильных дорог – юридические и физические лица, которым принадлежит право владения, пользования и распоряжения автомобильными дорогами;

дорожная деятельность – проектирование, строительство, реконструкция, ремонт, содержание, научно-информационное и иное обеспечение автомобильных дорог, осуществление единой политики управления и контроля в дорожном хозяйстве, а также подготовка кадров для этих целей;

пользователи автомобильных дорог – юридические и физические лица, являющиеся участниками дорожного движения, а также осуществляющие любую (кроме дорожной деятельности и дорожных работ) разрешенную деятельность на автомобильных дорогах;

дорожное хозяйство – производственно-хозяйственный комплекс, включающий автомобильные дороги общего пользования, а также юридические и физические лица, осуществляющие дорожную деятельность;

дорожные органы – государственные или местные органы, уполномоченные осуществлять функции управления в области дорожной деятельности;

предприятия дорожного хозяйства – государственные предприятия, а также иные юридические и физические лица, выполняющие дорожные работы на основании лицензии;

дорожные сооружения – сооружения, являющиеся непосредственно конструктивными элементами дороги: искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады, трубы, тоннели и др.), производственные предприятия, здания (в т.ч. жилые) дорожных организаций;

земли автомобильных дорог – участки земель автомобильного транспорта (включая полосу отвода), предоставляемые в постоянное пользование или в аренду дорожным органам, либо юридическим и физическим лицам – собственникам автомобильных дорог, для размещения автомобильных дорог, обеспечения их строительства, реконструкции и эксплуатации, а также под здания и сооружения, необходимые для обслуживания участников дорожного движения;

придорожная охранная зона – зона вдоль автомобильной дороги общего пользования с особыми условиями использования земель, необходимая для реконструкции, расширения и ремонта автомобильной дороги, исходя из перспективы ее развития и размещения объектов дорожной инфраструктуры;

полоса отвода – земли автомобильных дорог, предоставляемые для размещения соответствующих конструктивных элементов и инженерных сооружений автомобильной дороги, а также зданий, сооружений, устройств, защитных и декоративных лесонасаждений необходимых для их эксплуатации;

ремонт автомобильной дороги – работы по восстановлению износа дорожного покрытия, улучшению его ровности и повышению сцепных качеств, усилению дорожного покрытия и земляного полотна, восстановлению изношенных дорожных сооружений или замене на более прочные и экономичные, а также работы по организации безопасности движения, обустройству дорог, в результате которых восстанавливаются транспортно-эксплуатационные характеристики ремонтируемых дорог и дорожных сооружений и обеспечиваются требуемые условия движения;

содержание автомобильной дороги – осуществляемый в течение всего года (с учетом сезона) комплекс профилактических работ по уходу за дорогой, дорожными сооружениями и полосой отвода, элементами обустройства дорог, организации безопасности движения, а также устранение незначительных деформаций и повреждений конструктивных элементов дорог и дорожных сооружений, в результате которых поддерживается транспортно-эксплуатационное состояние дороги и дорожных сооружений, обеспечивающее безопасность дорожного движения;

технические средства организации дорожного движения – светофоры, дорожные знаки и указатели, дорожная разметка, направляющие устройства и ограждения, устанавливаемые на автомобильных дорогах для регулирования дорожного движения.

Статья 2. Законодательство Республики Таджикистан об автомобильных дорогах и дорожной деятельности

Законодательство Республики Таджикистан об автомобильных дорогах и дорожной деятельности основано на Конституции Республики Таджикистан и состоит из настоящего Закона, других нормативно-правовых актов Республики Таджикистан, а также международно-правовых актов, признанных Республикой Таджикистан.

Статья 3. Принципы государственного регулирования в области дорожной деятельности

Государственное регулирование в области дорожной деятельности основывается на следующих принципах:

- обеспечения свободного передвижения по автомобильным дорогам общего пользования грузов и пассажиров на всей территории Республики Таджикистан;
- государственного планирования развития автомобильных дорог общего пользования;
- обеспечения надежности и безопасности, автомобильных дорог (включая экологическую безопасность) и формирование сети автомобильных дорог на основе единых технических норм и стандартов;
- обеспечения приоритета ремонта и содержания автомобильных дорог перед другими видами дорожной деятельности;
- государственного контроля за осуществлением дорожной деятельности в части соблюдения установленных норм и правил;
- обеспечения равенства прав юридических и физических лиц при осуществлении дорожной деятельности;
- развития предпринимательской деятельности в условиях существования различных форм собственности на автомобильные дороги;
- приоритета учета интересов пользователей автомобильных дорог при осуществлении дорожной деятельности;
- доступности информации об автомобильных дорогах и условиях дорожного движения;
- расширения международного сотрудничества в области дорожной деятельности и содействия интеграции автомобильных дорог Республики Таджикистан в международную систему путей сообщения.

Статья 4. Классификация автомобильных дорог

В зависимости от роли автомобильных дорог в дорожной сети, их функционального назначения, размеров геометрических параметров, а также условий дорожного движения, автомобильные дороги имеют техническую классификацию, которая отражает их потребительские свойства.

По форме собственности автомобильные дороги подразделяются на государственные (общего пользования), ведомственные и частные.

Техническая классификация автомобильных дорог общего пользования устанавливается дорожными органами.

Техническая классификация ведомственных и частных автомобильных дорог должна соответствовать технической классификации для автомобильных дорог общего пользования.

Пересмотр классификации автомобильных дорог осуществляется Правительством Республики Таджикистан.

Статья 5. Виды автомобильных дорог

Автомобильные дороги в зависимости от их функционального назначения подразделяются на следующие виды:

- автомобильные дороги общего пользования (республиканского и местного значения);
- автомобильные дороги специального пользования (ведомственного значения);

- подъездные, технологические, внутрихозяйственные, служебные и другие).
- По субъектам права собственности автомобильные дороги подразделяются на:
- автомобильные дороги, находящиеся в собственности Республики Таджикистан;
 - автомобильные дороги, находящиеся в собственности органов исполнительной власти на местах (местные автомобильные дороги);
 - автомобильные дороги, находящиеся в собственности юридических или физических лиц (частные автомобильные дороги).

Статья 6. Автомобильные дороги республиканского значения

К автомобильным дорогам республиканского значения относятся автомобильные дороги общего пользования между городскими и сельскими поселениями, а также международные автомобильные дороги, предназначенные для обеспечения международного автомобильного сообщения Республики Таджикистан с другими государствами. Статус международной автомобильной дороги устанавливается в соответствии с международными договорами Республики Таджикистан.

Автомобильные дороги, находящиеся в собственности Республики Таджикистан, могут быть отнесены к автомобильным дорогам оборонного значения, которые разгосударствлению и приватизации не подлежат.

Утверждение перечня автомобильных дорог республиканского значения и внесение в него изменений и дополнений осуществляется Правительством Республики Таджикистан по представлению государственного органа управления дорожной деятельностью.

Статья 7. Местные автомобильные дороги

К местным автомобильным дорогам относятся расположенные в городских и сельских поселениях улицы, проезды, линии общественного транспорта и дороги местного значения, обеспечивающие транспортную связь в пределах этих образований.

Сеть местных автомобильных дорог является составной частью инфраструктуры городских и сельских поселений и формируется на основе генеральных планов их развития.

Перечень автомобильных дорог местного значения, внесение в него изменений и дополнений утверждается государственным органом управления дорожной деятельностью по согласованию с органами исполнительной власти на местах.

Статья 8. Ведомственные и частные автомобильные дороги

К ведомственным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, находящиеся в оперативном управлении или хозяйственном ведении на балансе учреждений или предприятий и предназначенные для решения специальных государственных задач, обеспечения внутрихозяйственных, производственных и технологических перевозок.

К частным автомобильным дорогам относятся автомобильные дороги, являющиеся собственностью физических или юридических лиц.

Ведомственные и частные автомобильные дороги по решению их собственников могут быть открыты для общего пользования после получения положительного заключения дорожного органа и органа, осуществляющего надзор за безопасностью дорожного движения.

Порядок доступа на ведомственные и частные автомобильные дороги устанавливаются собственниками этих дорог.

Статья 9. Наименование и индексация автомобильных дорог

Все автомобильные дороги общего пользования в Республике Таджикистан должны иметь наименование и индекс.

Наименование автомобильной дороги общего пользования включает названия её начального и конечного населенных пунктов, а при необходимости также и названия промежуточных населенных пунктов. Наименование конечного пункта автомобильной дороги может производиться по названию географического или иного объекта, а также с учетом исторических событий и национальных традиций.

Кроме наименований, автомобильные дороги общего пользования должны иметь индексы. Наименования и индексы автомобильных дорог должны быть отражены в картах и атласах автомобильных дорог, а также на самой автомобильной дороге путем установления специальных знаков и маркировки.

Наименование и индексы автомобильных дорог республиканского значения утверждаются Правительством Республики Таджикистан по представлению государственного органа управления дорожной деятельностью.

Наименование и индексы автомобильных дорог местного значения устанавливаются местными органами управления дорожной деятельностью по согласованию с государственным органом управления дорожной деятельностью.

Наименование и индексы международных автомобильных дорог, проходящих по территории Республики Таджикистан, устанавливаются международными соглашениями.

Наименование и индексация ведомственных и частных автомобильных дорог устанавливаются их владельцами по согласованию с государственным органом управления дорожной деятельностью.

Статья 10. Исчисление расстояний на автомобильных дорогах

Расстояния на автомобильных дорогах исчисляются между условными начальными и конечными точками отсчета, за которые принимаются:

- почта, государственные или общественные здания, сооружения, либо специально установленные знаки, расположенные в центре населенного пункта для дорог, соединяющих населенные пункты;
- пересечения осей сопрягающихся дорог – для дорог, соединяющих другие автомобильные дороги общего пользования или примыкающих к ним автомобильные дороги;
- границы географических, исторических и других объектов – для дорог, соединяющих эти объекты.

Статья 11. Государственный реестр автомобильных дорог

Государственный реестр автомобильных дорог содержит совокупность данных обо всех автомобильных дорогах на территории Республики Таджикистан независимо от категории, характера использования и принадлежности права собственности. Ведение реестра возлагается на государственный орган управления дорожной деятельностью.

При государственном учете автомобильных дорог производится оценка их протяженности, интенсивности движения, состояния и других показателей, используемых для определения перспектив развития, осуществления мер по повышению эффективности использования автомобильных дорог.

Перечень автомобильных дорог составляется с указанием наименования, индексации и протяженности, балансовой стоимости и износа каждой автомобильной дороги.

Государственный реестр составляется на основании технических паспортов автомобильных дорог и банков информации об их состоянии с данными о наличии и типе покрытия, дислокацией дорожных знаков и разметки, площади занимаемой автомобильной дорогой земель, иной информацией, необходимой для планирования, развития и эксплуатации автомобильных дорог.

Правила ведения реестра утверждаются Правительством Республики Таджикистан.

ГЛАВА II ГОСУДАРСТВЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ В ОБЛАСТИ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Статья 12. Система органов управления в области дорожной деятельности

Управление автомобильными дорогами общего пользования и дорожной деятельностью осуществляется государственным органом управления дорожной деятельностью, определяемым Правительством Республики Таджикистан.

Управление автомобильными дорогами специального пользования осуществляется соответствующими министерствами и ведомствами, в ведении которых находятся эти дороги.

Управление местными дорогами осуществляется соответствующими органами исполнительной власти на местах.

Компетенция государственного органа управления дорожной деятельностью определяется Правительством Республики Таджикистан в соответствии с настоящим Законом.

Статья 13. Государственный дорожный орган

Основными направлениями деятельности государственного дорожного органа являются:

- управление автомобильными дорогами общего пользования;
- установление правил, стандартов, технических норм и других положений по вопросам проектирования, строительства, реконструкции, ремонта и содержания автомобильных дорог;
- планирование развития и содержания автомобильных дорог общего пользования на основе программ социально-экономического развития Республики Таджикистан;
- выполнение функций государственного заказчика по разработке и реализации программ в области дорожного строительства, а также проектов по реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог общего пользования;
- определение конкретных направлений использования финансовых ресурсов и оперативное управление этими средствами;
- установление технической классификации и ведение реестра автомобильных дорог;
- организация единой статистической отчетности о состоянии автомобильных дорог;
- подготовка проектов нормативно-правовых актов по вопросам дорожной деятельности;
- привлечение для нужд дорожного строительства и содержания автомобильных дорог внебюджетных источников финансирования, включая иностранные инвестиции;

- проведение научных исследований в сфере дорожной деятельности;
- координация и осуществление совместных действий с органами государственной власти в областях и регионах Республики Таджикистан, связанных с развитием и использованием автомобильных дорог;
- выполнение иных полномочий, установленных законодательством Республики Таджикистан.

Статья 14. Полномочия органов исполнительной власти на местах в вопросах управления дорожной деятельностью

К компетенции местных хукуматов в вопросах управления дорожной деятельностью относятся:

- обеспечение соответствия государственной и местной политики в сфере дорожной деятельности;
- обеспечение взаимодействия деятельности дорожных органов всех уровней;
- охраны автомобильных дорог, ограничения и прекращения движения на автомобильных дорогах и определение иных норм и правил, регламентирующих деятельность на автомобильных дорогах;
- разработка и исполнение программ развития и совершенствования сети автомобильных дорог;
- установление особого режима хозяйственной деятельности в придорожных охраняемых зонах автомобильных дорог.

Статья 15. Полномочия местных дорожных органов в вопросах дорожной деятельности

С учетом местных особенностей могут создаваться местные дорожные органы.

Структура, права и обязанности, а также порядок деятельности местных дорожных органов определяются соответствующими органами исполнительной власти на местах.

Деятельность местных дорожных органов строится во взаимодействии с республиканскими и областными дорожными органами.

Местные дорожные органы обеспечивают:

- разработку и исполнение местных бюджетов в части расходов на дорожную деятельность;
- управление имуществом местных автомобильных дорог;
- развитие сети улиц, проездов, линий общественного транспорта и дорог местного значения;
- организацию дорожного движения по местным автомобильным дорогам совместно с государственной автомобильной инспекцией района, города;
- выполнение иных функций, возложенных на них соответствующими органами исполнительной власти на местах.

Статья 16. Лицензирование и аттестация

Дорожная деятельность в Республике Таджикистан подлежит лицензированию.

Лицензирование дорожной деятельности осуществляется государственным органом управления дорожной деятельностью Республики Таджикистан в соответствии с действующим законодательством.

Специалисты, осуществляющие дорожную деятельность, от результатов труда которых зависит надежность и безопасность автомобильных дорог, подлежат аттестации в соответствии с законодательством Республики Таджикистан.

ГЛАВА III

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СОДЕРЖАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Статья 17. Имущественный комплекс автомобильных дорог

В имущественный комплекс автомобильных дорог, находящихся в государственной собственности, входят автомобильные дороги, включая сооружения и оборудование, необходимые для их содержания, а также земли автомобильных дорог.

Имущественный комплекс местных дорог определяется соответствующими органами исполнительной власти на местах с учетом особенностей улично-дорожной сети.

Имущественный комплекс частных автомобильных дорог определяется их собственниками, исходя из задач их эксплуатации и с учетом требований нормативно-правовых актов, регулирующих безопасность дорожного движения.

Статья 18. Управление имущественным комплексом автомобильных дорог общего пользования

Управление имущественным комплексом автомобильных дорог общего пользования в соответствии с правом непосредственного управления передается специализированным учреждениям по управлению автомобильными дорогами и на праве хозяйственного ведения государственным предприятиям по содержанию автомобильных дорог.

Специализированные учреждения создаются государственным органом управления дорожной деятельностью. Руководитель специализированного учреждения назначается государственным органом управления дорожной деятельностью по согласованию с соответствующими органами исполнительной власти на местах.

Передача недвижимого имущества государственных автомобильных дорог в оперативное управление специализированным учреждениям или в хозяйственное ведение государственным предприятиям по содержанию автодорог, а также выбор автомобильных дорог или их участков, передаваемых в оперативное управление специализированным учреждениям, осуществляются по решению государственного органа управления дорожной деятельностью.

Статья 19. Взаимодействие предприятий дорожного хозяйства и дорожных органов

Дорожное хозяйство обеспечивает строительство и использование автомобильных дорог и функционирует на основе единых принципов дорожной деятельности, многообразия форм собственности и конкуренции.

Выполнение работ по проектированию, строительству, реконструкции, содержанию, обследованию и испытанию автомобильных дорог осуществляется на основе договоров подряда, заключаемых дорожными органами с исполнителями работ – физическими или юридическими лицами на конкурсной основе.

Выполнение работ по строительству, реконструкции и ремонту автомобильных дорог осуществляется на основе проектной и тендерной документации, разработанной и утвержденной в порядке, установленном государственным органом управления дорожной деятельностью.

При выполнении дорожных работ предприятия и организации должны обеспечить выполнение требований норм законодательства Республики Таджикистан, а также на-

стоящего Закона, обеспечивающих безопасность дорожного движения по автомобильным дорогам.

Контроль за качеством выполнения дорожных работ осуществляется дорожными органами, юридическими и физическими лицами, имеющими на то право в установленном порядке.

Статья 20. Финансирование автомобильных дорог

Основным источником финансирования автомобильных дорог общего пользования являются налоги с пользователей автомобильных дорог взимаемые в установленном порядке, а также средства, выделенные из республиканского бюджета.

Источниками финансирования местных автомобильных дорог являются бюджеты местных органов.

Источниками финансирования ведомственных автомобильных дорог являются средства ведомств, на балансе которых находятся дороги.

Источниками финансирования частных автомобильных дорог являются средства их собственников.

Финансирование автомобильных дорог должно осуществляться в объемах, обеспечивающих безопасность дорожного движения и сохранность дорог.

Статья 21. Конкуренция в дорожной деятельности

Дорожные органы содействуют развитию конкуренции и рынка дорожных работ.

Взаимоотношения с организациями, осуществляющими дорожные работы, строятся на договорной основе.

Присуждение подрядов на работы по строительству и реконструкции автомобильных дорог должно осуществляться на тендерной основе.

В подрядной деятельности не допускается совмещения функций заказчика и подрядчика в одном лице.

Статья 22. Проектирование и строительство автомобильных дорог общего пользования

Проектирование и строительство автомобильных дорог республиканского и местного значения осуществляется в порядке, определяемом Правительством Республики Таджикистан.

Проектирование, строительство, реконструкция и ремонт автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, искусственных сооружений, а также благоустройство и строительство коммерческих и промышленных сооружений, торговых точек ГСМ и других обслуживающих сооружений на территории дорог, для определения соответствия требованию правил, норм и стандартов безопасности дорог подлежат государственной экспертизе.

Условия проектирования и строительства мостов, переходов и других транспортных коммуникаций через водные объекты, регулируются Водным кодексом Республики Таджикистан.

Вновь построенные и реконструированные автомобильные дороги включаются в реестр и подлежат государственной регистрации, как объекты недвижимости на основании оформленных в установленном порядке актов приемки этих объектов в эксплуатацию.

Финансирование строительства, содержания и эксплуатации государственных автомобильных дорог осуществляется за счет средств, имеющих целевой характер, в порядке, установленном законодательством Республики Таджикистан.

Статья 23. Правила содержания автомобильных дорог

Содержание автомобильных дорог осуществляется для поддержания их в состоянии, обеспечивающем бесперебойное и безопасное движение участников дорожного движения.

Правила содержания автомобильных дорог общего пользования устанавливаются государственным органом управления дорожной деятельностью и утверждаются Правительством Республики Таджикистан.

Владельцы частных автомобильных дорог и дорог специального пользования содержат дороги в состоянии, обеспечивающем соблюдение требований стандартов безопасности дорожного движения.

Статья 24. Требования к установке и содержанию технических средств организации дорожного движения

Светофорные объекты, дорожные знаки и указатели, дорожная разметка, ограждающие и направляющие устройства и другие средства регулирования дорожного движения при установке должны соответствовать требованиям государственных стандартов и технических норм с учетом их наилучшей видимости, удобства эксплуатации и обслуживания, а также исключения возможности их непреднамеренного повреждения.

Технические средства организации дорожного движения предназначены для получения участниками дорожного движения необходимой информации об условиях движения по автомобильной дороге.

Автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды с интенсивным движением оборудуются средствами аварийной связи для вызова скорой медицинской помощи, работников органов внутренних дел и дорожно-эксплуатационных организаций.

Статья 25. Порядок устройства коммуникаций на автомобильных дорогах

Запрещается прокладка любых коммуникаций в полосе отвода вдоль автомобильной дороги общего пользования без согласования технических условий прокладки с соответствующими дорожными органами.

Ранее проложенные коммуникации в полосе отвода вдоль автомобильных дорог могут быть вынесены за пределы дорог за счет средств владельцев коммуникаций.

Прокладка и переустройство коммуникаций через существующие автомобильные дороги осуществляется за счет средств владельцев этих коммуникаций на основании разрешений и технических условий, выдаваемых соответствующими дорожными органами.

Заказчики, осуществляющие прокладку инженерных коммуникаций через автомобильные дороги, обязаны полностью возместить ущерб, причиненный автомобильной дороге в результате производства этих работ.

При прокладке любых коммуникаций на землях автомобильных дорог, соответствующий дорожный орган имеет право на осуществление надзора за проведением этих работ и участие в приемке этих коммуникаций в эксплуатацию.

Статья 26. Прокладка коммуникаций по дорожным сооружениям автомобильных дорог

Прокладка инженерных коммуникаций запрещена в автодорожных тоннелях, по мостам, эстакадам и другим искусственным сооружениям автомобильной дороги.

В исключительных случаях, по решению Правительства Республики Таджикистан,

прокладка коммуникаций осуществляется на основании разрешений и технических условий, выдаваемых соответствующими дорожными органами.

В таких случаях все затраты на прокладку коммуникаций, устройство необходимых для этих целей обустройств и сооружений, дополнительное усиление конструкций и дополнительные затраты на содержание автомобильных дорог несут владельцы коммуникаций.

Владельцы коммуникаций обязаны обеспечивать их эксплуатацию в технически исправном состоянии, в соответствии с нормами, исключающими порчу искусственных сооружений автомобильной дороги.

Реконструкция, вынос, прокладка и переустройство коммуникаций, вызванные как их ремонтом, так и реконструкцией или ремонтом автомобильной дороги, осуществляется заказчиком строительства за свой счет.

Статья 27. Пересечения автомобильных дорог с другими автомобильными дорогами

Строительство, реконструкция и ремонт примыканий и пересечений автомобильных дорог с другими автомобильными дорогами допускается в местах, указанных соответствующим дорожным органом, при наличии проектной документации, разработанной, согласованной и утвержденной в установленном порядке.

Все затраты, связанные с устройством пересечений и примыканий, включая дополнительные нагрузки на автомобильную дорогу, дополнительные работы, связанные с обеспечением безопасности движения, водоотвода и других работ, установленных нормами, несет заказчик, осуществляющий строительство пересечения или примыкания.

Соответствующий дорожный орган вправе требовать от юридических и физических лиц, осуществляющих строительство, реконструкцию или ремонт примыканий и пересечений автомобильных дорог без согласования с ним, произвести разборку сооружений и привести автомобильную дорогу в первоначальный вид. В случае отказа от выполнения таких работ или уклонения от принятия обязательств по их выполнению в согласованные сроки, дорожный орган обязан принять меры по приведению автомобильной дороги в первоначальный вид и взыскать в судебном порядке затраты, понесенные в связи с произведенными работами, с лиц, осуществивших незаконную деятельность.

Статья 28. Пересечения автомобильных дорог с железными дорогами

Места пересечений автомобильных дорог с железными дорогами (железнодорожные переезды) определяются в соответствии с правилами технической эксплуатации железных дорог Республики Таджикистан, строительными нормами и правилами.

На железнодорожных пересечениях в разных уровнях владельцы искусственных сооружений обязаны осуществлять комплекс мер по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений для обеспечения безопасного и бесперебойного движения по ним. В случае несоблюдения эксплуатационных требований, владельцы искусственных сооружений несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Таджикистан.

На железнодорожных пересечениях в одном уровне владельцы железных дорог обязаны содержать в надлежащем состоянии участок автомобильной дороги на расстоянии, определяемом правилами технической эксплуатации железных дорог.

Работы по устройству пересечений автомобильных дорог с железными дорогами, связанные с ремонтом существующих или строительством новых железнодорожных

линий, осуществляется за счет средств владельцев железных дорог. В случаях, когда устройство таких пересечений вызвано строительством новых или расширением существующих автомобильных дорог, устройство пересечений осуществляется за счет владельцев автомобильных дорог.

При устройстве пересечений автомобильных дорог через железные дороги владельцы железных дорог организуют регулирование движения поездов, выдают разрешения и технические условия на производство работ.

При устройстве пересечений железными дорогами автомобильных дорог соответствующий дорожный орган организует регулирование движения транспортных средств и согласовывает технические условия на производство работ.

Решения о закрытии и открытии автодорожных переездов через железные дороги в одном уровне принимаются Правительством Республики Таджикистан, с учетом заключений и по представлению дорожных органов, Государственной автомобильной инспекции управления внутренних дел и органа управления железнодорожным транспортом.

Статья 29. Контроль, обследование и диагностика автомобильных дорог

Дорожные органы обязаны осуществлять постоянный контроль за состоянием автомобильных дорог, а также не реже двух раз в год проводить обследование и диагностику автомобильных дорог с целью определения их транспортно-эксплуатационного состояния, качества содержания, надежности и безопасности, степени соответствия их транспортно-эксплуатационных показателей установленным требованиям.

Статья 30. Охрана автомобильных дорог

Автомобильные дороги общего пользования охраняются собственником автомобильных дорог.

Организации, осуществляющие охрану автомобильных дорог общего пользования, обеспечивают охрану дорожного имущества и выполняют иные задачи, предусмотренные положениями о них, во взаимодействии с дорожными органами и владельцами автомобильных дорог.

Структуру, права и обязанности организаций, осуществляющих охрану автомобильных дорог, определяют создавшие их органы исполнительной власти Республики Таджикистан.

Статья 31. Охрана окружающей природной среды

При осуществлении дорожной деятельности требования и нормы экологической безопасности и охраны здоровья населения, должны предусматривать мероприятия по охране окружающей среды в соответствии с природоохранным законодательством Республики Таджикистан.

Осуществление работ по проектам, связанным со строительством или реконструкцией автомобильных дорог, производится только при наличии положительного заключения государственной экологической экспертизы.

Применение новых технологий, материалов, химических препаратов и веществ при строительстве и содержании автомобильных дорог допускается после проведения соответствующей экспертизы и выявления их влияния на окружающую природную среду.

Организации, осуществляющие проектирование, строительство, ремонт и содержание автомобильных дорог, обязаны выполнять работы с соблюдением требований норм экологической безопасности.

Пользователи автомобильных дорог не должны своими действиями наносить ущерб окружающей среде, загрязнять земли автомобильных дорог и придорожные полосы.

Статья 32. Мобилизационная подготовка автомобильных дорог

Мобилизационная подготовка автомобильных дорог осуществляется дорожными органами и организациями в соответствии с законодательством Республики Таджикистана с целью заблаговременного обеспечения готовности автомобильных дорог для использования в чрезвычайных ситуациях.

Статья 33. Общие принципы организации государственной системы учета показателей дорожного движения и его безопасности

В Республике Таджикистан устанавливается единая система государственного учета показателей дорожного движения и безопасности транспортных средств, водителей, автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, аварийности и дорожно-транспортного травматизма, административных правонарушений в области дорожного движения.

Перечень статических показателей дорожного движения, порядок учета и отчетности устанавливаются Правительством Республики Таджикистан.

ГЛАВА IV ЗЕМЛИ ТРАНСПОРТА ПРЕДОСТАВЛЕННЫЕ ДЛЯ РАЗМЕЩЕНИЯ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГ

Статья 34. Предоставление земельных участков для размещения автомобильных дорог

Земельные участки, предназначенные для размещения автомобильных дорог, предоставляются в порядке отвода земель для несельскохозяйственных нужд в соответствии с земельным законодательством Республики Таджикистан.

Для целей, носящих временный характер, дорожному органу, предприятиям и учреждениям дорожного хозяйства могут предоставляться земли в аренду.

Для целей строительства и использования автомобильных дорог в установленном порядке могут выделяться в постоянное или временное пользование также иные земли, не примыкающие к полосе отвода и занятые государственными организациями дорожного хозяйства.

Все расходы, связанные с изъятием земельных участков для автомобильных дорог, в том числе с возмещением убытков их землепользователям, несут организации и лица, в пользу которых производится изъятия соответствующих участков.

Статья 35. Правовой режим использования земель автомобильных дорог

Земли автомобильных дорог входят в категорию земель транспорта и используются строго по целевому назначению.

Для обеспечения безопасности населения, создания необходимых условий для строительства и содержания автомобильных дорог, выполнения требований безопасности дорожного движения могут устанавливаться придорожные и резервные полосы вдоль автомобильных дорог со специальным режимом использования.

После принятия решения об установлении резервных зон, в отношении попадающих в их границы участков земли может устанавливаться особый режим пользования, который может включать запрет возводить капитальные здания и сооружения, о чем в месячный срок должны быть письменно уведомлены, землевладельцы, землепользователи и арендаторы земельных участков.

Размеры зон для резервирования земель устанавливаются на основании экономического обоснования.

При передаче участков земли в границах резервных зон в владение, пользование и аренду другим физическим и юридическим лицам, владельцы и собственники этих земель обязаны уведомить своих правопреемников об особых условиях их использования, что должно быть отражено в соответствующих право устанавливающих документах.

Использование земель автомобильные дорог, придорожных и резервных полос определяется на основе проектной документации, требований, стандартов, норм и правил строительства и содержания автомобильных дорог, безопасности дорожного движения, а также иных требований, установленных законами и изданными в соответствии с ними нормативно – правовыми актами.

Статья 36. Придорожные полосы

Придорожные полосы предназначаются для обеспечения безопасности населения и создания необходимых условий эксплуатации, автомобильных дорог с учетом требований безопасности дорожного движения, а также возможности осуществления их реконструкции, ремонта, содержания и размещения объектов дорожной инфраструктуры.

Ширина придорожных полос исчисляется от границы полосы отвода автомобильной дороги и устанавливается в зависимости от ее технической категории на основании норм, утверждаемых Правительством Республики Таджикистан.

В границах придорожных полос Правительством Республики Таджикистан устанавливается особый режим использования земель, который может включать запрет на возведение капитальных зданий и сооружений, ограничение рекламной и иных видов хозяйственной деятельности, снижающих безопасность дорожного движения, условия эксплуатации автодороги и расположенных на ней сооружений (с учетом перспективы их развития), а также создающие угрозу безопасности населению и участникам дорожного движения.

Решения о размещении в придорожной полосе зданий, сооружений и иных построек принимаются органами исполнительной власти на местах по согласованию с владельцем автомобильной дороги и соответствующим подразделением органа осуществляющего надзор за безопасностью дорожного движения.

В отдельных случаях по решению органов санитарно-эпидемиологического надзора в границах придорожных полос могут вводиться ограничения на ведение сельскохозяйственной деятельности.

Оформление и обозначение на местности придорожных полос автомобильных дорог осуществляются в порядке, установленном действующим земельным законодательством.

Земельные участки в пределах этих зон у землепользователей могут не изыматься, за исключением случаев, когда необходимость изъятия вытекает из установленного режима использования этих полос.

Землепользователи, земельные участки которых находятся в границах придорожных зон, должны быть письменно предупреждены об особом режиме использования этих земель и возможности изъятия их в будущем для целей расширения или реконструкции автомобильных дорог в течение месяца с момента принятия решения об установлении размеров придорожных полос.

Дорожным организациям могут предоставляться в постоянное и временное пользование также иные земли, не примыкающие к полосе отвода, необходимые для целей создания и использования автомобильных дорог.

Статья 37. Резервные зоны автомобильных дорог

Резервирование земель для строительства или реконструкции автомобильных дорог осуществляется на основе утвержденного в установленном порядке экономического обоснования строительства и реконструкции автомобильной дороги. Решение по резервированию земель принимается Правительством Республики Таджикистан или органами исполнительной власти на местах в зависимости от принадлежности дороги, по представлению дорожных органов.

ГЛАВА V ПОЛЬЗОВАНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ДОРОГАМИ

Статья 38. Условия организации платных автомобильных дорог

Проезд по автомобильным дорогам, за исключением случаев, предусмотренных в настоящем Законе является бесплатным.

К платным автомобильным дорогам (далее – платным дорогам) относятся платные мосты и тоннели, а также отдельные платные участки автомобильных дорог, паромные переправы. Плата за проезд по автомобильным дорогам взимается в порядке и размере установленном Правительством Республики Таджикистан.

Платные автомобильные дороги могут создаваться с целью повышения уровня обслуживания пользователей автомобильных дорог, ускорения развития сети автомобильных дорог путем привлечения дополнительных инвестиций для осуществления строительства и эксплуатации автомобильных дорог.

Организация платных дорог допускается в случаях, когда в заданном направлении имеется возможность альтернативного бесплатного проезда по существующей сети автомобильных дорог.

Земли, отводимые под строительство платных автомобильных дорог, должны использоваться только по прямому назначению – для строительства и эксплуатации автомобильной дороги, а также размещения объектов сервиса для обслуживания пользователей автомобильных дорог.

Статья 39. Правила пользования автомобильными дорогами

Правила пользования автомобильными дорогами общего пользования устанавливаются Правительством Республики Таджикистан и являются едиными и обязательными для всех владельцев и пользователей этих автомобильных дорог.

Порядок пользования автомобильными дорогами в период мобилизационной подготовки и в военное время, при ликвидации последствий стихийных бедствий, иных чрезвычайных обстоятельствах определяется законодательством Республики Таджикистан.

Статья 40. Права пользователей автомобильных дорог

Пользователи автомобильных дорог имеют право:

- свободного и бесплатного передвижения и перемещения товаров и услуг по ав-

томобильным дорогам общего пользования за исключением случаев, установленных законодательством Республики Таджикистан;

- требовать возмещения вреда, нанесенного их здоровью и имуществу из-за неудовлетворительных дорожных условий и незаконных действий дорожных органов;
- получения информации о маршрутах следования, дорожных условиях, временном ограничении и закрытии движения, допустимых нагрузках и скоростях движения, размерах полосы отвода, придорожных и резервных полос автомобильных дорог.

Статья 41. Обязанности пользователей автомобильных дорог

Пользователи автомобильных дорог не должны:

- осуществлять выпас скота, самовольный покос трав, распашку и выемку грунта, проводить другие виды работ без согласования с владельцами автомобильных дорог в границах полосы отвода;
- загрязнять окружающую среду;
- повреждать автомобильные дороги или осуществлять иные действия, наносящие ущерб имущественному комплексу автомобильных дорог;
- нарушать другие нормы, установленные настоящим законом по ограничению использования автомобильных дорог или создающие препятствия движению транспортных средств и пешеходов.

Ущерб причиненный жизни, здоровью, имуществу пользователей автомобильных дорог, а также вред от дорожно-транспортного происшествия в результате действия (бездействия) дорожных органов и организаций, собственников и владельцев автомобильных дорог подлежит возмещению в полном объеме.

Порядок возмещения ущерба определяется Гражданским кодексом Республики Таджикистан.

Споры, возникающие в процессе содержания, ремонта, реконструкции и строительства автомобильных дорог, рассматриваются в судебном порядке.

По автомобильным дорогам не допускается движение транспортных средств имеющих гусеницы, колеса или другие элементы конструкций, которые могут повредить автомобильную дорогу, а также движение без специального пропуска и разрешения транспортных средств, габариты, общая масса или осевые нагрузки которых превосходят установленные Правилами дорожного движения и другими нормативными актами.

Должностные лица органов осуществляющих надзор за безопасностью дорожного движения, вправе задерживать указанные выше транспортные средства и допускать их движение после оформления необходимых разрешений. Понесенные в этих случаях убытки относятся на владельцев и пользователей транспортных средств, допустивших нарушение законодательства.

Статья 42. Обязанности должностных лиц, отвечающих за строительство, реконструкцию, ремонт, эксплуатацию и обустройство автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов

Должностные лица, отвечающие за строительство, реконструкцию, ремонт, эксплуатацию и обустройство автомобильных дорог, улиц и железнодорожных переездов, мостов, путепроводов, других сооружений, обязаны:

- обеспечивать содержание их в состоянии, отвечающим установленным требованиям по обеспечению безопасности дорожного движения;

- при возникновении условий, создающих угрозу безопасности дорожного движения, осуществлять меры для своевременного запрещения или ограничения движения;
- внедрять в полном объеме меры по безопасности дорожного движения при осуществлении строительства, реконструкции и ремонта дорог, улиц и железнодорожных переездов;
- обозначать места выполнения работ, места, где оставлены на дороге, улице, железнодорожном переезде машины и механизмы, строительные материалы и т.п., соответствующими дорожными знаками, оградительными и направляющими средствами, а в темное время суток и при тумане сигнальными огнями, предусмотренными действующими нормами;
- по окончании работ на дороге, улице, железнодорожном переезде незамедлительно привести их в состояние, обеспечивающее беспрепятственное и безопасное движение транспортных средств и пешеходов и обезопасить зоны отчуждения;
- в случае загрязнения проезжей части дорог, улиц, железнодорожных переездов безотлагательно осуществляет меры для их очищения и своевременного предупреждения участников дорожного движения о возникшей угрозе безопасности движения, оборудовать их техническими средствами регулирования дорожного движения;
- выявлять аварийно-опасные участки и места концентрации дорожно-транспортных происшествий и обеспечивать внедрение в таких местах соответствующих мер по совершенствованию условий и организации дорожного движения для обеспечения его безопасности;
- своевременно выявлять препятствия дорожному движению и обеспечивать их устранение, а в случае невозможности безотлагательно обозначать дорожными знаками, оградительными, направляющими средствами;
- ежемесячно проводить линейный анализ аварийности, исключать возможность выброса транспортными средствами земли, камня или других материалов на автомобильные дороги, улицы и железнодорожные переезды;
- компенсировать расходы владельцам транспортных средств, если дорожно-транспортные происшествия произошли по вине неудовлетворительного эксплуатационного содержания автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов, по решениям судебных органов.

Статья 43. Нагрузки, габариты и скорость движения транспортных средств

Автомобильные дороги в Республике Таджикистан рассчитываются под нагрузки, габариты и скорости движения, установленные государственными стандартами и нормами в зависимости от категории автомобильных дорог и других условий.

Предельные скорости движения по автомобильным дорогам с учетом типа транспортного средства и особенностей перевозимого груза, интенсивности движения, дорожных и метеорологических условий, технической категории автомобильной дороги ограничиваются правилами дорожного движения и нормами, устанавливающими предельные нагрузки и габариты транспортных средств, включая предельные габариты перевозимых грузов.

Установленные нормами и правилами дорожного движения, скоростной режим, нагрузки и габариты транспортных средств на каждой автомобильной дороге обозначается посредством дорожных знаков.

В целях обеспечения безопасности дорожного движения, владельцы автомобильных дорог, по согласованию с органом, осуществляющим надзор за безопасностью до-

рожного движения, вправе вводить временные ограничения нагрузок и скоростей движения на основании актов обследования автомобильных дорог или на время проведения дорожных работ. В случае введения таких временных ограничений владельцы автомобильных дорог устанавливают соответствующие знаки.

Статья 44. Ограничение и запрещение движения на автомобильным дорогам

Ограничения в пользовании отдельными участками автомобильных дорог, в том числе не связанные с отнесением автомобильной дороги к числу дорог специального пользования, устанавливаются в соответствии с настоящим Законом.

Владелец автомобильной дороги общего пользования не имеет право устанавливать ограничения, не совместимые со статусом автомобильной дороги как дороги общего пользования.

Временное ограничение или прекращение движения на автомобильных дорогах общего пользования может устанавливаться в следующих случаях:

- при производстве дорожных работ;
- при стихийных бедствиях, авариях или других чрезвычайных ситуациях;
- при возникновении угрозы безопасности дорожного движения или безопасности жизни людей и дорожному имуществу;
- при проведении разрешенных в установленном законом порядке массовых мероприятий.

Решение о временном ограничении или прекращении движения принимается, в зависимости от принадлежности автомобильной дороги, дорожными органами или органами исполнительной власти на местах.

Уполномоченный орган, осуществляющий контроль за безопасностью дорожного движения, вправе давать предписания владельцам автомобильных дорог о запрещении дорожного движения в случаях, если дорожные условия представляют серьезную угрозу безопасности дорожного движения.

В случае принятия решения об ограничении или прекращении движения по автомобильной дороге ее владелец по согласованию с уполномоченным органом осуществляющий контроль за безопасностью дорожного движения принимает меры по организации дорожного движения, в том числе путем устройства объездов. Использование в качестве объездов автомобильных дорог других владельцев подлежит согласованию с ними.

Дорожные органы, за исключением случаев, вызванных чрезвычайными обстоятельствами, заблаговременно информируют пользователей автомобильных дорог и соответствующие органы исполнительной власти о планируемых ограничениях или прекращении движения на автомобильной дороге, представляют информацию о сроках введения таких ограничений и возможных объездных маршрутах.

В случае закрытия или ограничения движения на международных автомобильных дорогах информация об этом доводится до сведения правительств иностранных государств.

Статья 45. Движение транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы

Движение по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы, осуществляется только в исключительных случаях при наличии специального разрешения. Выдача специальных разрешений осуществляется дорожными органами за плату, размер которой устанавливается, исходя из возмещения затрат, связанных с восстановлением автомобильных дорог и сооружений на них.

Размеры платы и порядок пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими нормативные, устанавливаются в пределах компетенции органами исполнительной власти Республики Таджикистан и органами исполнительной власти на местах.

Средства, полученные в счет возмещения затрат, связанных с пропуском по автомобильным дорогам таких транспортных средств, зачисляются в соответствующие дорожные фонды и расходуются исключительно на восстановление автомобильных дорог.

Маршруты движения транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы, должны согласовываться с владельцами автомобильных дорог и дорожных сооружений, находящихся на данном маршруте, а также с уполномоченными органами, осуществляющими контроль за безопасностью дорожного движения.

В случаях, когда проезд таких транспортных средств требует принятия специальных мер по усилению или обустройству автомобильной дороги и пересекаемых ее сооружений и инженерных коммуникаций по заданному маршруту движения, проводятся согласования с владельцами этих сооружений и коммуникаций.

При отсутствии у водителя транспортного средства, имеющего общую массу, осевую нагрузку и габариты, превышающие установленные нормы, специального разрешения, при отклонении его от согласованного маршрута, владелец или пользователь транспортного средства уплачивает штраф в порядке, установленном законодательством Республики Таджикистан и может продолжить движение по новому маршруту только после получения разрешения, оформляемому в установленном порядке.

Статья 46. Пропуск транспортных средств, перевозящих опасные грузы

Дорожные органы могут разрешать пропуск по автомобильным дорогам транспортных средств, перевозящих грузы, которые могут вызвать взрыв, пожар, загрязнение или радиоактивное заражение автомобильной дороги или иные опасные последствия, при условии предоставления владельцами этих грузов гарантий безопасности перевозки и ликвидации возможных последствий. Перевозки таких грузов осуществляются в порядке, установленном Правительством Республики Таджикистан.

Статья 47. Организация движения велосипедов, гужевых повозок и прогона скота

Движение транспортных средств, скорость которых по техническим характеристикам составляет менее 40 км/час, велосипедов, гужевых повозок, верховых и вьючных животных, а также прогон домашних животных по скоростным автомагистралям запрещается.

По иным автомобильным дорогам такое движение и прогон скота организуется в соответствии с требованиями правил дорожного движения и правил пользования автомобильными дорогами.

Прогон скота через автомобильные дороги разрешается в специально установленных для этих целей местах по согласованию с дорожными органами.

Статья 48. Проведение массовых мероприятий на автомобильных дорогах

Демонстрации и шествия на автомобильных дорогах организуются и проводятся в соответствии с настоящим Законом и другими нормативными актами Республики Таджикистан.

Спортивные соревнования (кроссы, авто-велогонки и другие мероприятия) организуются по разрешению дорожных органов и органов осуществляющих надзор за безопасностью дорожного движения.

Решения о проведении этих мероприятий на автомобильных дорогах должны быть согласованы с дорожными органами и принимаются с учетом обеспечения бесперебойной работы дорожной сети и при наличии необходимых объездных путей.

Разрешение трудовых и социальных конфликтов, выражение политических требований путем перекрытия автомобильных дорог не допускается.

ГЛАВА VI МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

Статья 49. Международное сотрудничество в области использования автомобильных дорог и дорожной деятельности

Республика Таджикистан содействует развитию международного сотрудничества в области автомобильных дорог и дорожной деятельности и решению проблем установления общих принципов правового регулирования, их создания и использования, интеграции в международную систему транспортных коммуникаций.

Государственный орган управления дорожной деятельностью может состоять членом международных дорожных организаций, осуществлять в установленном порядке международное сотрудничество с дорожными органами иностранных государств, а также представлять Республику Таджикистан в международных организациях по вопросам, связанным с использованием автомобильных дорог Республики Таджикистан, формированием международных автодорожных маршрутов, установлением норм и требований к автомобильным дорогам и другим вопросам, отнесенным к их компетенции.

Использование автомобильных дорог для международных автомобильных сообщений регулируется международными договорами Республики Таджикистан.

ГЛАВА VII ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ И ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Статья 50. Ответственность за нарушение данного Закона

Юридические и физические лица за нарушение законодательства об автомобильных дорогах и дорожной деятельности несут ответственность в соответствии с законодательством Республики Таджикистан.

**Президент
Республики Таджикистан**

Э. РАХМОНОВ

**г. Душанбе, 10 мая 2002 года
№ 47**

**ЗАКОН
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
«О правовом положении иностранных граждан»**

(в редакции Законов РТ от 1997 г., от 15 мая 1998 г. N 421,
от 6 августа 2001 г. N 33, от 1 августа 2003 г. № 29)

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Иностранцы граждане в Республике Таджикистан

Иностранцами гражданами в Республике Таджикистан признаются лица, не являющиеся гражданами Республики Таджикистан и имеющие документ, подтверждающий их принадлежность к гражданству другого государства.

В соответствии с Конституцией Республики Таджикистан иностранным гражданам в Республике Таджикистан гарантируются соответствующие права и свободы.

Статья 2. Законодательство о правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан

Законодательство Республики Таджикистан о правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан состоит из настоящего Закона и иных законодательных актов Республики Таджикистан, определяющих в соответствии с Конституцией Республики Таджикистан правовое положение иностранных граждан в Республике Таджикистан.

Правовое положение иностранных граждан в Республике Таджикистан определяется также на основе международных договоров Республики Таджикистан.

Статья 3. Принципы правового положения иностранных граждан в Республике Таджикистан

Иностранцы граждане в Республике Таджикистан пользуются теми же правами и свободами и несут те же обязанности, что и граждане Республики Таджикистан, если иное не вытекает из Конституции Республики Таджикистан, настоящего Закона и другого законодательства Республики Таджикистан.

Иностранцы граждане в Республике Таджикистан равны перед Законом, независимо от происхождения, социального и имущественного положения, расовой и национальной принадлежности, пола, образования языка, отношения к религии, рода и характера занятий и других обстоятельств.

В отношении граждан государств, где права и свободы граждан Республики Таджикистан преднамеренно ущемляются, Республика Таджикистан устанавливает адекватные ограничения.

Использование иностранными гражданами в Республике Таджикистан прав и свобод не должно наносить ущерба интересам республики, правам и законным интересам граждан Республики Таджикистан и других лиц.

Статья 4. Обязанность уважать Конституцию и соблюдать законы Республики Таджикистан

Осуществление прав и свобод, предоставленных в Республике Таджикистан иностранным гражданам, неотделимо от исполнения ими обязанностей, установленных законодательством республики.

Находящиеся в Республике Таджикистан иностранные граждане обязаны уважать Конституцию Республики Таджикистан и соблюдать законы республики, с уважением относиться к традициям и обычаям народов, проживающих на территории Республики Таджикистан.

Статья 5. Постоянное проживание и временное пребывание иностранных граждан в Республике Таджикистан

Иностранные граждане въезжают в Республику Таджикистан при наличии въездной и выездной визы, выданной Министерством иностранных дел Республики Таджикистан, его заграничными подразделениями, а также посольствами и консульскими учреждениями иностранных государств, с которыми Республика Таджикистан имеет соответствующие соглашения.

Если иностранные граждане въезжают в Республику Таджикистан на срок более шести месяцев, то они в обязательном порядке должны получить вид на жительство в органах внутренних дел. Срок вида на жительство продлевается с продлением срока въездной и выездной визы. Без продления срока въездной и выездной визы срок вида на жительство не продлевается. Продленный срок вида на жительство без продления срока въездной и выездной визы считается недействительным.

Иностранные граждане, находящиеся в Республике Таджикистан на ином законном основании, считаются временно пребывающими. Они обязаны в установленном порядке зарегистрировать свои национальные паспорта или заменяющие их документы в течении трех суток и выехать из Республики Таджикистан по истечении срока пребывания (в редакции Закона РТ от 06.08.2001 г. N 33).

Статья 6. Предоставление убежища

Республика Таджикистан может предоставить политическое убежище иностранным гражданам, ставшими жертвами нарушения прав человека.

Политическое убежище предоставляется Президентом Республики Таджикистан.

2. ОСНОВНЫЕ ПРАВА, СВОБОДЫ И ОБЯЗАННОСТИ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

Статья 7. Трудовая деятельность

Иностранные граждане, постоянно проживающие в Республике Таджикистан, могут работать в качестве рабочих и служащих на предприятиях, в учреждениях и организациях или заниматься иной трудовой деятельностью на основании и в порядке, установленном для граждан Республики Таджикистан.

Временно проживающие в Республике Таджикистан иностранные граждане могут заниматься трудовой деятельностью в Республике Таджикистан при условии совместности с целями их пребывания в Республике Таджикистан.

Иностранные граждане не могут назначаться на отдельные должности или зани-

маться определенной трудовой деятельностью, если в соответствии с законодательством Республики Таджикистан назначение на эти должности или занятие такой деятельностью связано с принадлежностью к гражданству Республики Таджикистан.

Иностранцы граждане пользуются правами и несут обязанности в трудовых отношениях наравне с гражданами Республики Таджикистан.

Статья 8. Отдых

Иностранцы граждане, находящиеся в Республике Таджикистан имеют право на отдых на общих основаниях с гражданами Республики Таджикистан.

Статья 9. Право на охрану здоровья

Иностранцы граждане, находящиеся в Республике Таджикистан имеют право на охрану здоровья.

Иностранцы граждане, постоянно проживающие в Республике Таджикистан, пользуются медицинской помощью наравне с гражданами Республики Таджикистан.

Временно пребывающим в Республике Таджикистан иностранным гражданам медицинская помощь оказывается в порядке, устанавливаемом Министерством здравоохранения Республики Таджикистан.

Статья 10. Социальное обеспечение

Иностранцы граждане, постоянно проживающие в Республике Таджикистан, имеют право на получение пособий, пенсии и на другие формы социального обеспечения на общих основаниях с гражданами Республики Таджикистан.

Временно пребывающие в Республику Таджикистан иностранные граждане имеют право на получение пособий и на другие формы социального обеспечения на основаниях и в порядке, установленном законодательством Республики Таджикистан.

В тех случаях, когда для назначения пенсии требуется определенный стаж работы, иностранным гражданам на основаниях и в порядке, установленном законодательством Республики Таджикистан, может быть засчитана в этот стаж их работа за границей.

Статья 11. Предоставление жилища

Иностранцы граждане, постоянно проживающие в Республике Таджикистан, имеют право на основаниях и в порядке, установленном для граждан Республики Таджикистан, получить в пользование жилое помещение в домах государственного и общественного жилищного фонда, жилищно-строительных кооперативов и иметь в личную собственность дом или квартиру.

Статья 12. Имущественные и личные неимущественные права

Иностранцы граждане в Республике Таджикистан могут иметь имущество в личной собственности, наследовать и завещать имущество, иметь права автора научной работы, произведения литературы и искусства, открытия, изобретения, промышленного образца, а также другие имущественные и неимущественные права, если законодательством Республики Таджикистан не предусмотрено иное.

Статья 13. Получение образования

Иностранные граждане в Республике Таджикистан имеют право на получение образования наравне с гражданами Республики Таджикистан в соответствии с порядком, установленным законодательством Республики Таджикистан.

Иностранные граждане, принятые в учебные заведения, имеют права и несут обязанности учащихся и студентов в соответствии с законодательством Республики Таджикистан, если иное не предусмотрено действующими: законодательством республики.

Статья 14. Пользование достижениями культуры

Иностранные граждане Республики Таджикистан имеют право на пользование достижениями культуры наравне с гражданами Республики Таджикистан.

Иностранные граждане в Республике Таджикистан обязаны бережно относиться к памятникам истории и культуры, другим культурным ценностям.

Статья 15. Участие в общественных организациях

Иностранные граждане, постоянно проживающие в Республике Таджикистан, имеют право вступать на общих основаниях с гражданами Республики Таджикистан в профессиональные союзы, кооперативные организации, научные, культурные, спортивные общества и другие организации, кроме политических партий, если это не противоречит уставам (положениям) этих организаций и законодательству Республики Таджикистан.

Статья 16. Свобода совести

Иностранцам, находящимся в Республике Таджикистан, наравне с гражданами Республики Таджикистан гарантируется свобода совести.

Возбуждение вражды и ненависти в связи с религиозными верованиями запрещается.

Статья 17. Брачные и семейные отношения

Иностранные граждане в Республике Таджикистан могут заключать и расторгать браки с гражданами Республики Таджикистан и другими лицами в соответствии с законодательством Республики Таджикистан и международными договорами.

Иностранные граждане в Республике Таджикистан пользуются правами и несут обязанности в брачных и семейных отношениях наравне с гражданами Республики Таджикистан.

Статья 18. неприкосновенность личности и жилища

Иностранцам в соответствии с законодательством Республики Таджикистан гарантируется в республике неприкосновенность личности и неприкосновенность жилища, другие личные права.

Статья 19. Передвижение по территории Республики Таджикистан и выбор места жительства

Иностранные граждане могут передвигаться по территории Республики Таджикистан и избрать место жительства в Республике Таджикистан в соответствии с поряд-

ком, установленным законодательством Республики Таджикистан. Ограничения в передвижении и выборе места жительства допускаются, когда это необходимо для обеспечения национальной безопасности, охраны общественного порядка, здоровья и нравственности населения, защиты прав и законодательных интересов граждан Республики Таджикистан.

Статья 20. Налоги и сборы

Иностранные граждане облагаются налогами в Республике Таджикистан на общих основаниях с гражданами Республики Таджикистан, если иное не предусмотрено законодательством Республики Таджикистан.

Статья 21. Защита прав иностранных граждан

Иностранные граждане Республики Таджикистан имеют право на обращение в суд и иные государственные органы для защиты принадлежащих им личных имущественных, семейных и иных прав.

Иностранные граждане пользуются в суде процессуальными правами наравне с гражданами Республики Таджикистан.

Иностранные граждане в Республике Таджикистан не могут избирать и быть избранными в законодательные и назначены в исполнительные органы власти, а также принимать участие во всенародных голосованиях (референдумах).

Статья 23. Отношение к воинской службе

Иностранные граждане не несут обязанности воинской службы в рядах Вооруженных Сил Республики Таджикистан.

3. ВЪЕЗД В РЕСПУБЛИКУ ТАДЖИКИСТАН И ВЫЕЗД ИЗ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН

Статья 24. Въезд в Республику Таджикистан

Визы на выезд из Республики Таджикистан (выездные) и визы на въезд в Республику Таджикистан (выездные и въездные) иностранным гражданам выдаются по заграничным паспортам или заменяющим их документам Министерством иностранных дел Республики Таджикистан, Министерством внутренних дел Республики Таджикистан и их органами. (В редакции Закона РТ от 15 мая 1998 г. № 421). Въезд в Республику Таджикистан иностранному гражданину может быть не разрешен:

- 1) в интересах обеспечения национальной безопасности или охраны общественного порядка;
- 2) если это необходимо для защиты прав и законных интересов граждан Республики Таджикистан и других лиц;
- 3) если во время предыдущего пребывания в Республике Таджикистан были установлены факты нарушения им законодательства о правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан, таможенного, валютного или иного законодательства республики;
- 4) если при возбуждении ходатайства о въезде он сообщил о себе ложные сведения или не представил необходимые документы;

- 5) по иным основаниям, установленным законодательством Республики Таджикистан.

Статья 25. Выезд из Республики Таджикистан

Иностранные граждане выезжают из Республики Таджикистан по заграничным паспортам, или заменяющим их документам, в случае истечения сроков въездной выездной визы или продления сроков вида на жительство, при наличии выездных виз, выданных компетентными органами Республики Таджикистан в лице Министерства иностранных дел (в редакции Закона РТ от 06.08.2001 г. № 33).

Выезд из Республики Таджикистан иностранному гражданину не разрешается:

- 1) если имеются основания для привлечения его к уголовной ответственности, до окончания производства по делу;
- 2) если он осужден за совершение преступления, – до отбытия назначения или освобождения от наказания;
- 3) если его выезд противоречит интересам обеспечения национальной безопасности, – до прекращения действия обстоятельств, препятствующих выезду;
- 4) если имеются иные, установленные законодательством Республики Таджикистан, основания, препятствующие выезду.

Выезд из Республики Таджикистан иностранного гражданина может быть отложен до исполнения им имущественных обязанностей, с которыми связаны общественные интересы граждан Республики Таджикистан и других лиц, лиц государственных, кооперативных или иных общественных организаций.

Статья 26. Транзитный проезд

Иностранные граждане, проезжающие через территорию Республики Таджикистан транзитом, следуют с соблюдением правил транзитного проезда в пограничный пункт выезда из Республики Таджикистан по установленному маршруту и могут останавливаться на территории Республики Таджикистан при наличии транзитной визы, выданной Министерством иностранных дел (в редакции Закона РТ от 06.08.2001 г. N 33).

Статья 27. Установление правил въезда в Республику Таджикистан, выезда из Республики Таджикистан, транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан

Правила въезда в Республику Таджикистан иностранных граждан, их выезда из Республики Таджикистан и транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан устанавливаются настоящим Законом и иными законодательства Республики Таджикистан.

4. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН, СОКРАЩЕНИЕ СРОКА ПРЕБЫВАНИЯ, ВЫДВОРЕНИЕ

Статья 28. Основания ответственности за правонарушения

Иностранные граждане, совершившие преступления, административные или иные правонарушения на территории Республики Таджикистан, подлежат ответственности на общих основаниях с гражданами Республики Таджикистан.

Статья 29. Ответственность за нарушение правил пребывания в Республике Таджикистан и транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан

За нарушения иностранными гражданами правил пребывания в Республике Таджикистан, то есть проживание без документов на право жительства в Республике Таджикистан или проживание по недействительным документам, несоблюдение установленного порядка регистрации или прописки, либо передвижения и выбора места жительства, уклонение от выезда по истечении определенного срока их пребывания, а также за несоблюдение правил транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан, к ним могут быть применены меры административного и уголовного характера.

Статья 30. Сокращение срока пребывания в Республике Таджикистан

Иностранному гражданину, нарушающему законодательство о правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан и других законодательных актов Республики Таджикистан, может быть сокращен определенный ему срок пребывания в Республике Таджикистан.

Срок пребывания иностранного гражданина в Республике Таджикистан может быть сокращен также в случаях, когда отпали основания для его дальнейшего пребывания.

Решение о сокращении срока пребывания принимается органами внутренних дел.

Статья 31. Выдворение за пределы Республики Таджикистан

Иностранец может быть выдворен за пределы Республики Таджикистан:

- 1) если его действия противоречат интересам обеспечения национальной безопасности или охраны общественного порядка;
- 2) если это необходимо для охраны здоровья и нравственности населения, защиты прав и законных интересов граждан Республики Таджикистан;
- 3) если он грубо нарушил законодательство о правовом положении иностранных граждан в Республике Таджикистан, таможенное, валютное или иное законодательство республики.

Решение о выдворении принимается Министерством безопасности республики с согласования Генерального прокурора республики. Если выдворяемый в недельный срок после принятия решения о выдворении не обратится в суд о законности данного решения, то оно приводится к исполнению (в редакции Закона РТ от 06.08.2001 г. N 33).

Министерство юстиции Республики Таджикистан не позднее чем за месяц до окончания срока наказания осужденного иностранного гражданина, подлежащего выдворению за пределы Республики Таджикистан, информирует территориальные органы по миграции, внутренних дел и безопасности по месту расположения учреждения или органа, исполняющего уголовное наказание, о его предстоящем освобождении (в редакции Закона РТ от 01.08.2003 г. №29).

Решение суда принимается по установленному порядку для граждан Республики Таджикистан.

5. ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 32. Действие Закона в отношении лиц без гражданства

Положения настоящего Закона распространяются на лиц без гражданства в Республике Таджикистан, если иное не вытекает из законодательства Республики Таджикистан.

Статья 33. Привилегии и иммунитеты глав и сотрудников представительств иностранных государств и других лиц

Положения настоящего Закона не затрагивают установленных законодательством Республики Таджикистан и международными договорами Республики Таджикистан привилегий и иммунитетов глав и сотрудников дипломатических, консульских представительств и приравненных к ним иностранных лиц.

Статья 34. Работники иностранных представительств

Пребывание в Республике Таджикистан дипломатических представительств и консульских учреждений иностранных государств, а также членов их семей регулируется международными договорами и иными актами международного права.

**Президент
Республики Таджикистан**

Э. Рахмонов

г. Душанбе, 1 февраля 1996 года № 230

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МАДЖЛИСИ ОЛИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
«О ПОРЯДКЕ ВВЕДЕНИЯ В ДЕЙСТВИЕ ЗАКОНА РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
«О ПРАВОВОМ ПОЛОЖЕНИИ ИНОСТРАННЫХ ГРАЖДАН»**

Маджлиси Оли Республики Таджикистан постановляет:

1. Ввести настоящий Закон в действие с момента его опубликования.
2. Правительству Республики Таджикистан в месячный срок предоставить в Маджлиси Оли Республики Таджикистан предложение о приведении действующего законодательства в соответствие с настоящим Законом.
3. Поручить Министерству иностранных дел Республики Таджикистан о принятии настоящего Закона довести до сведения Организации Объединенных Наций.

**Председатель Маджлиси Оли Республики Таджикистан
г. Душанбе, 1 февраля 1996 N 231**

С. Раджабов

«УТВЕРЖДЕНО»

**Приказом Министра транспорта Республики Таджикистан
№ 128 от 7 мая 2003 г.**

Постановления Правительства Республики Таджикистан

Правительство Республики Таджикистан

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 6 января 1997 года, № 23

«О вопросах Таджикской Ассоциации международных автомобильных перевозчиков «АВВАТ»

В целях выполнения Таможенной Конвенции о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция МДП) от 14 ноября 1975 года Правительство Республики Таджикистан постановляет:

Признать международное общественное объединение «АВВАТ» как Ассоциацию международных автомобильных перевозчиков по обеспечению функционирования системы МДП в Республике Таджикистан.

Председатель Правительства
Республики Таджикистан

Э. Рахмонов

**Хукумати Чумхурии Тоҷикистон
КАРОР**

Правительство Республики Таджикистан

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 26 марта 1997 года № 123
г. Душанбе**

**О мерах по развитию и совершенствованию
организации международных автомобильных перевозок
в Республики Таджикистан**

В целях упорядочения системы организации международных автомобильных перевозок, регулирования порядка въезда и выезда, транзита и передвижения иностранных перевозчиков по территории Республики Таджикистан, организации уплаты платежей за сервисное обслуживание, дорожно-бытовые услуги, переоборудование автомагистралей, контроля за соблюдением сроков их пребывания на территории республики, согласно законодательства Республики Таджикистан Правительство Республики Таджикистан постановляет:

1. Утвердить перечень автомобильных дорог, предназначенных для пропуска транзитных автомобильных перевозок иностранного автотранспорта через территорию Республики Таджикистан, допустимые параметры автотранспортных средств, перечень таможенных автопереходов Республики Таджикистан, граничащих с Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой, Исламским Государством Афганистан и Китайской Народной Республикой, перечень основных документов, необходимых для выполнения международных автомобильных перевозок на территории Республики Таджикистан (приложение № 1-4).
2. Разрешительная система въезда, выезда и транзитного проезда через территорию Республики Таджикистан определяется Законом Республики Таджикистан «О правовом положении иностранных граждан в Республики Таджикистан» и иными актами законодательства Республики Таджикистан, межправительственными соглашениями о международном автомобильном сообщении между Республикой Таджикистан и иностранными государствами.
3. Правом въезда, выезда и транзитного проезда по территории Республики Таджикистан служит документ установленной формы – «Разрешение», выдаваемый Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан.
4. Ставку за оформление въездных и выездных документов, плату за въезд на территорию и эксплуатацию автомобильных дорог Республики Таджикистан, кроме таможенных сборов, установить согласно приложению №5. Взимание сборов осуществляется Таможенным комитетом при Правительстве

Республики Таджикистан на контрольно-пропускных пунктах и полученные средства перечисляются ими на специальный счет республиканского дорожного фонда в государственном бюджете.

5. Министерству внутренних дел Республики Таджикистан установить контроль за пребыванием иностранных автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки на территории Республики Таджикистан (согласно маршрутным листам, прилагаемым к «Разрешительному» бланку), обеспечив их выезд в течение 5 дней. При этом обратить особое внимание на маршрут движения и обязательный заезд иностранных автоперевозчиков в «Терминал», не допуская их движения по городу Душанбе и другим крупным городам Республики Таджикистан.
6. Установить, что въезд и пребывание на территории Республики Таджикистан (в том числе транзитом) иностранных лиц, осуществляющих международные перевозки в нарушение международных правил по указанным вопросам Венской Конвенции (о водительских документах) и в нарушение межправительственных соглашений, а также действующего законодательства республики влечет за собой доставку транспортного средства в территориальные таможенные органы или органы внутренних дел, для принятия мер в соответствии с законодательством Республики Таджикистан.
7. Установить «Терминал» пунктом пребывания, стоянки, регистрации и проведения таможенных процедур и сервисного обслуживания иностранных автоперевозчиков.
Министерству транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан совместно с Государственным комитетом Республики Таджикистан по управлению государственным имуществом решить вопрос создания терминалов на базе существующих транспортно-экспедиционных пунктов (ТЭП) перевозки для осуществления и развития международных автомобильных перевозок Республики Таджикистан.
8. Министерству финансов Республики Таджикистан, Министерству транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан предусмотреть выделение средств Таджикской ассоциации международных автоперевозчиков (АВВАТ) Министерства транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан для организации и развития «Терминалов».
9. Министерству экономики и внешних экономических связей Республики Таджикистан совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан в десятидневный срок разработать и утвердить размер платы на разрешительные бланки (лицензии) выдаваемые Таджикским автоперевозчикам на совершение международных автоперевозок.
10. Министерству иностранных дел Республики Таджикистан, Таможенному комитету при Правительстве Республики Таджикистан совместно с Министерством транспорта и дорожного хозяйства Республики Таджикистан проработать вопрос о заключении двусторонних соглашений об автомобильных перевозках с государствами, не имеющими такие соглашения с Республикой Таджикистан и довести в установленном порядке до сведения представительств (посольств) иностранных государств информацию об открытии пунктов пропуска и порядка пере-

мещения граждан, транспортных средств и иных предметов через государственную границу Республики Таджикистан.

11. От уплаты сборов за въезд автотранспортных средств на территорию Республики Таджикистан и проезд по автомобильным дорогам общего пользования Республики Таджикистан освобождаются владельцы и пользователи автотранспортных средств иностранных государств, осуществляющих перевозку грузов в порядке гуманитарной помощи.
12. Признать утратившим силу постановление Правительства Республики Таджикистан от 16 марта 1995 года № 201 «О порядке въезда, транзита и выезда иностранных автоперевозчиков из Республики Таджикистан».

**Председатель
Правительства Республики
Таджикистан**

Э. Рахмонов

**ПЕРЕЧЕНЬ
Автомобильных дорог Республики Таджикистан,
предназначенных для пропуска транзитных автомобильных
перевозок иностранного автотранспорта
через территорию Республики Таджикистан**

Маршрут №1 – 286 км

Граница Узбекистан (Узун) – Куляб (Хатлонская область).
По автодороге М-41 граница Узбекистан – Душанбе – Кофарнихон
Переход на автодорогу А 385 – Дангара – Гулистон – переход
на автодорогу 12 Р 23 – Куляб (Хатлонская область).

Маршрут №2 – 345 км

Граница Узбекистан (Гулбахор) – Куляб (Хатлонская область).
Граница Узбекистан (Гулбахор) – переход на автодорогу А385
Айвадж – Кизил-кала – Курган-Тюбе – переход на автодорогу 12 Р
Дангара – Куляб (Хатлонская область).

Маршрут №3 – 1088 км

Граница Узбекистан (Узун)– Душанбе – Мургаб (ГБАО) – граница Кыргызстан (Сарыташ)
По автодороге М-41 граница Узбекистан (Узун) – Душанбе – Хорог –
Мургаб (ГБАО) – граница Кыргызстан (Сарыташ).

Маршрут №4 – 436 км

Граница Узбекистан (Узун) – Душанбе – граница Кыргызстан (Карамык).
Граница Узбекистан (Узун) по автодороге М-41 Душанбе – Комсомолобад –
переход на автодорогу А 372 – Джиргаталь – граница Кыргызстан (Карамык).

Маршрут №5 – 766 км

Граница Кыргызстан (Баткен) – Нау (Ленинабадская область) –
Граница Узбекистан (Пунган) по автодороге 12 Р 34 Булок
(Ленинабадская область) – Ходжент – переход на автодорогу М-34– Душанбе –
Кофарнихон – переход на автодорогу А285 – Дангара– Гулистон –
переход на автодорогу 12 Р 25 – Ховалинг (Хатлонская область).

Маршрут №6 – 220 км

Граница Кыргызстан (Баткен) – Нау (Ленинабадская область) –
Граница Узбекистан (Бекабад).
Граница Кыргызстан (Баткен) по автодороге 12 Р 38 – Исфара –
Канибадам – переход на автодорогу 12 Р 36 – Канибадам – переход на
Автодорогу А 376 – Ходжент – граница Узбекистан (Бекабад).

Маршрут №7 – 151,8 км

Граница Узбекистан (Бешарик) – Ходжент – граница Узбекистан (Бекабад).
Граница Узбекистан (Бешарик) по автодороге А 376 – Ходжент –
Бекабад (граница Узбекистан).

Маршрут №8 – 422 км

Граница Узбекистан (Самарканд) – Ходжент – Пунган (граница Узбекистан).
Граница Узбекистан (Самарканд) по автодороге А 375 – Айни
(Ленинабадская область) – переход на автодорогу М 34 – Ходжент –
Переход на автодорогу 12 Р 34 – Булок (Ленинабадская область) – Пунган
(граница Узбекистан).

Маршрут №9 – 177,0 км

Граница Узбекистан (Бука) – Ходжент – Сулюкта (граница Кыргызстан).
Граница Узбекистан (Бука) – по автодороге 12 Р 33 – Ходжент –
Гафуров (Ленинабадская область) – Сулюкта (граница Кыргызстан).

Маршрут №10 – 654,3 км

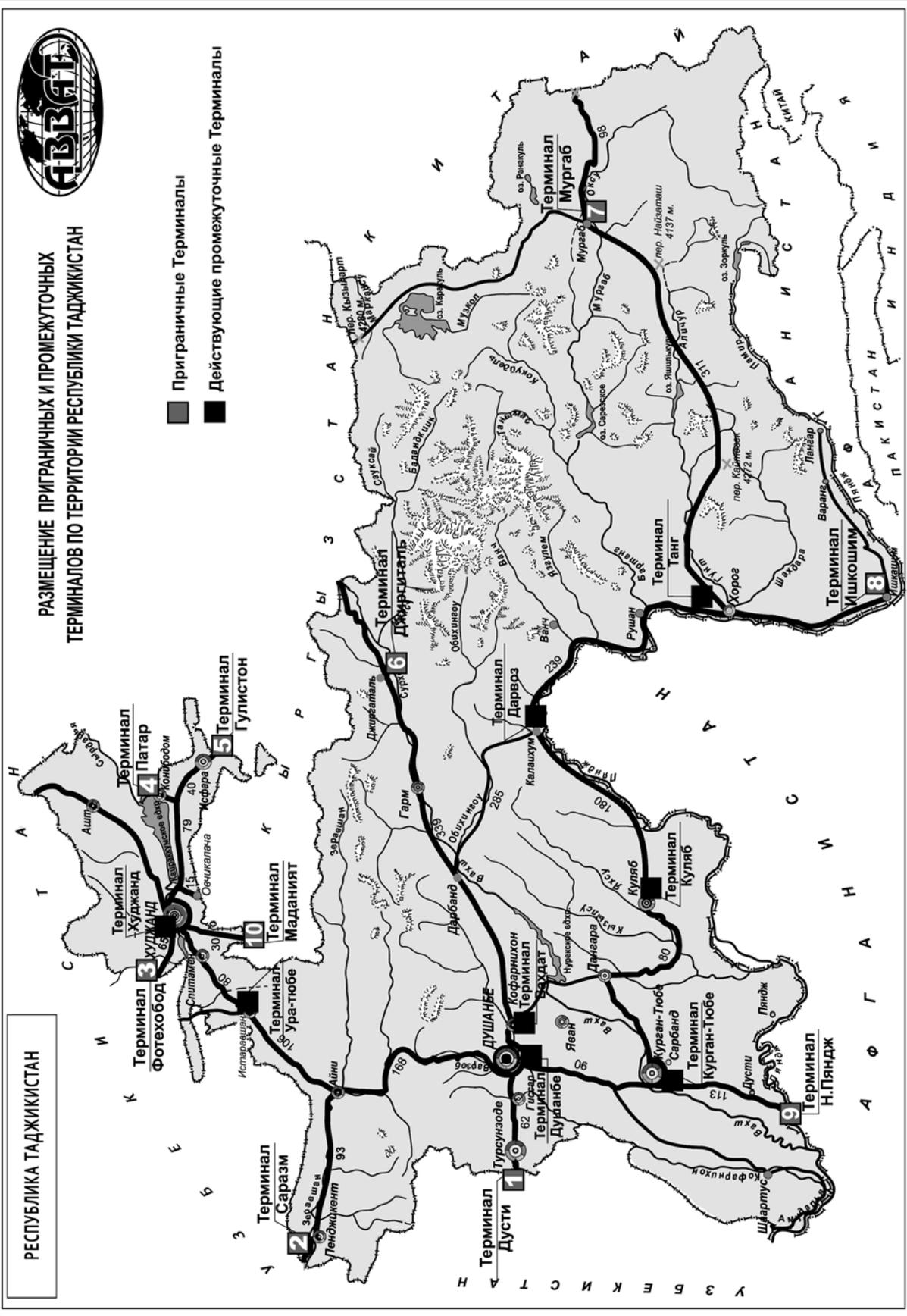
Граница Узбекистан (Хаваст) – Айни (Ленинабадская область) –
Айвадж (Хатлонская область) – граница Узбекистан (Гулбахор).
Граница Узбекистан (Хаваст) – Зафарабад (Ленинабадская область) –
Ура-Тюбе – переход на автодорогу М 34 – Душанбе – переход на
Автодорогу А 384 – Айвадж – граница Узбекистан (Гулбахор).

Маршрут №11 – 593 км

Граница Узбекистан (Гулбахор) – Курган-Тюбе (Хатлонская область) –
Душанбе – граница Кыргызстан (Карамык).
Граница Узбекистан (Гулбахор) – по автодороге А 384 – Курган-Тюбе –
Душанбе – переход на автодорогу М 41 – Комсомолобад – переход на
автодорогу А 372 – Джиргиталь – граница Кыргызстан (Карамык).



РАЗМЕЩЕНИЕ ПРИГРАНИЧНЫХ И ПРОМЕЖУТОЧНЫХ
ТЕРМИНАЛОВ ПО ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН



РЕСПУБЛИКА ТАДЖИКИСТАН

Приложение №2
к постановлению Правительства
Республики Таджикистан
от 26 марта 1997 года № 123

Допустимые параметры автотранспортных средств на территории Республики Таджикистан

1. Габариты
Ширина – 2,5 метра
Высота – 4 метра
2. Длина автомобиля и автопоездов не должны превышать:
автомобили с различным количеством осей – 12 метров
автопоезда с полуприцепом или одним превышать – 20 метров
3. Допустимая нагрузка на ось автомобилей или автопоездов не должна превышать – 8 тонн на ось
4. Максимальный вес автотранспортного средства не должен превышать – 40 тонн

Примечание:

1. По маршрутам №№ 5, 8, 10 – габарит по высоте 3,5 метра.
2. По маршрутам №№ 3, 4, 5, 8, 10, 11 – длина автомобиля и автопоезда с полуприцепом или одним прицепом не должна превышать 12 метров.
3. По маршрутам №№ 4, 5, 8, 10, 11 – максимальный вес автотранспортного средства не должен превышать 20 тонн, по маршруту №3 – 30 тонн.

Приложение №3
к постановлению Правительства
Республики Таджикистан
от 26 марта 1997 года № 123

ПЕРЕЧЕНЬ
таможенных автопереходов Республики Таджикистан,
граничащих с Республикой Узбекистан, Кыргызской Республикой,
Исламским Государством Афганистан и Китайской Народной Республикой

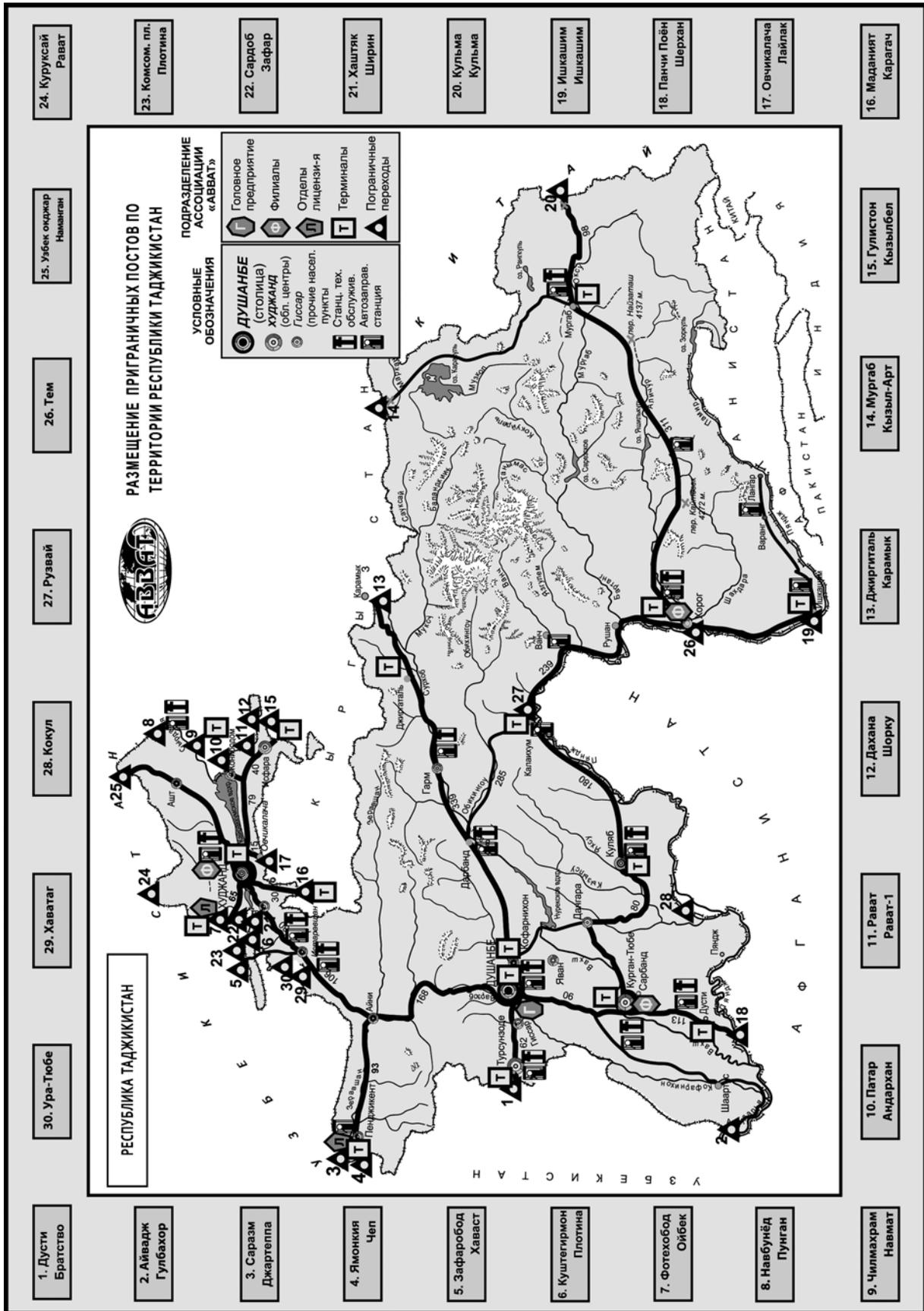
№№ п/п	Наименования таможенных постов Республики Таджикистан	Место дислокации в Республике Таджикистан	Наименование таможенных постов в соседней республике	Место дислокации в соседней республике
1	2	3	4	5
1.	Таможенный пост №1	Турсунзадевский район, «Братство»	Таможенный пост № 2	Республика Узбекистан Сурхандарьинская обл, Сариасинский р-н
2.	Таможенный пост «Айвадж»	Шаартузский район, кишлак Айвадж	Таможенный пост «Гульбахор»	Республика Узбекистан, Сурхандарьинская обл, Джаркурганский р-н
3.	Таможенный пост «Ямонкия»	Пенджикентский район	Пост № 7 «Чеп»	Республика Узбекистан, Самаркандская обл., Ургутский район, кишлак Чеп
4.	Таможенное отделение «ДЭУ-58»	Зафарабадский район, поселок Зафарабад	Пост «Ховаст»	Республика Узбекистан, Сырдарьинская обл., Ховастский р-н, кишлак Корвонсарай
5.	Таможенный пост «Плотина»	Науский район	Пост «Плотина»	Республика Узбекистан, Ташкентская область, Бекабадский район, город Бекабад
6.	Таможенный пост «Фотехобод»	Матчинский р-н, трасса Ташкент– Бустон–Ойбек, поселок Бустон	Пост «Ойбек»	Республика Узбекистан, Ташкентская область, Букинский район, кишлак Ойбек
7.	Таможенное отделение «Навбуньед»	Аштский район, кишлак Навбуньед, трасса Наманган- Узбекистан	Пост «Пунган»	Республика Узбекистан, Наманганская обл., Папский р-н к/с Пунган

№№ п/п	Наименования таможенных постов Республики Таджикистан	Место дислокации в Республике Таджикистан	Наименование таможенных постов в соседней республике	Место дислокации в соседней республике
1	2	3	4	5
8.	Таможенное отделение «Чильмахрам»	Аштский район, кишлак Чильмахрам, трасса Коканд– Узбекистан	Пост «Навмат»	Республика Узбекистан, Ферганская область, Бешарыкский район, к/с Навои
9.	Таможенный пост «Патар»	Канибадамский р-н, кишлак Патар	Пост «Андархан»	Республика Узбекистан, Ферганская область, Бешарыкский р-н, п. Андархан
10.	Таможенный пост «Рават»	Канибадамский р-н, кишлак Рават, трасса Канибадам – Фергана	Пост «Рават-1»	Республика Узбекистан, Ферганская область, Бешарыкский район, поселок Рават
11.	Таможенный пост «Дахана»	Трасса Исфара – Яйпан – Коканд	Пост «Шорку»	Республика Узбекистан, Ферганская область, Кировский район, поселок Шорку
12.	Джиргитальский таможенный пост	Джиргитальский район	Таможенный пост «Карамык»	Кыргызская Республика, Ошская область, Карамыкский р-н
13.	Мургабский таможенный пост	Мургабский район	Пост «Кызыл-Арт»	Кыргызская Республика, Ошская область, Сариташский р-н
14.	Таможенный пост «Баткент»	Трасса Исфара – Баткент	Пост «Кызылбек»	Кыргызская Республика, Ошская область, Баткентский р-н
15.	Таможенное отделение «Маданият»	Д.Расуловский район, к/к Маданият, трасса Сулукта – Исфара	Пост «Карагач»	Кыргызская Республика, Ошская область, Лайлакский район
16.	Таможенный пост «Овчикалача»	Ходжентский район, пос. Овчикалача	Село Кулунду, Лайлакское таможенное отд.	Кыргызская Республика, Ошская область, Лайлакский р-н

№№ п/п	Наименования таможенных постов Республики Таджикистан	Место дислокации в Республике Таджикистан	Наименование таможенных постов в соседней республике	Место дислокации в соседней республике
1	2	3	4	5
17.	Нижнее-Пянджский таможенный пост	Кумсангирский район, п. Нижний Пяндж	Пост «Шерхан»	Исламское Государство Афганистан
18.	Ишкашимский таможенный пост	Ишкашимский район	Пост «Ишкашим»	Исламское Государство Афганистан
19.	Таможенный пост «Кульма»	Мургабский район, перевал Кульма	Таможенный пост «Кульма»	Китайская Народная Республика

Примечание:

Условие, указанное под порядковым номером 19 вступает в силу после открытия дороги на перевале «Кульма» и создание таможенных постов на участке государственной границы между населенными пунктами Тахтамыш Республики Таджикистан и Ташкурган Китайской Народной Республики.



ПЕРЕЧЕНЬ
Основных документов, необходимых для выполнения
международных автомобильных перевозок

1. Документы водителя:
 - а) заграничный паспорт с действительными сроками въездных-выездных и транзитных виз стран, по территории которых должна выполняться перевозка;
 - б) международное водительское удостоверение на право управления автотранспортным средством в соответствии с Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 г.;
 - в) личная контрольная книжка водителя, ведение которой предусмотрено в странах – членах Европейского соглашения, касающегося работы экипажей транспортных средств, производящих международные автомобильные перевозки (ЕСТР), от 1 июля 1970 года.
2. Документы, относящиеся к автотранспортному средству:
 - а) свидетельство о регистрации автотранспортного средства в соответствии с Конвенцией о дорожном движении от 8 ноября 1968 года;
 - б) разрешение на въезд автотранспортного средства в страну транзита через территорию страны (если предусмотрено соглашением);
 - в) свидетельство о допуске автотранспортного средства к международной перевозке грузов под таможенными пломбами и печатями в соответствии с требованиями Конвенции МДП 1975 года;
 - г) свидетельство о допуске автотранспортного средства к перевозке скоропортящихся продуктов (свидетельство СПС) в случае перевозки скоропортящихся грузов.
3. Документы, относящиеся к грузу:
 - а) товарно-транспортная накладная в соответствии с требованиями Конвенции о договоре по международной дорожной перевозке грузов (КДПГ) и отгрузочные спецификации по каждому наименованию груза;
 - б) комплекс товарно-транспортных накладных для оформления грузов в обратном направлении;
 - в) книжка МДП (карнет ТИР) в соответствии с Конвенцией о международной перевозке грузов с применением книжки МДП, 1975 г.;
 - г) сертификат качества товара, выдаваемый на каждую партию товара, отгружаемую по одной товарно-транспортной накладной;
 - д) разрешение на вывоз(ввоз) груза из(в) страны, выдаваемое Министерством экономики и внешних экономических связей Республики Таджикистан, если груз является внешнеторговым;
 - е) копия договора или протокола об установлении прямых связей, если груз перевозится ведомственным транспортом по линии прямых связей предприятий;
 - ж) фитосанитарный и ветеринарный сертификаты, выдаваемые ветеринарной службой и карантинной инспекцией Министерства сельского хозяйства Республики Таджикистан;
 - з) наличие страхового полиса о застрахованности грузов, транспортных средств и водительского состава, выполняющих международные перевозки.

СТАВКИ
За оформление въездных и выездных документов,
плата за въезд на территорию
и эксплуатацию автомобильных дорог
Республики Таджикистан

1. Для автотранспортных средств стран дальнего зарубежья:
 - а) грузовые автотранспортные средства грузоподъемностью:
 - до 10 тонн – 100 долларов США;
 - от 10 до 20 тонн включительно – 150 долларов США;
 - свыше 20 тонн – 200 долларов США.
 - б) автобусы с числом посадочных мест:
 - менее 12 – 50 долларов США;
 - от 13 до 30 – 75 долларов США;
 - свыше 30 – 100 долларов США.
 - в) легковые автомобили – 25 долларов США.
 - г) мотоциклы – 10 долларов США.

2. Для автотранспортных средств стран СНГ:
 - а) грузовые автотранспортные средства грузоподъемностью:
 - до 10 тонн – 50 долларов США;
 - от 10 до 20 тонн включительно – 100 долларов США;
 - свыше 20 тонн – 150 долларов США.
 - б) автобусы с числом посадочных мест:
 - менее 12 – 25 долларов США;
 - от 13 до 30 – 50 долларов США;
 - свыше 30 – 100 долларов США.
 - в) легковые автомобили – 15 долларов США.
 - г) мотоциклы – 5 долларов США.
 - д) тракторы, используемые для:
 - сельхозработ – 5 долларов США;
 - для других нужд – 10 долларов США.

3. Для автотранспортных средств Республики Узбекистан:
 - а) грузовые автотранспортные средства:
 - с грузом – 250 долларов США;
 - без груза – 50 долларов США.

- б) автобусы с числом посадочных мест:
 - менее 12 – 50 долларов США;
 - от 13 до 30 – 150 долларов США;
 - свыше 30 – 250 долларов США.
 - в) легковые автомобили – 20 долларов США.
 - г) тракторы, мотоциклы – 5 долларов США.
 - д) гужевого транспорт – 2 доллара США.
4. 50 долларов США за каждые просроченные сутки сверх установленных норм пребывания на территории Республики Таджикистан.
5. 90 долларов США за транзитный проезд в третьи страны через территорию Республики Таджикистан.

Примечание:

С автотранспортных средств Кыргызской Республики и Республики Узбекистан не взимается плата до (введения разрешительной системы) особого поручения Правительства Республики Таджикистан.

Правительство Республики Таджикистан

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ
№498 от 8 декабря 1998 года**

**«О внесении изменений в Приложение №5
Постановления Республики Таджикистан от 26 марта 1997 г. №123
«О мерах по развитию и совершенствованию организации международных
автомобильных перевозок в Республике Таджикистан»**

Правительство Республики Таджикистан постановляет:

Внести в Приложение № 5 Постановления Правительства Республики Таджикистан от 26 марта 1997 г. № 123 «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок в Республике Таджикистан» следующие изменения:

1. Пункт 3 изложить в следующей редакции:

«3. Для грузовых автотранспортных средств Республики Узбекистан (кроме порожнего) – 130 долларов США.

При транзите грузовых автотранспортных средств Республики Узбекистан через таможенную территорию Республики Таджикистан ввести обязательное таможенное сопровождение подакцизных товаров (перечень прилагается) с взиманием таможенных сборов за одно автотранспортное средство в размере 200 ЭКЮ либо СКВ, в эквиваленте на день оплаты».

2. В тексте «Примечания» слова «и Республики Узбекистан» исключить.

Правительство Республики Таджикистан

ПОСТАНОВЛЕНИЕ
от 4 августа 2003 года № 342
г. Душанбе

**«Об утверждении Порядка регламентирующего
международные автомобильные перевозки
в Республике Таджикистан»**

В целях регулирования международных автомобильных перевозок на территории Республики Таджикистан в соответствии с Законом Республики Таджикистан «О транспорте» и Устава Республики Таджикистан постановляет:

1. Утвердить прилагаемый Порядок, регламентирующий международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан.
2. Министерству транспорта Республики Таджикистан, Министерству по государственным доходам и сборам Республики Таджикистан, Министерству внутренних дел Республики Таджикистан и другим соответствующим министерствам и ведомствам республики принять меры по выполнению положения настоящего Порядка.
3. Министерству иностранных дел Республики Таджикистан в установленном порядке довести до сведения представительств иностранных государств информацию о целях и задачах настоящего Постановления.

**Председатель
Правительства Республики
Таджикистан**

Э. Рахмонов

**«Порядок, регламентирующий международные
автомобильные перевозки в Республике Таджикистан»**

I. Общие положения

1. Настоящий порядок регулирует процедуру организации международных автомобильных перевозок на территории Республики Таджикистан, включающий в себя:
 - выезд с территории Республики Таджикистан отечественных автотранспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении;
 - въезд на территорию Республики Таджикистан иностранных автотранспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров и грузов в международном сообщении;
 - транзитный проезд отечественных и иностранных автотранспортных средств при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов по территории Республики Таджикистан;
 - транзитный проезд отечественных и иностранных автотранспортных средств по Территории Республики Таджикистан, перевозящих опасные грузы и грузы иного вида.
2. Порядок проезда автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан регулируется законодательством Республики Таджикистан, международными договорами Республики Таджикистан в области международных автомобильных перевозок, правилами настоящего порядка и применяется с целью обеспечения государственного регулирования международных автомобильных перевозок.
3. Если международными договорами, ратифицированными Республикой Таджикистан, устанавливаются иные правила, чем те, которые установлены настоящим Порядком, то применяются правила международных договоров.
4. Въезд и пребывание иностранных граждан (водитель и лица, сопровождающие и следующие в качестве пассажиров) в Республике Таджикистан, а также их выезд из Республики Таджикистан регулируются соответствующими международными договорами и законодательством Республики Таджикистан.
5. Настоящий Порядок действует на территории Республики Таджикистан для следующих автотранспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки:
 - грузовые автомобили всех марок и грузоподъемностей;
 - автобусы и автомобили, предназначенные для перевозки пассажиров и багажа, имеющие не менее 7 мест для сидения, не считая место водителя;
 - легковые автотранспортные средства всех марок и модификаций;
 - другие самоходные транспортные средства.
6. Органом государственного регулирования международных автомобильных перевозок является Министерство транспорта Республики Таджикистан, а исполните-

лем является Ассоциация международных автомобильных перевозчиков Таджикистан «АВВАТ».

II. Порядок выдачи разрешительных документов автомобильным перевозчикам при въезде, выезде и транзитном проезде по территории Республики Таджикистан

1. Въезд на территорию, выезд с территории, а также транзитный проезд по территории Республики Таджикистан иностранных автотранспортных средств, осуществляющих перевозку грузов и пассажиров в международном автомобильном сообщении, производится на основании специального разрешения.
2. Виды используемых разрешений:
 - разрешение на въезд и выезд иностранных автотранспортных средств (Форма Р-1);
 - разрешение на транзитный проезд иностранных автотранспортных средств (Форма Р-2);
 - разрешение на ввоз и вывоз грузов в/из третьих стран отечественными и иностранными автомобильными перевозчиками (Форма Р-3);
 - разрешение на бесплатный въезд и выезд иностранных автотранспортных средств для обмена согласно подписанных межправительственных соглашений (Форма Р-БП);
 - разрешение на ввоз, вывоз и транзитный провоз опасных грузов (Форма СР-1);
 - разрешение на перевозку крупногабаритных и тяжеловесных грузов (Форма СР-2);
 - разрешение на перевозку скоропортящихся грузов (Форма СР-3).
3. Выдача бланков разрешений производится при заезде иностранных автотранспортных средств на пограничных переходах Республики Таджикистан. Плату за бланки разрешений иностранные перевозчики и сопровождающие их лица, могут осуществлять предварительно по безналичной форме или оплачивать в наличной форме в пунктах сбора средств на пограничных переходах Республике Таджикистан. Бланки разрешений изготавливаются за счет исполнителя типографическим способом на специальной бумаге. Средства, полученные от выдачи всех видов бланков разрешений, направляются в установленном порядке на развитие международных автомобильных перевозок в Республике Таджикистан. Выдача разрешительных документов на регулярные международные перевозки пассажиров и багажа отечественными перевозчиками осуществляется согласно условиям международных договоров Республики Таджикистан.
4. Выдача бланков разрешений производится в пунктах переходах, имеющих статус международного значения. Отечественные иностранные автотранспортные средства, осуществляющие международные перевозки грузов и пассажиров, должны использовать пункты перехода, предназначенные для международных автомобильных перевозок. Формы бланков разрешений разрабатываются исполнителем и утверждаются Министерством транспорта Республики Таджикистан по согласованию с Министерством внутренних дел Республики Таджикистан.
5. В целях поддержания внутреннего рынка автотранспортных услуг и защиты интересов автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан, перед получением обратного груза с территории Республики Таджикистан иностранные автомобильные перевозчики должны получать бланки разрешений по Форме-Р3. Пред-

- ставители Таможенных органов Республики Таджикистан без наличия бланков разрешений по Форме-РЗ не допускают иностранных автомобильных перевозчиков к декларированию грузов и оформлению других таможенных процедур.
6. В соответствии с Межправительственными соглашениями ежегодно в рамках двухсторонних договоров между компетентными органами государств, в которых введена разрешительная система, производится обмен бланками разрешений. Двухстороннему обмену подлежат бланки разрешений Формы Р-1, Р-2, Р-3, Р-БП. Другие виды бланков специальных разрешений обмену не подлежат и выдаются, согласно обращению заинтересованных сторон.
 7. При осуществлении международных автомобильных перевозок, отечественные перевозчики должны в установленном порядке использовать бланки разрешений иностранных государств на территории Республики Таджикистан. Передача перевозчиком полученных разрешительных документов другому перевозчику не допускается. Порядок выдачи и использования бланков разрешений регулируется Положениями, утвержденными Министерством транспорта Республики Таджикистан.
 8. В соответствии с Соглашением Государств-участников Транспортного союза, Соглашением Государственных автотранспортных администраций стран-участников Содружества Независимых Государств о введении международного сертификата взвешивания транспортных средств (МСВТС) на территории стран СНГ отечественным и иностранным автомобильным перевозчикам выдаются сертификаты взвешивания автотранспортного средства. Для этих целей все пограничные переходы международного значения на территории Республики Таджикистан подлежат оснащению специальным оборудованием для взвешивания автотранспортных средств.
 9. Контроль исполнения всех видов разрешений производится на пограничных переходах в соответствии с нормативно-правовыми документами, регламентирующими эти перевозки.
 10. Иностранные автоперевозчики, получившие в результате произведенных обменов разрешительные бланки Формы Р-БП, освобождаются от уплаты сборов, связанных с эксплуатацией дорог Республики Таджикистан согласно межправительственным соглашениям.

III. Порядок следования иностранных автомобильных перевозчиков на территории Республики Таджикистан и место их временной дислокации

1. Иностранные автомобильные перевозчики наряду с бланками разрешений, также получают документы согласно существующему Положению «О пунктах пропуска», после которого со стороны сотрудников таможенных органов сопровождаются в соответствии с утвержденными Технологическими картами в назначенные терминалы. Номинальные тарифы на сопровождение транспортных средств утверждаются Министерством транспорта Республики Таджикистан по согласованию с Министерством финансов Республики Таджикистан и Министерством по государственным доходам и сборам Республики Таджикистан. Иностранные автотранспортные средства, перевозящие грузы и использующие книжки Международных Дорожных Перевозок (МДП), освобождаются от платы за сопровождение.
2. Технологические карты по сопровождению и доставке автотранспортных средств в назначенные терминалы и обратно разрабатываются Ассоциацией

международных автомобильных перевозчиков «АВВАТ» и утверждаются Министерством транспорта Республики Таджикистан и Министерством по государственным доходам и сборам Республики Таджикистан, после согласования с Госавтоинспекцией МВД Республики Таджикистан.

Учитывая сроки пребывания иностранных автотранспортных средств на территории Республики Таджикистан, таможенные органы в течение 2-х суток должны освободить от груза иностранные автотранспортные средства. В случаях неявки грузополучателя или его неплатежеспособности, грузы должны разгружаться в склады временного хранения на территориях терминалов под ответственность таможенных органов.

3. Местами временной дислокации для иностранных автотранспортных средств, получения и сдачи грузов или багажа пассажиров, временной прописки и проживания водительского состава являются терминалы. Стоянка, сдача и прием грузов иностранных автомобильных перевозчиков за пределами терминалов строго запрещается.
4. В случае нарушения порядка следования по территории Республики Таджикистан иностранные транспортные средства подлежат препровождению в назначенные терминалы работниками Управления государственной автомобильной инспекции Министерству внутренних дел Республики Таджикистан. Размер оплаты за препровождение иностранных транспортных средств в терминалы, утверждает Министерство экономики и торговли Республики Таджикистан.
5. В соответствии с Положением терминалов иностранным автомобильным перевозчикам выдаются листы временного проживания на территории Республики Таджикистан.
6. При переадресовке иностранных автотранспортных средств, изменения маршрута следования, технических неисправностей, продления сроков пребывания и других случаях руководством терминалов делаются специальные записи в бланках разрешений. Самостоятельные проезды иностранных транспортных средств или их транзит по территории Республики Таджикистан запрещаются.

IV. Порядок получения документов и их использование при международном автомобильном сообщении

1. Согласно международной Конвенции – TIR – 1975 года (Международные дорожные перевозки) для осуществления перевозки грузов и пассажиров используются книжки – Carnet TIR, которые выдаются отечественным (в особых случаях иностранным) перевозчикам Национальной гарантийной Ассоциацией международных автомобильных перевозчиков Таджикистана «АВВАТ».
2. Для получения свидетельства о допуске автотранспортных средств к системе МДП (Конвенции – TIR – 1975 года) используется документ установленной формы согласно международной Конвенции (1958 г.) «Свидетельство о допуске», который выдается исполнителем и заверяется Таможенным департаментом Министерства по государственным доходам и сборам Республики Таджикистан.
3. Согласно Международной Конвенции CMR КДПГ – 1972 г. (Конвенция Дорожных Перевозок Грузов – 1972) при осуществлении международных автомобильных перевозок используются международные товарно-транспортные накладные в виде бланков CMR.
4. Вышеназванные и другие применяемые документы в области международных автомобильных перевозок, выдаются исполнителем при наличии лицензии на осуществление международных автомобильных перевозок.

V. Порядок заезда, выезда и транзитного проезда отечественных и иностранных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан

1. Международные автомобильные перевозки грузов, пассажиров и багажа между Республикой Таджикистан и иностранными государствами должны осуществляться через международные автомобильные пункты пропуска.
2. Разрешительные и другие документы, необходимые в соответствии с законодательством и международными договорами Республики Таджикистан, для осуществления международных автомобильных перевозок, должны находиться у водителей автотранспортных средств.
3. Не допускается перевозка пассажиров и грузов иностранными автотранспортными средствами между двумя пунктами, расположенными на территории Республики Таджикистан.
4. Иностраным автотранспортным средствам, осуществляющим транзитные перевозки пассажиров по территории Республики Таджикистан, запрещается производить посадку и(или) высадку пассажиров на территории Республики Таджикистан.
5. Перевозчики, намеренные перевозить грузы или пассажиров на международном сообщении, должны использовать автотранспортные средства, имеющие регистрационные и отличительные знаки своего государства.
При этом прицепы или полуприцепы могут иметь регистрационные и отличительные знаки другого государства.
6. Проезд отечественных и иностранных автотранспортных средств при перевозке крупногабаритных и(или) тяжеловесных, негабаритных, опасных или других видов грузов превышающие допустимые параметры по территории Республики Таджикистан осуществляется на основании специального разрешения.
7. Если автотранспортное средство с грузом или без груза имеет габаритные параметры по высоте более 4,0 метров, по ширине более 2,5 метра, по длине включая один прицеп более 20 метров, либо с грузом, выступающим за заднюю точку габарита транспортного средства более чем на 2 метра, специальное разрешение выдается только в случае перевозки автотранспортным средством неделимых грузов, которые при перевозке не могут быть разделены на 2 или более частей без изменения их назначения, чрезмерных затрат или риска их порчи.
Если в колонне количество транспортных средств составляют 3 и более при перевозке детей; 5 и более при перевозке взрослых лиц; 7 и более при перевозке грузов, а также ширина транспортного средства превышает 4,0 метра, длина автопоезда 30 метров, либо транспортное средство при движении вынуждено хотя бы частично занимать полосу встречного движения или же в процессе движения возникает необходимость проведения дополнительных мероприятий по регулированию дорожного движения, то сопровождается патрульными автомобилями ГАИ МВД Республики Таджикистан.
8. При перевозке крупногабаритных или тяжеловесных грузов в/из территории Республики Таджикистан иностранные или отечественные перевозчики должны предварительно представить заявки для получения бланков специального разрешения «Форма СР-2». Для выдачи этого вида уполномоченные органы Республики Таджикистан всесторонне изучают маршрут и схему перевозок.
9. Перевозка крупногабаритных и тяжеловесных грузов осуществляется на основе Постановления Правительства Республики Таджикистан за № 93 от 11 марта 2000 г. «Об утверждении Соглашения о массах и габаритах транспортных

средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества независимых государств».

VI. Порядок деятельности комиссии по непредвиденным обстоятельствам по международным автомобильным перевозкам на территории Республики Таджикистан

1. Для оперативного решения вопросов организации международных автомобильных перевозок и порядка соблюдения иностранными автоперевозчиками норм предусмотренных законодательными и нормативными актами Республики Таджикистан создается комиссия по непредвиденным обстоятельствам (Комиссия).
2. Комиссия создается из числа специалистов: Таможенного Департамента Министерства по государственным доходам и сборам Республики Таджикистан, сотрудников Управления государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Министерства иностранных дел Республики Таджикистан, Министерства сельского хозяйства Республики Таджикистан, Министерства здравоохранения Республики Таджикистан, Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Таджикистана «АВВАТ». В случаях необходимости приглашаются специалисты ветеринарных служб.
3. Вышеуказанными министерствами и ведомствами назначаются ответственные лица в приказном порядке, из числа высококвалифицированных специалистов для участия в работе Комиссии.
4. С целью эффективной работы Комиссией, министерствами и ведомствами (согласно пункту 2 настоящего раздела) создаются технологические, лабораторные, экспертные, диагностические и другие необходимые базы, которые также будут утверждены ими в установленном порядке.
5. Права и обязанности Комиссии:
 - рассматривать письма и заявки, поступающие от иностранных автоперевозчиков с просьбой рассмотрения вопросов, связанных с продлением сроков их пребывания на территории Республики Таджикистан, при возникновении непредвиденных обстоятельств;
 - требовать все виды подтверждающих документов, способствующих оправданию непредвиденного обстоятельства (форс-мажорные, болезнь водителя, ремонт автотранспортного средства, дорожно-транспортное происшествие и т.д.);
 - Комиссия заседает по мере необходимости при возникновении непредвиденных обстоятельств, а также не менее одного раза в течение одного квартала;
 - Комиссия в ходе своей деятельности руководствуется Законами Республики Таджикистан, Постановлениями Правительства Республики Таджикистан, соответствующими нормативно-правовыми документами, действующими на территории Республики Таджикистан;
 - руководство за деятельностью Комиссии осуществляется ее председателем, который избирается из числа специалистов данной Комиссии;
 - координацию работы Комиссии осуществляет Министерство транспорта Республики Таджикистан.

**Постановление Правительства Республики Таджикистан
от 4 марта 2005 года № 82**

**«Об утверждении «Соглашения о введении международного
сертификата взвешивания
грузовых транспортных средств на территории
государств-участников Содружества Независимых Государств»**

Правительство Республики Таджикистан постановляет:

1. Утвердить Соглашение о введении международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств на территории государств-участников Содружества Независимых Государств, подписанное в городе Чолпон-Ата 16 апреля 2004 года.
2. Министерству транспорта Республики Таджикистан совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами республики принять необходимые меры по реализации указанного Соглашения.
3. Министерству иностранных дел Республики Таджикистан в установленном порядке уведомить Исполнительный комитет Содружества Независимых Государств о выполнении Республикой Таджикистан внутригосударственных процедур, необходимых для вступления настоящего Соглашения в силу.

**Постановление Правительства Республики Таджикистан
от 29 декабря 2006 года № 779**

**«Об утверждении Правила пропуска по автомобильным
дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами,
превышающими установленные нормы»**

В соответствии статьи 45 Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности» Правительство Республики Таджикистан постановляет:

Утвердить Правила пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы (прилагается).

**Председатель Правительства
Республики Таджикистан**

Э. Рахмонов

**от 29 декабря 2006 года
г. Душанбе**

**ПРАВИЛА
пропуска по автомобильным дорогам
транспортных средств с нагрузками и габаритами,
превышающими установленные нормы**

(в редакции Постановления Правительства РТ от 2.11.2007 г. № 546)

1. Правила пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы (в дальнейшем Правила) разработаны в соответствии с требованиями Закона Республики Таджикистан «Об автомобильных дорогах и дорожной деятельности».
2. Настоящее Правило определяет порядок пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы и размеры платы за превышающие массы, нагрузки и габариты.
3. Требование Правила соблюдается всеми владельцами и пользователями транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы, не зависимо от форм собственности. Если международными правовыми актами, ратифицированными Республикой Таджикистан, предусмотрены иные требования, то эти требования используются и соблюдаются.
4. Предельная максимальная масса и габариты автомобильных транспортных средств в Республике Таджикистан устанавливается в соответствии с законодательством Республики Таджикистан с учетом международно-правовых актов о массах и габаритах транспортных средств осуществляемых международными перевозками по автомобильным дорогам согласно приложения 1.
5. Движение транспортных средств с тяжеловесными и крупногабаритными грузами, превышающими установленные нормы, осуществляется при наличии специального разрешения. Специальные разрешения выдаются органами Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан после внесения платежа в республиканский бюджет. Порядок выдачи специальных разрешений определяется Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан (в редакции Постановления Правительства РТ от 2.11.2007 г. № 546).
6. Маршрут движения транспортных средств с тяжеловесными и крупногабаритными грузами, превышающими установленные нормы согласовывается с владельцами автомобильных дорог и дорожных сооружений, находящихся на данном маршруте, а также с органами Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан и Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан. Пропуск таких транспортных средств допускается на часы с наименьшей интенсивностью движения, а в населенных пунктах, только в дневное время. Как исключение и в темное время суток по дорогам в населенных пунктах пропуск допускается при условии выделения специального сопровождения органов Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан.

7. Перечень автомобильных дорог, по которым разрешается пропуск тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств, устанавливается Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан по согласованию с Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан.
8. В случаях, когда проезд транспортных средств с тяжеловесными и крупногабаритными грузами требует принятия специальных мер по усилению или обустройству автомобильной дороги и пересекаемых ею сооружений и инженерных коммуникаций по заданному маршруту движения, проводятся согласования с владельцами этих сооружений и коммуникаций.
9. Проезд транспортных средств по дорожным сооружениям, в том числе мосты, тоннели, эстакады и другие допускается только при соответствии массы и габаритов транспортных средств установленным нормам для данных сооружений.
10. За пропуск по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающие установленные нормы с владельцев и пользователей транспортных средств взимается плата возмещения ущерба.
11. Размеры платы за пропуск по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающие установленные нормы, вызывающих интенсивный износ автомобильных дорог и дорожных сооружений и создающих помехи в движении других пользователей автомобильных дорог устанавливается согласно приложения 2 с учетом затрат на проведение дополнительных работ по ремонту и содержанию автомобильных дорог и дорожных сооружений.
12. За пропуск по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающие установленные нормы взимается плата возмещение ущерба следующим образом:
 - за превышение общей фактической массы транспортных средств над допустимой;
 - за превышение общей фактической осевой нагрузки над допустимой;
 - за превышение габаритов транспортных средств над допустимой.
13. Средства, уплаченные за превышение общей фактической массы, за превышение общей фактической осевой нагрузки, за превышение габаритов транспортных средств над допустимой нормой поступают в республиканский бюджет (в редакции Постановления Правительства РТ от 2.11.2007г.№546)
14. Проверки транспортных средств на соответствие массы, нагрузки и габариты по установленным нормам осуществляется органами Государственной службы по надзору и регулированию и области транспорта Министерства транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан в пунктах контроля. Пункты контроля организовываются на подъездных автодорогах областей, городов и районов республики и приграничных государственных переходах и оснащаются необходимыми оборудованием для проведения проверки.
15. Проверки транспортных средств на соответствии нагрузки на ось по установленным нормам осуществляются с применением весоизмерительного оборудования и по транспортно-накладным документам. Весоизмерительные оборудования устанавливаются на пунктах контроля и оснащаются согласно инструкции о применении.
16. Основными операциями, проведенные на пунктах контроля и проверки транспортных средства являются:
 - остановка транспортного средства за 50-100 метров до весоизмерительного оборудования;
 - проверка документов (лицензий, разрешений и транспорте -накладные документы);
 - проверка соответствия габаритов транспортных средств по установленным нормам;

- взвешивание транспортных средств на весоизмерительных оборудованьях;
 - взимание платы за вес, нагрузки и габариты превышающими установленные нормы и оформление документов, а также выдачи водителю документа, подтверждающего об оплате;
 - регистрация соответствующих данных в журнале учета, контроля и взимание платы за пропуск транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы.
17. Транспортные средства с нагрузками и габаритами превышающими установленные нормы используемые в целях устранения стихийных бедствий, перевозки гуманитарной помощи, осуществление гражданской обороны и иных специальных заданий, освобождаются от уплаты за возмещения ущерба.
18. Юридические и физические лица не соблюдающие требований настоящего Правила несут ответственность в соответствии законодательства Республики Таджикистан.

Приложение 1
К Правилам пропуска по
автомобильным дорогам транспортных
средств с нагрузками к габаритам,
превышающими установленные нормы

Максимальный параметр и лимиты веса транспортных средств

№	Масса и габариты	Максимальный параметр
1	Габариты:	
	Ширина	
	– Все типы транспортных средств	2,5 метр
	– Транспортные средства с рефрижератором	2,6 метр
	Высота	
	– Все типы транспортных средств	4 метр
	Длина	
	– жесткое транспортное средство	12,0 метр
	– шарнирный и сочлененный грузовик (прицеп, автопоезд)	20 метр
2	Вес (брутто – масса транспортного средства)	40 тонн
	Нагрузка на ось	
	– одинарная ось	10 тонн
	сдвоенная ось, в том числе:	
	– расстояние между осями от 0,5 до 1,0 метра	12 тонн
	– расстояние между осями от 1,0 до 1,3 метра	14 тонн
	– расстояние между осями от 1,3 до 1,8 метра	16 тонн
	– расстояние между осями свыше 1,8 метра	18 тонн
	строенная ось, в том числе:	
	– расстояние между осями от 0,5 до 1,0 метра	16,0 тонн
	– расстояние между осями от 1,0 до 1,3 метра	18,5 тонн
	– расстояние между осями от 1,3 до 1,8 метра	20,5 тонн
	– расстояние между осями свыше 1,8 метра	22,5 тонн

Приложение 2
К Правилам пропуска по
автомобильным дорогам транспортных
средств с нагрузками и габаритами,
превышающими установленные нормы

Размеры
взимаемой платы за превышение нагрузки на ось,
превышение габаритов и веса транспортных средств
и специального разрешения

№ п/п	Технические показатели	Размер платы на 1 тонна.км превышающей нормы в долл. США
1	За превышение габаритов транспортных средств	0,15
2	За превышение допустимого брутто веса	0,15
3	За превышение нагрузки на ось	
	– короткая ось	0-10
	сдвоенная ось, в том числе:	
	– расстояние между осями от 0,5 до 1,0 метра	0-11
	– расстояние между осями от 1,0 до 1,3 метра	0-12
	– расстояние между осями от 1,3 до 1,8 метра	0-13
	– расстояние между осями свыше 1,8 метра	0-14
	строенная ось, в том числе:	
	– расстояние между осями от 0,5 до 1,0 метра	0-15
	– расстояние между осями от 1,0 до 1,3 метра	0-16
	– расстояние между осями от 1,3 до 1,8 метра	0-18
	– расстояние между осями свыше 1,8 метра	0-20
4	Специальное разрешение	25,0 (за одно движение)

СОГЛАШЕНИЕ
о введении международного сертификата взвешивания
грузовых транспортных средств на территориях государств – участников
Содружества Независимых Государств

Правительства государств – участников настоящего Соглашения, именуемых в дальнейшем Сторонами, исходя из необходимости согласованных действий в области международных автомобильных грузовых перевозок и унификации условий для их осуществления, устранения барьеров в международном сообщении, в целях реализации Программы действий по развитию Содружества Независимых Государств на период до 2005 года, утвержденной Решением Совета глав правительств Содружества Независимых Государств от 20 июня 2000 г., Соглашения о принципах формирования общего транспортного пространства и условиях взаимодействия государств – участников СНГ в области транспортной политики от 9 октября 1997 г. и Соглашения о порядке транзита через территории государств – участников Содружества Независимых Государств от 4 июня 1999 г. согласились о нижеследующем:

Статья 1

Используемые в настоящем Соглашении термины имеют следующие значения:

- международная перевозка грузов – перевозка грузов на транспортных средствах, зарегистрированных на территории Сторон, с пересечением границы хотя бы одной из Сторон, в том числе перевозка транзитом по их территории;
- транспортное средство – механическое дорожное транспортное средство, а также любой прицеп или полуприцеп, предназначенный для его буксировки таким транспортным средством;
- перевозчик (транспортный оператор) – лицо, непосредственно отвечающее за перевозку грузов либо использующее для этой перевозки третью сторону, в соответствии с договором перевозки;
- международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (сертификат) – документ, содержащий достоверные данные о весовых параметрах транспортного средства, выдаваемый станцией взвешивания, уполномоченной компетентными органами Сторон;
- станции взвешивания – уполномоченный компетентными органами Стороны пункт взвешивания, производящий взвешивание транспортного средства и выдающий сертификат установленного образца;
- контрольное взвешивание – взвешивание транспортного средства при следующих обстоятельствах:
 - несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации (CMR, CARNETTIR);
 - при дозагрузке, частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;
 - несоответствие данных, указанных в сертификате (графа 3), и данных о контролируемом транспортном средстве (тип транспортного средства, регистрационные номера);
 - несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате (графа 8).

Статья 2

1. Настоящее Соглашение регулирует порядок применения сертификата на территориях Сторон.
2. Сертификат выдается в целях упрощения процедуры пересечения границ между Сторонами и, в частности, избегания многократного взвешивания транспортных средств на территориях Сторон.

Статья 3

1. Стороны принимают и взаимно признают сертификаты, выданные одной из Сторон.
2. Сертификат изготавливается типографским способом и имеет систему защиты. Содержание сертификата указано в Приложении, являющемся неотъемлемой частью настоящего Соглашения (далее – Приложение).
3. Бланки сертификата печатаются на русском языке компетентными органами каждой из Сторон, могут быть дублированы на государственном языке каждой из Сторон при условии соблюдения установленного формата сертификата и расположения его пунктов.
4. Бланки сертификата являются бланками строгой отчетности.

Статья 4

1. Информационное обеспечение и координацию деятельности компетентных органов Сторон по применению сертификата в рекомендательной форме осуществляет Межправительственный совет дорожников (далее – МСД) совместно с Координационным транспортным совещанием государств – участников СНГ (далее – КТС СНГ).
2. Компетентные органы Сторон формируют перечни станций взвешивания на территориях соответствующих Сторон и информируют МСД. МСД совместно с КТС СНГ доводят указанные перечни до всех компетентных органов и транспортных администраций Сторон.
3. Обязательные требования, предъявляемые к станциям взвешивания при их аккредитации, и основные характеристики оборудования, которое надлежит применять для взвешивания транспортных средств, приведены в Приложении.

Статья 5

1. Дополнительное, в том числе контрольное взвешивание транспортного средства не осуществляется, за исключением обстоятельств, изложенных в абзаце 7 статьи 1.
2. Результаты контрольного взвешивания заносятся в графу 10 сертификата.
3. Компетентные органы Сторон о результатах контрольного взвешивания информируют таможенные органы своих государств.
4. При обнаружении расхождения более 2% между данными, указанными в п.п. 7.2, 7.3 сертификата, и реальным весом ответственность несет перевозчик в соответствии с законодательством каждой из Сторон.
Информация для принятия мер о данном факте доводится до компетентных органов Сторон, на территориях которых был выдан сертификат и зарегистрировано транспортное средство.

5. В случае систематического расхождения результатов взвешивания транспортных средств на уполномоченной станции взвешивания более чем на 2% станция может быть лишена аккредитации в соответствии с национальным законодательством своего государства.

Статья 6

1. Сертификат выдается компетентными органами Сторон перевозчику в пунктах погрузки либо на первой станции взвешивания, расположенной на пути следования транспортного средства.
2. В случае превышения весовых характеристик, указанных в сертификате, значений допустимых весовых параметров, действующих на территории Сторон, перевозчик обязан в установленном порядке оплатить соответствующие сборы и пошлины, установленные законодательствами Сторон.

Статья 7

Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других международных договоров по международному автомобильному сообщению, участниками которых они являются.

Статья 8

Компетентные органы Сторон в целях реализации настоящего Соглашения на безвозмездной основе представляют необходимую информацию о своих действующих нормативных правовых актах и внесении изменений и дополнений в них, а также о прочих обстоятельствах, имеющих значение для международных автомобильных грузовых перевозок и затрагивающих интересы других государств – участников настоящего Соглашения.

Статья 9

Настоящее Соглашение вступает в силу с даты сдачи на хранение депозитарию третьего уведомления о выполнении подписавшими его Сторонами всех необходимых внутригосударственных процедур.

Для Сторон, выполнивших необходимые процедуры позднее, оно вступает в силу с даты сдачи на хранение депозитарию соответствующих документов.

Статья 10

В настоящее Соглашение по взаимному согласию Сторон могут быть внесены изменения и дополнения, оформляемые отдельными протоколами, которые вступают в силу в соответствии с положениями статьи 9 настоящего Соглашения и являются его неотъемлемой частью.

Статья 11

Спорные вопросы, связанные с применением или толкованием настоящего Соглашения, разрешаются путем переговоров заинтересованных Сторон.

Статья 12

Настоящее Соглашение действует в течение 5 лет со дня его вступления в силу. По истечении этого срока настоящее Соглашение автоматически продлевается на последующие пятилетние периоды, если Стороны не примут иного решения.

Статья 13

Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему других государств – участников Содружества Независимых Государств, а также третьих государств, не являющихся участниками Содружества Независимых Государств, разделяющих его цели и принципы, путем передачи депозитарию документов о таком присоединении.

Присоединение третьих государств считается вступившим в силу, если ни одна из Сторон не выступит против этого в течение трех месяцев после направления депозитарием соответствующего уведомления.

Статья 14

Каждая Сторона может выйти из настоящего Соглашения, направив письменное уведомление об этом депозитарию не позднее, чем за 6 месяцев до даты выхода.

Совершено в городе Чолпон-Ате 16 апреля 2004 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящее Соглашение, его заверенную копию.

Приложение
к Соглашению о введении международного
сертификата взвешивания грузовых транспортных средств
на территориях государств – участников СНГ

Международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств (сертификат) должен соответствовать приводимому в настоящем приложении образцу и выдаваться и использоваться под контролем уполномоченного правительственного органа каждой Стороны в соответствии с процедурой, описание которой приводится в настоящем Приложении.

При печати бланков сертификата Стороны обязаны предусмотреть не менее трех степеней защиты. Содержание и форма их идентификации доводятся до сведения Сторон через Секретариат МСД и Исполком КТС СНГ.

Использование сертификата транспортными операторами является факультативным.

1. Процедура выдачи и использования сертификата.
 - 1.1. Сертификат, надлежащим образом заполненный а) сотрудником уполномоченной станции взвешивания и б) транспортными операторами/водителями грузовых автомобилей, принимается и признается в качестве документа, содержащего достоверные сведения о взвешиваниях, произведенных уполномоченными органами Сторон.
 - 1.2. Применение сертификата на территориях Сторон не зависит от государства его выдачи, а также регистрации транспортного средства, осуществляющего международную грузовую перевозку TIR или по иной процедуре, исключающей несанкционированный доступ в грузовой отсек транспортного средства.
 - 1.3. В случае выдачи сертификата в стране въезда транспортного средства (независимо от страны его регистрации) на территории Сторон при осуществлении международной транзитной перевозки грузов с территории государств, не являющихся участниками настоящего соглашения, измерение массы транспортного средства проводится только при въезде на территорию первой Стороны.
 - 1.4. Компетентные органы признают информацию, содержащуюся в сертификате, в качестве достоверной и не осуществляют дополнительных взвешиваний.
 - 1.5. Компетентные органы могут произвести проверку веса транспортного средства по требованию оператора и при следующих обстоятельствах:
 - несоответствие весовых характеристик, указанных в сертификате и путевой документации CMR, TIR Carnet
 - при дозагрузке частичной разгрузке либо перегрузке груза в другое транспортное средство, а также при передаче груза под другой таможенный режим;
 - не соответствие данных, указанных в сертификате и сведениях о контролируемом грузовом транспортном средстве (тип грузового автотранспортного средства, государственные регистрационные знаки);
 - несоответствие особых весовых характеристик данным, указанным в сертификате (графа 8).
 - 1.6. Результаты контрольного взвешивания заносятся сотрудником станции взвешивания в графу 10 сертификата. Графа 10 сертификата служит основанием для оценки деятельности станций при выдаче им разрешений (лицензии) на право проведения взвешивания транспортных средств.
 - 1.7. Взвешивание для оформления этого сертификата производится по запросу транспортного оператора/водителя, грузовое автотранспортное средство которого зарегистрировано на территории одной из Сторон, уполномоченными стан-

циями взвешивания по стоимости, размер которой определяется исходя из объема предоставленных услуг.

2. Требования к уполномоченным станциям взвешивания.

2.1. Уполномоченные станции взвешивания заполняют вместе с оператором /водителем транспортного средства международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств в соответствии со следующими минимальными требованиями:

А. На станциях взвешивания должны применяться весы, внесенные в Государственный реестр средств измерений Стороны. По точности весы должны соответствовать ряду 0,5; 1,0; 2,0 классов точности. Участок дороги с установленными весами должен быть аттестован с целью обеспечения взвешивания транспортных средств с погрешностью, не превышающей допустимую.

Б. Компетентные органы Сторон обеспечивают достаточную компетентность станций взвешивания с помощью таких средств, как аккредитация или оценка, использование соответствующих средств взвешивания, квалификация персонала.

В. Оборудование для взвешивания должно содержаться в рабочем состоянии. Оно должно регулярно проходить метрологическую аттестацию (поверку) с последующим клеймением (опломбированием) компетентными органами, ответственными за соблюдение требований в области мер и весов. Оборудование для взвешивания и его максимально допустимая погрешность, а также порядок использования должны соответствовать рекомендациям Международной организации по законодательной метрологии (МОЗМ).

2.2. При определении действительного значения физической величины массы транспортных средств необходимо руководствоваться нормативным документом, устанавливающим класс точности и допустимую погрешность оборудования для взвешивания (использование допустимой погрешности путем вычитания ее из измеренного веса при взвешивании транспортных средств не рекомендуется, так как весовые устройства на станциях взвешивания, находясь в пределах допуска, могут работать в минусовом или плюсовом режиме, что может привести к завышению пределов максимальной допустимой погрешности).

2.3. Компетентные органы Сторон публикуют перечень всех уполномоченных станций взвешивания. Эти перечни, а также любые вносимые в них изменения доводятся до сведения других Сторон, Секретариата МСД и Исполкома КСНГ для рассылки заинтересованным организациям и пользователям.

3. Содержание международного сертификата взвешивания грузовых транспортных средств. Международный сертификат взвешивания грузовых транспортных средств содержит следующие графы и разделы.

Заполняется водителем до взвешивания транспортного средства.

Графа I. Сведения о транспортном операторе:

- наименование транспортного оператора (полный адрес, включая страну);
- номер телефона;
- номер факса;
- адрес электронной почты.

Графа 2. Договор на перевозку №...:

- CARNET TIR (если применимо);
- CMR (если применимо).

Графа 3. Сведения о грузовом транспортном средстве:

- регистрационный номер автомобиля и прицепа;
- система подвески автомобиля и прицепа.

Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания.

Графа 4. Сведения об уполномоченной станции взвешивания (код, наименование адрес, включая страну):

- сведения о классе точности оборудования для взвешивания.

Графа 5. Номер взвешиваемого транспортного средства.

Графа 6. Дата выдачи сертификата (день, месяц, год).

Графа 7. Результаты взвешивания (с приложением оригинальной официальной записи станции взвешивания):

- тип грузового транспортного средства;
- измерение веса на ось;
- измерение полного веса.

Графа 8. Особые весовые характеристики:

- степень заполнения топливных баков, присоединенных к двигателю;
- степень заполнения топливных баков, включая баки для устройств охлаждения;
- число запасных шин;
- число людей в транспортном средстве во время взвешивания;
- наличие подъемной оси.

Заполняется водителем после взвешивания транспортного средства

Графа 9. Подтверждение правильности заполнения граф 1-8:

- дата;
- фамилия, имя, отчество водителя (водителей) транспортного средства;
- замечания (если имеются).

Заполняется сотрудником уполномоченной станции взвешивания при исключительном (контрольном) случае.

Графа 10. Дата, имена и подписи сотрудников, проводивших контрольное взвешивание. Примечания (результат контрольного взвешивания).

4. Приложения к сертификату

Приложения к сертификату носят пояснительный характер и содержат схематические рисунки типов автотранспортных средств, которые требуется указывать в графе 7.1 сертификата, в том числе:

- I. Грузовики;
- II. Состав транспортных средств;
- III. Сочлененные транспортные средства.

Оговорка Республики Казахстан к пункту 1 повестки дня Совета глав правительств Содружества Независимых Государств о Соглашении, о введении международного сертификата взвешивания грузов транспортных средств на территориях государств – участников СНГ (город Чолпон-Ата, 16 апреля 2004 г.):

«В соответствии с национальным законодательством Республики Казахстан автомобильные перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов на территории Республики Казахстан не допускаются, за исключением случаев перевозки неделимых крупногабаритных и тяжеловесных грузов».

Добавление 1

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

1. Уполномоченные центры технического осмотра отвечают за проведение контрольных осмотров, выдачу свидетельства о соответствии требованиям осмотра, содержащимся в соответствующем (соответствующих) Правиле (Правилах), прилагаемом (прилагаемых) к Соглашению стран СНГ «О принятии единообразных условий для периодического технического осмотров колесных транспортных средств и взаимного признания таких осмотров», и указание последней даты следующего осмотра в позиции № 12.5 Международного сертификата технического осмотра, образец которого приводится ниже.
2. Международный сертификат технического осмотра содержит информацию, указанную ниже. Он может представлять собой буклет форматом А6 (148x105мм) с обложкой зеленого цвета и белыми внутренними страницами либо лист бумаги зеленого или белого цвета форматом А4 (210x197мм), сложенный до формата А6 таким образом, чтобы раздел, содержащий отличительный знак государства и Содружества Независимых государств, находился на лицевой стороне сложенного Сертификата.
3. Пункты Сертификата и содержащийся в них текст печатаются на национальном языке Договаривающейся стороны, выдающей Сертификат, с переводом на русском языке, с сохранением нумерации позиций.
4. В качестве альтернативы могут использоваться протоколы периодических осмотров, применяемые Договаривающимися сторонами Соглашения. Их образец препровождается Председателю КТС СНГ для информирования Договаривающихся сторон.
5. Заполнение от руки, с помощью печатной машинки или компьютера позиций в Международном сертификате технического осмотра производится только компетентными органами.

Добавление 1 (приложение)

СОДЕРЖАНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СЕРТИФИКАТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

	Место для отличительного знака СНГ		Место для отличительного знака государства члена СНГ	
(Административный орган, отвечающий за проведение технического осмотра)				
	МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА ²			

Название «МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА»
на национальном языке.
Название на русском языке

МЕЖДУНАРОДНЫЙ СЕРТИФИКАТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОСМОТРА

1. Модель
2. Номерной (регистрационный) знак №
3. Идентификационный номер автотранспортного средства
4. Номер шасси
5. Масса (нетто/брутто)
6. Общий допустимый вес
7. Первая регистрация после изготовления
(государство, компетентный орган)¹
8. Дата первой регистрации после изготовления²
9. Дата проведения технического осмотра

СЕРТИФИКАТ СООТВЕТСТВИЯ

10. Настоящий сертификат выдается на автотранспортное средство, которое указано в позициях № 1 и 2 и которое соответствует на дату, указанную в позиции № 5, Правилу (Правилам), прилагаемому (прилагаемым) к Соглашению 1997 года о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров.
 11. Следующий технический осмотр автотранспортного средства проводится в соответствии с Правилем (Правилами), указанным (указанными) в позиции № 6, не позднее:
Дата: (месяц/год)
 12. Выдан
 13. В (место)
 14. Дата
 15. Подпись
-
16. Последующий периодический технический осмотр
(Последующие периодические технические осмотры)
 - 16.1 Проведен (центр технического осмотра)³
 - 16.2 (печать)
 - 16.3 Дата
 - 16.4 Подпись
 - 16.5 Следующий осмотр не позднее (месяц/год)

Печать или штамп компетентного органа, выдавшего сертификат.

¹ Компетентный орган и государство, где автотранспортное средство было впервые зарегистрировано после изготовления, если такая информация имеется.

² Данная графа служит для определения соответствия транспортного средства Европейским стандартам EURO. Пункты 16.1-16.5 воспроизводятся неоднократно, если Сертификат предполагается использовать для последующих ежегодных периодических технических осмотров.

³ Название, адрес, государство центра технического контроля, уполномоченного компетентным органом.

Добавление 2

ЕДИНООБРАЗНЫЕ ПРЕДПИСАНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПЕРИОДИЧЕСКИХ ТЕХНИЧЕСКИХ ОСМОТРОВ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, В ОТНОШЕНИИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ

1. Область применения

- 1.1 Для целей статьи 1 Соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров подлежащие осмотру позиции имеют отношение к соблюдению экологических требований;
- 1.2 Колесные транспортные средства, используемые в международном сообщении, должны соответствовать изложенным ниже требованиям;
- 1.3 Договаривающиеся стороны могут принять решение распространить требование пункта 1.2 выше также и на транспортные средства, используемые для внутренних перевозок.

2. Определения

Для целей настоящего Предписания

- 2.1 под «Соглашением» подразумевается международные соглашения о принятии единообразных условий для периодических технических осмотров колесных транспортных средств и о взаимном признании таких осмотров;
- 2.2 под «международным сертификатом технического осмотра» подразумевается сертификат о первой регистрации после изготовления и о периодических технических осмотрах колесных транспортных средств в соответствии с положениями статьи 1 и добавления 1 к этому Соглашению;
- 2.3 под «периодическим техническим осмотром» подразумевается периодическая административная единообразная процедура, посредством которой уполномоченные центры технического осмотра, отвечающие за проведение соответствующих испытаний, заявляют после проведения требуемых проверок, что представленное колесное транспортное средство отвечает требованиям настоящего Предписания;
- 2.4 под «колесным транспортным средством» подразумеваются указанные в Сводной резолюции (СР.3) механические транспортные средства категорий используемые в международном сообщении, разрешенная максимальная масса которых превышает 3 500 кг, за исключением транспортных средств, используемых для перевозки пассажиров и имеющих, помимо сиденья водителя, не более восьми мест для сидения;
- 2.5 под проверкой подразумевается доказательство соответствия предписаниям, изложенным в приложении к настоящему Предписанию, полученное посредством испытаний и проверок, проводимых с использованием доступных в настоящее время методов и оборудования, причем без демонтажа или снятия какой-либо части транспортного средства;
- 2.6 под «Женевским соглашением 1958 года» подразумевается Соглашение о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, и об условиях взаимного признания официальных утверждений, выдаваемых на основе этих предписаний, совершенное в Женеве 20 марта 1958 года и включающее поправки, вступившие в силу 16 октября 1995 года.

3. Периодичность технических осмотров

Категории транспортных средств	Допустимая периодичность осмотров
Механические транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров: М2 массой свыше 3 500 кг и М3 Грузовые транспортные средства: N2 и N3	Через один год после первой мировой регистрации и затем ежегодно

4. Технический осмотр

Транспортные средства, к которым применяются настоящие положения, должны подвергаться периодическому техническому осмотру в соответствии с приведенным ниже приложением.

После проверки соответствие, по крайней мере, положениям этого приложения подтверждается международным сертификатом технического осмотра.

5. Требования, предъявляемые к осмотру

Осмотр охватывает:

5.1 опознавательные знаки транспортного средства;

5.2 выброс отработавших газов;

5.3 шум;

5.4 прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований и перечисленные в пункте 5 нижеследующего приложения.

6. Названия и адреса

Договаривающиеся стороны Соглашения, применяющие настоящее Предписание, сообщают в Секретариат Организации Объединенных Наций основные данные об административных органах, осуществляющих контроль за техническим осмотром и выдающих международные сертификаты технического осмотра.

Приложение
МИНИМАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, ПРЕДЪЯВЛЯЕМЫЕ К ОСМОТРУ

1. Область применения

Осмотр охватывает по крайней мере перечисленные ниже позиции.

2. Опознавательные знаки транспортного средства

Позиции	Основные причины для отказа
Номерные знаки	– номерной (номерные) знак(и) отсутствует (отсутствуют) или закреплен(ы) так ненадежно, что он(и) может(могут) отвалиться – надпись отсутствует – неразборчив(ы)
Идентификационный (серийный) номер транспортного средства	– отсутствует или невозможно найти – неполный, неразборчив

3. Экологические негативные факторы

3.1 Выброс отработавших газов

3.1.1 Транспортные средства, оснащенные двигателями с принудительным зажиганием:

Выброс отработавших газов		
Позиции		Основные причины для отказа
Система выпуска, включая систему обработки выхлопных газов, в соответствующих случаях		– пропускает газы, подвержена чрезмерной коррозии – отсутствует – недоукомплектована – повреждена
Содержание СО в режиме холостого хода	Выбросы загрязняющих веществ не снижаются современными техническими средствами	– превышает предельное значение, определенное заводом-изготовителем для указанного числа оборотов на холостом ходу, или, если такое значение не определено либо Договаривающаяся сторона решила не использовать контрольную величину: – превышает 4,5% по объему либо согласно национальным предписаниям; – превышает 3,5% по объему" либо согласно национальным предписаниям.
	Выбросы загрязняющих веществ снижаются современными техническими средствами	– превышает предельное значение, определенное заводом-изготовителем для указанного числа оборотов на холостом ходу, или, если такое значение не указано: – превышает 0,5% по объему ² ; – превышает 0,3% по объему на повышенных оборотах холостого хода (не ниже 2 000 мин ⁻¹) – при высоком числе оборотов в режиме холостого хода «лямбда» за пределами диапазона $1 \pm 0,03$ или технически требований завода-изготовителя

Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию до 1 октября 1986 г.

Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию после 1 октября 1986 г.

3.1.2 Транспортные средства, оснащенные двигателями с воспламенением от сжатия

Выброс отработавших газов	
Позиция	Основные причины для отказа
Система выпуска, включая систему обработки выхлопных газов, в соответствующих случаях	<ul style="list-style-type: none"> – пропускает газы, подвержена чрезмерной коррозии – отсутствует – недоукомплектована – повреждена
Коэффициент поглощения при изменении дымности	<ul style="list-style-type: none"> – превышает предельное значение, указанное заводом-изготовителем в знаке официального утверждения типа транспортного средства, или, если контрольная величина не указана либо Договаривающаяся сторона решила не использовать контрольную величину: – превышает $2,5 \text{ м}^{-1}$ для безнаддувных двигателей; – превышает $3,0 \text{ м}^{-1}$ для двигателей с турбонаддувом

4. Шум

Шум	
Позиции	Основные причины для отказа
Система снижения шума	– отсутствует (частично или полностью) либо серьезно повреждена

5. Прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований

Прочие позиции, имеющие отношение к соблюдению экологических требований	
Позиции	Основные причины для отказа
Топливный бак и топливопроводы	– течь
Двигатель и трансмиссия	– течь
Гидравлическая тормозная система	– течь
Рулевой привод с усилителем	– течь
Дополнительные гидравлические приспособления	– течь
Аккумуляторная батарея	– течь
Кондиционер и система охлаждения	– утечка хладагента

Транспортные средства, впервые зарегистрированные или сданные в эксплуатацию до 1 января 1980 года, освобождаются от соблюдения этих требований.
Допускается использование эквивалентных методов измерения.

**Технологические карты
по определению маршрутов транзитного проезда
международных автотранспортных средств
по территории Республики Таджикистан**

1. Общие положения

Настоящая Технологическая карта разработана в соответствии с требованиями Постановления Правительства Республики Таджикистан от 2 мая 2007 г. за № 212 «О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан и создание приграничных международных автомобильных Терминалов».

Технологическая карта рассматривает вопросы порядка регулирования общего процесса въезда и выезда автотранспортных средств осуществляющих международные автомобильные перевозки. При этом особое внимание уделяется транзитному проезду по территории Республики Таджикистан.

Транзитным проездом считается проезд транспортных средств через территории второго государства для доставки грузов в третьи страны.

В соответствии с Постановлением Правительства от 2 мая 2007г №212 «О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан и создание приграничных международных автомобильных Терминалов», определены основные маршруты транзитного движения иностранного автомобильного транспорта по территории Республики Таджикистан, которые регулируются настоящей технологической картой.

Также настоящая технологическая карта служит механизмом регулирования проводимых процессов, как на пограничных переходах (со стороны соответствующих служб, так и на пути их следования при транзитном проезде по территории Республики Таджикистан.

Началом транзитного перемещения любого иностранного автотранспортного средства являются пограничные переходы.

На пограничных переходах проводится: пограничные осмотры, таможенные процедуры, эпидемиологические и фитосанитарные контроли, а также транспортные процессы.

Каждый из вышеназванных процессов проводится соответствующими службами самостоятельно. Однако в целях обеспечения национальной безопасности определенных результатов можно достичь при тесной взаимосвязи и последовательности исполнения всех процессов со стороны действующих приграничных органов.

С этой целью в настоящей Технологической карте разработаны и включены механизмы взаимодействия всех служб, начиная от пограничных переходов до последнего пункта транзитного проезда, и квалифицированного проведения контроля, оформления документов и транзитного сопровождения международных автоперевозчиков в соответствии с внутренними законодательствами и принятыми международными нормативно-правовыми актами.

2. Порядок прохождения пограничных переходов автотранспортными средствами и оформления необходимых документов

Автотранспортные средства (АТС) и водительский состав, въезжающие и следующие транзитом по территории Республики Таджикистан, проходят пограничный контроль, где помимо паспортного режима, также проводится наружный осмотр АТС и другие виды контроля, предусмотренные действующим законодательством Республики Таджикистан.

По завершению пограничного контроля АТС следует в таможенную зону, где со стороны таможенных органов проводятся ниже следующие таможенные процедуры согласно существующим положениям:

- наличие сопроводительных документов на провозимый груз (инвойс, бланки CMR, (товарно-транспортные накладные), сертификат качества грузов и т. д.);
- наличие пломбы таможенных органов (если груз сопровождается по книжкам TIR);
- разрешительные бланки соответствующих образцов;
- книжка TIR Carnet, и другие необходимые документы.

После произведенных таможенных процедур международные автоперевозчики обращаются к сотрудникам Ассоциации «АВВАТ», со стороны которых производится контроль за допустимыми габаритами, нагрузки на ось, наличие документов на водителя и АТС, а также при отсутствии разрешительных бланков международным автоперевозчикам выдаются соответствующие разрешительные бланки на въезд и транзитный проезд, и маршрутные карты до приграничных терминалов.

Также международные автотранспортные средства проходят фитосанитарный и карантинный контроль.

По завершению всех предусмотренных операций иностранные автотранспортные средства отводятся на площадки находящиеся, как правило, на территории приграничных комплексов, где производится распределение АТС. Эти площадки существуют на пограничных переходах и служат для временного хранения и распределения на группы.

В случаях необходимости автотранспортные средства от временных площадок, работниками таможенных органов сопровождаются к приграничным терминалам.

3. Порядок транзитного проезда по территории республики

Транзитный проезд по территории Республики Таджикистан от пунктов въезда до пунктов выезда, осуществляются строго на основании маршрутной карты, выдаваемой представителями Ассоциации на пограничных переходах.

Маршрутные карты с указаниями каждого направления движения автотранспортных средств по территории республики в количестве 16 карт прилагаются к настоящей технологической карте.

Водители автотранспортных средств обязаны соблюдать требования «Международной Конвенции о дорожном движении» (Вена, от 8 ноября 1968 г. с поправками от 1 мая 1971 г.) Конвенция о дорожных знаках (от 8 ноября 1968 г.), а также правила уличного движения, действующие на территории Республики Таджикистан, если они не противоречат выше названным конвенциям.

В отдельных случаях транзитный проезд международных автотранспортных средств будут осуществлены под сопровождением таможенных работников.

В случаях необходимости из-за реконструкции или ремонта участков дорог, то в маршрутной карте вносятся соответствующие поправки с указанием линии объездной дороги.

В случаях выявления нарушения при транзитном проезде международных автоперевозчиков, со стороны работников Управления государственной автомобильной инспекции Министерство внутренних дел или транспортной инспекции, Министерство транспорта и коммуникации Республики Таджикистан, данные нарушители доставляются до ближайших промежуточных терминалов либо установленных штрафплощадок для дальнейшего выяснения обстоятельств данных правонарушений. В этих случаях водители нарушители иностранных автомобилей несут наказание на основании действующих законодательств Республики Таджикистан.

В случаях возникновения технической неисправности, необходимости в ночлеге и отдыха, иностранные перевозчики имеют право заехать в ближайшие промежуточные терминалы, находящиеся по маршруту движения. При этом перевозчики обязаны зарегистрироваться в этих терминалах и получить соответствующие отметки на разрешительных бланках.

4. Карта маршрутов для транзитного проезда

Маршруты транзитного проезда по территории Республики Таджикистан утверждены Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 02.05.2007 №212 «О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан и создание приграничных международных автомобильных Терминалов».

5. Порядок транзитного проезда международных автотранспортных средств при перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов по территории Республики Таджикистан

Согласование всех перевозок крупногабаритных и тяжеловесных грузов по всему маршруту движения с органами управления автомобильными дорогами, балансодержателями искусственных сооружений и коммуникаций, отделениями железных дорог (мосты, путепроводы, железнодорожные переезды, подземные трубопроводы и кабели, воздушные линии электроснабжения и связи и т.п.), службами, уполномоченными органами Республики Таджикистан или органами местного самоуправления управлять улично-дорожной сетью городов и других населенных пунктов, осуществляет орган управления дорогами, выдающий разрешение. При выполнении международных перевозок, при согласии иностранных перевозчиков, работа по сбору, обработке заявок, получению согласований, разрешений и передача их перевозчику может осуществляться на основании нормативно правовых актов.

Согласование схем маршрутов производится в сроки, предусмотренные нормативно правовыми документами. При выборе для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов будут учитываться грузоподъемность и параметры технических сооружений дорожных структур с целью их защиты от повреждений.

6. Порядок транзитного проезда международных автотранспортных средств перевозящих опасные грузы по территории Республики Таджикистан

Транзитный проезд международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан для перевозки опасных грузов допускается только посредством

специальных предназначенных на то видов и конструкции автотранспортных средств или автомобилей оснащенные специальными оборудованьями предназначены на этот вид груза.

Для транзитного проезда владельцы груза обязаны получать специальные разрешения от соответствующих компетентных органах. В необходимых случаях для перевозок опасных грузов разрабатывается и утверждается специальный маршрут.

Проезд опасных грузов сопровождается работниками УГАИ и специалистами владельцев груза.

Международные требования перевозки опасных грузов регламентированы «Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ)».

При перевозке опасных грузов, водителю должны быть даны письменные инструкции, в которых для каждого перевозимого опасного вещества или изделия указаны:

- а) наименование вещества или изделия или группы грузов, класс и идентификационный номер, а для группы грузов – идентификационные номера грузов, для которых предназначены или к которым применимы данные инструкции.
- б) характер опасности, присущий этим грузам, а также меры, которые должны принять водитель и средства индивидуальной защиты, которые он должен использовать.
- в) незамедлительные меры, которые должен принять водитель в случае аварии.

Эти инструкции должны составляться грузоотправителем, несущим ответственность за их содержание на языке, на котором водитель, осуществляющий перевозку опасных грузов, способен читать и который он понимает.

7. Особые условия транзита скоропортящихся продуктов и транзитного проезда автоперевозчиков с Книжкой МДП по территории Республики Таджикистан

Транзитный проезд при перевозке скоропортящихся продуктов по территории Республики Таджикистан также производится в соответствии с установленным маршрутом. Единственным условием является тот факт, что в целях скорейшей доставки грузов со стороны всех служб будут приложены все усилия до минимума отведения времени по оформлению соответствующих документов.

При заезде и транзитном проезде под Книжкой МДП, автоперевозчики освобождаются от платежей, предусмотренных за таможенные сопровождения.

Все виды оформления документов (оформление разрешительных бланков при заезде и выезде, завершение операции Safe TIR) производятся со стороны национальной гарантийной Ассоциации и таможенных органов.

8. Внесения дополнений и изменений в Технологической карте

Внесение дополнений и изменений в технологической карте производятся Правительством Республики Таджикистан согласно существующим порядкам.

Положение о приграничных международных автомобильных терминалах

1. Общее положение

Приграничные международные автомобильные терминалы создаются в соответствии с Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 2 мая 2007 года №212 «О транзитном проезде международных автотранспортных средств по территории Республики Таджикистан и создании приграничных международных автомобильных терминалов» (далее Постановление).

Приграничные международные автомобильные терминалы (далее Приграничные терминалы) – это специализированные объекты Ассоциации «АВВАТ», предназначенные для регулирования и обслуживания деятельности международных автомобильных перевозок.

Цель создания и использования приграничных терминалов:

- регулирование движения иностранных транспортных средств по территории республики и тем самым предотвращение нецелесообразного пребывания их в городах, районах и в других населённых пунктах;
- рациональное использование дорог и дорожных переходов, тоннелей и мостов, защита электрических сетей и линии связи и связанных с ними коммуникаций;
- организация необходимых видов услуг для международных автоперевозчиков и их автотранспортных средств.

Организация деятельности приграничных терминалов осуществляется на основании настоящего Положения. При этом каждый из приграничных терминалов разрабатывает своё положение, для регулирования своей деятельности исходя из основных требований настоящего Положения.

Внутренние положения терминалов утверждаются со стороны Руководства Ассоциации.

1.5. На территории приграничных терминалов организуют свою деятельность такие государственные органы, как Таможенная служба при Правительстве Республики Таджикистан, Служба контроля фитосанитарии, Карантин растений и семеноводства Республики Таджикистан, Агентство по стандартизации, метрологии, сертификации, и Инспекция по торговле при Правительстве Республики Таджикистан. Эти органы осуществляют свою деятельность на основании нормативно-правовых актов Республики Таджикистан, и при этом соблюдают требования и правила, исходящие из Положения терминалов.

При приграничных терминалах предусматриваются необходимые условия для функционирования указанных органов.

1.6. Деятельность приграничных терминалов направлена на защиту транспортного рынка Республики Таджикистан и решает задачи по завозу грузов в Республику Таджикистан и вывозу грузов в/из Республики Таджикистан.

2. Создание Приграничных терминалов

2.1. Приграничные терминалы создаются согласно приложению 2 Постановления непосредственно в приграничных районах.

2.2. Строительство и организация приграничных терминалов осуществляется в соответствии со специальными проектами, которые отвечают международным нормам – требованиям.

- 2.3. Перечень приграничных терминалов определяется в соответствии с Постановлением, названия их определяются в зависимости от их регионов расположений и функционируют они на основании своих Положений.
- 2.4. Приграничные терминалы в соответствии с приложением-2 Постановления будут созданы за счет инвестиций международных финансовых организаций, льготных банковских кредитов, других источников финансирования, которые не запрещены законом, и частично за счет средств Ассоциации.

3. Основные функции Приграничных терминалов

Основные функции Приграничных терминалов состоят из приёма и обслуживания иностранных и отечественных транспортных средств, которые занимаются международными автомобильными перевозками.

Виды услуг на приграничных терминалах согласно утвержденному порядку:

- регистрация въезда и выезда иностранных и отечественных транспортных средств, которые занимаются международными перевозками;
- предоставление временной стоянки для транспортного средства и их охрана;
- предоставление таможенных складов и временных складов, холодильных установок и погрузочно-разгрузочных механизмов;
- проведение подъездных путей железной дороги (в районах где это возможно);
- организация доставки грузов от приграничных терминалов до места назначения внутренним транспортом республики;
- организация круглосуточной охраны транспортного средства, груза, оборудования и другого имущества;
- проведение медицинского осмотра водителей и технического осмотра транспортных средств;
- организация проведения всех видов таможенных процедур и декларирования товаров;
- предоставление различных видов бытовых и культурных услуг перевозчикам таких как:
 - предоставление временного жилья в гостинице, горячего питания, услуг медпункта, сауны, услуг спортзала, библиотеки и других услуг;
 - экспедиторские услуги и организация контейнерных перевозок;
 - организация перевозки обратного груза;
 - оформление таможенных процедур при перевозке экспортных грузов.

3.3. В приграничных терминалах принимаются и регулируются все виды грузов, поступающих на территорию Республики Таджикистан.

3.4. Дальнейшие доставки грузов от приграничных терминалов до места назначения осуществляются отечественными автотранспортными средствами или железнодорожным транспортом.

3.5. В зависимости от расстояния между двумя приграничными терминалами, автотранспортные средства, с грузом предназначенные для городов и областей республики (в соответствие с маршрутом назначения) автотранспортом доставляются к промежуточным терминалам, находящимся в этих регионах (в соответствие с пунктом 9.1.).

3.6. Направления движения (маршрута) автотранспортных средств, в том числе транзитного проезда по территории Республики Таджикистан, определяются технологической картой на пограничном переходе работниками Ассоциации, и дальнейшее движение осуществляется в соответствии с полученными маршрутными листами.

3.7. Приграничные терминалы, в зависимости от их расположения, принимают меж-

дународные автотранспортные средства после их прохождения пунктов пограничных переходов и представляют им соответствующие услуги.

- 3.8. В целом, задачи приграничных терминалов состоят из приёма импортируемых и экспортируемых грузов, и одновременно предоставления международным автоперевозчикам услуг, таких как: регистрация иностранных перевозчиков, обеспечение временным местом проживания, предоставление услуг связи, складов, погрузочно-разгрузочных механизмов, предоставление охраняемой зоны для автотранспортных средств, создание условий для их технического обслуживания и другие услуги.

4. Структура и порядок деятельности приграничных терминалов

Руководство приграничных терминалов принимаются на работу и освобождаются с работы Ассоциацией.

Структура, количество работников и режим работы органов действующих на приграничных терминалах указанных в пункте 1.5. утверждаются со стороны руководства этих органов в отдельности и на основании существующих порядков.

Руководство приграничных терминалов занимается по части хозяйственных вопросов, регистрации автотранспортных средств, оказания бытовых услуг и не вмешивается в дела государственных органов функционирующих на территории терминала.

При планировании и проектировании приграничных терминалов Ассоциация в качестве собственника по вопросам размещения здания и сооружения, вспомогательных объектов, а также объектов обслуживания согласовывает с соответствующими органами.

5. Порядок регистрации иностранных перевозчиков и их автотранспортных средств

- 5.1. Регистрация иностранных автоперевозчиков на территории приграничных терминалов осуществляется диспетчерской службой. Иностранным водителям выдается временная прописка и предоставляется место в гостинице в соответствии с установленным порядком. Иностранные автотранспортные средства также регистрируются в специальных журналах. Срок и место пребывания иностранных перевозчиков регистрируются в специальных бланках, утвержденных руководством терминала.

- 5.2. В приграничные терминалы также могут войти транзитные автотранспортные средства с целью отдыха, для получения и сдачи грузов или багажа пассажиров, временного проживания и прописки в других необходимых случаях.

- 5.3. В случаях совершения нарушений со стороны международных автоперевозчиков, руководство терминалов обязано довести до сведения соответствующих органов в соответствии с существующим порядком.

- 5.4. Вопросы, касающиеся ввоза/вывоза, сроков пребывания, транзитного проезда, использования Разрешительных бланков и других видов разрешений, в Пограничных терминалах решаются на основе утвержденных нормативно-правовых актов.

6. Порядок размещения и деятельности действующих органов в приграничных терминалах

- 6.1. Порядок размещения соответствующих органов в приграничных терминалах в зависимости от их профессиональной деятельности осуществляется на основе двустороннего договора между руководством терминалов и в соответствии с действующими законодательными порядками.

- 6.2. Каждый орган в своей деятельности руководствуется нормативно – правовыми актами своей отрасли и одновременно соблюдает правила внутреннего распорядка (Положения) терминала.
7. Порядок использования складских помещений и других сооружений приграничных терминалов
- 7.1. С целью создания всех условий по своевременному и качественному оказанию услуг международным автоперевозчикам, в соответствии с существующим порядком на приграничных терминалах создаются таможенные склады и временные склады.
- 7.2. Таможенные склады должны соответствовать международным стандартам и использоваться согласно Таможенному кодексу.
8. Порядок осуществления услуг по утвержденным тарифам
- 8.1. Тарифы на оказание услуг международным перевозчикам в приграничных терминалах утверждаются уполномоченными органами по антимонопольной политике Республики Таджикистан
- 8.2. Каждый орган, в зависимости от вида оказываемых услуг применяет тарифы, утвержденные своим вышестоящим органом.
- 8.3. Отделы и службы, оказывающие услуги международным автоперевозчикам должны осуществлять свою деятельность в соответствии с положениями отдела или службы, утвержденных руководством терминалов.
- 8.4. Сотрудничество и предоставление услуг между работниками приграничных терминалов и автоперевозчиками осуществляется в соответствии с Положением каждого приграничного терминала, с учетом их особенностей. В необходимых случаях заключаются соответствующие двусторонние договора с руководством терминалов.
9. Сотрудничество приграничных и промежуточных терминалов в соответствии с Положением и Технологическими картами.
- 9.1. Промежуточные терминалы создаются на перекрестке автомагистрали соединяющей города и районы и на автомагистрали, проходящие через большие промышленные города или областные центры.
Грузы от промежуточных терминалов после проведения таможенных процедур и других обязательных мероприятий к месту назначения доставляются отечественным транспортом.
- 9.2. Отдельные процедуры, не предусмотренные в данном Положении, по регулированию международных автомобильных перевозок осуществляются в соответствии с международными Соглашениями и следующими Постановлениями Правительства Республики Таджикистан:
- №123 от 26 марта 1997 года «О мерах по развитию и совершенствованию организации международных автомобильных перевозок Республики Таджикистан».
 - №321 от 16 июля 1999 года «О внесении изменений в Постановление Правительства Республики Таджикистан от 26 марта 1997 года №123 «О мерах по развитию и совершенствованию организации Международных Автомобильных Перевозок в Республике Таджикистан».
 - №364 от 12 сентября 1998 года «О создании и деятельности автотранспорт-

ных экспедиционных компаний международных автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан».

- № 342 от 4 августа 2003 года «Об утверждении порядка, регламентирующего международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан».
- и другими нормативно-правовыми актами Республики Таджикистан.
- №779 от 29 декабря 2006 года «Об утверждении Правила пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы».

9.3. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств (форс-мажорные, болезнь водителя, ремонт автотранспортного средства, дорожно-транспортное происшествие и т.д.), что является причиной задержки автотранспортных средств на территории Республики Таджикистан, вопрос решается специальной Комиссией по непредвиденным обстоятельствам. Комиссия в своей деятельности руководствуется Постановлением Республики Таджикистан №342 от 4 августа 2003 года «Об утверждении порядка регламентирующего международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан».

Согласно данному Постановлению, Положение Комиссии по непредвиденным обстоятельствам согласовано с Министерством транспорта и коммуникаций Республики Таджикистан, Министерством иностранных дел, Министерством сельского хозяйства и защиты окружающей среды, Министерством здравоохранения, Таможенной службой при Правительстве Республики Таджикистан, Управлением Государственной автомобильной инспекции Республики Таджикистан и Ассоциацией «АВВАТ» от 24 декабря 2004 года. В случае возникновения непредвиденных обстоятельств иностранные автоперевозчики могут обратиться в региональную комиссию по непредвиденным обстоятельствам, которая уполномочена решать возникшие проблемы и принимать соответствующие меры.

9.4. Автотранспортные средства на пути следования могут въехать и пользоваться услугой стоянок и кемпингов, которые отвечают современным требованиям. Порядок выезда к этим стоянкам и кемпингам согласуются в соответствии с технологической картой.

9.5. Между руководством приграничных и промежуточных терминалов заключаются соглашения о сотрудничестве, предотвращении непредвиденных обстоятельств и решении возникших проблем законным путем.

9.6. Во время транзитного проезда иностранный автоперевозчик может пользоваться услугами приграничных и промежуточных терминалов.

9.7. Эти мероприятия позволяют вести своевременный статистический учет транспортировки вывоза груза и пассажиров, транзитного переезда иностранных автотранспортных средств.

10. О перевозке крупногабаритных, тяжеловесных и опасных грузов

10.1. Согласно действующим нормативно-правовым актам, для въезда на территорию республики и выезда из территории республики, а также транзитного проезда тяжеловесных, крупногабаритных и опасных грузов выдаются специальные разрешения на каждый конкретный случай.

10.2. В необходимых случаях, пути следования для данных видов автотранспортных средств тщательно исследуется компетентными органами, разрабатывается специальный маршрут и вопросы сопровождения до конечного пункта назначения.

10.3. Перевозка крупногабаритных, опасных или тяжеловесных грузов осуществляется на основе Постановления Правительства Республики Таджикистан от 4 ав-

густа 2003 года за №342 «Об утверждении Порядка регламентирующего международные автомобильные перевозки в Республике Таджикистан» и Постановления Правительства Республики Таджикистан от 11 марта 2000 года за №93 «Об утверждении Соглашения о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих международные автомобильные перевозки по автомобильным дорогам государств – участников Содружества независимых государств», а также Постановления Республики Таджикистан от 29 декабря 2006 года за №779 «Об утверждении Правил пропуска по автомобильным дорогам транспортных средств с нагрузками и габаритами, превышающими установленные нормы».

10.4. Транзитный проезд иностранных автотранспортных средств с крупногабаритным, тяжеловесным и опасным грузом, которые следуют по территории Республики Таджикистан со специальными пропусками, в соответствии с действующими порядками в республике, сопровождаются работниками Государственной автомобильной инспекции Министерства внутренних дел Республики Таджикистан или работниками Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта по всему пути до выезда из территории Республики Таджикистан.

11. Порядок внесения изменений и дополнений в Положение

Внесение изменений и дополнений в данное Положение осуществляется в соответствии с утвержденным порядком Правительства Республики Таджикистан.

