ПОЛНОМОЧНОЕ ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО 8 октября 2013г.

РЕСПУБЛИКИ ТАТАРСТАН В ТУРКМЕНИСТАНЕ

г. Ашхабад

**Транспорт Туркменистана**

(по состоянию на январь 2013 года)

**(информация)**

Расширение транспортной инфраструктуры в Туркменистане для дальнейшего развития страны имеет важнейшее значение. Значительная территория страны при низкой плотности населения, разобщённость центров промышленности и сельского хозяйства, а также относительная удалённость от мировых рынков делает обладание развитой транспортной системой жизненно необходимым для Туркменистана. Поэтому в стране значительное внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры, обеспечивающей устойчивое развитие экономики страны.

Темпы роста основных показателей работы транспорта в 2012 году составили:

Грузовой транспорт (в процентах к 2011 году):

Вид транспорта Грузооборот

 Всего: 111,3

 - автомобильный 116,0

 - трубопроводный 103,7

 - железнодорожный 116,2

 - внутренний водный 108,1

 - морской 116,6

 - воздушный 101,6

Пассажирский транспорт (в процентах к 2011 году):

 Вид транспорта Пассажирооборот

 Всего: 105,4

 - автомобильный 106,2

 - железнодорожный 110,0

 - морской 137,2

 - воздушный 95,0

В Туркменистане основным видом транспорта, осуществляющим массовые перевозки на большие расстояния, является железнодорожный транспорт, на который падает основная нагрузка и, главное, - транзитные перевозки грузов.

В последние годы среди всех видов транспорта в стране наибольшими темпами развивалась инфраструктура железнодорожного транспорта. С 1992 года в стране были построены три железнодорожные линии - Теджен - Серахс (120 км), открывшая первый маршрут к берегам Персидского залива; Ашхабад - Каракумы - Дашогуз (540 км), связавшая северный Дашогузский велаят со столицей страны; Туркменабат - Атамырат (214 км), давшая выход к границам Узбекистана, Афганистана и Таджикистана, построен железнодорожный мост через Амударью в районе г. Атамырат, соединивший правобережную железнодорожную сеть с железной дорогой Туркменабат - Атамырат. В общей сложности в стране с учетом строительства обводных путей было проложено более тысячи километров железнодорожного полотна. На начало 2012 года общая протяженность железных дорог в Туркменистане составляла 3550,9 км, в том числе: однопутных 3538,4 км, двупутных – 12,6 км.

На железнодорожный транспорт Туркменистана приходится около 80% всех экспортно-импортных и транзитных перевозок грузов в стране. Около 70% всех перевозимых грузов - транзитные и они проходят через туркмено-иранский пограничный переход Серахс. Ориентировочная структура перевозок грузов этим видом транспорта в 2012 году была следующей: нефть и нефтепродукты около 39% от объема перевозок, строительные грузы – 39%, зерно – 6%, минеральные удобрения – 6%, хлопок – 2%, цемент – 2%, черные металлы – 1%, прочие грузы – 5%.

Государственная программа развития Туркменистана до 2020 года и Генеральный план развития железнодорожного транспорта Туркменистана на 2012-2016 годы предусматривают дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры страны и в том числе железнодорожной отрасли.

Так, в целях дальнейшего развития железнодорожный сети Туркменистана планируется построить железную дорогу Газоджак – Шасенем – Дашогуз протяженностью 212 км, которая позволит закольцевать железнодорожную сеть Туркменистана; модернизировать Сердарский вагоноремонтный завод и Ашхабадское вагонное депо; создать логистические центры по Серахскому и Этрекскому направлениям; построить железную дорогу Атамырат – Ымамназар – Анкина – Андхой, которая соединит железнодорожные сети Туркменистана и Афганистана. Участок дороги Атамырат – Ымамназар протяженностью 85 км пройдёт по туркменской территории и позволит создать новое железнодорожное направление как для перевозки местных грузов, так и для перевозки в сообщении Афганистана, Туркменистана, Казахстана и России с европейским странами.

В реализации государственной программы развития Туркменистана до 2020 года принимают участие иностранные компании. Один из первых проектов по модернизации железнодорожного транспорта Туркменистана был выполнен консорциумом японских компаний «Иточу корпорейшн» и «Дай Ниппон констракшн». На выделенный японской стороной для выполнения этого проекта кредит в 35 млн. долл. США, в частности, была компьютеризирована система управления транспорта, создан единый диспетчерский центр, модернизировано Ашхабадское локомотивное депо.

Через территорию Туркменистана проходят: Международный транспортный коридор МТК «Север-Юг», Международный транспортный коридор «ТРАСЕКА» (Транспортный коридор Европа - Кавказ – Азия), трансазиатская магистраль Пекин-Стамбул.

В 2012 году в рамках реализации своей части проекта МТК «Север-Юг», Туркменистан продолжал работы по строительству железнодорожной дороги Горган-Этрек-Берекет-Гызылгая-Узень протяженностью 700,5 км, которая должна связать Казахстан, Туркменистан и Иран с выходом к Персидскому заливу и сократить путь ж/д поставок из Европы в Центральную Азию. Строительство северного участка магистрали Берекет-Гызылгая-Узень осуществлялось собственными силами туркменских организаций и компаний, южный участок железной дороги строился иранской компанией «Парс Энерджи». В финансировании строительства туркменской части МТК «Север-Юг» приняла участие Координационная группа банков, в которую вошли Исламский банк развития (ИБР), Саудовский фонд развития, Абу-Дабийский фонд развития и Азиатский банк развития.

В соответствии с первоначальным графиком окончания работ магистраль должна была быть сдана в эксплуатацию в конце 2011 года, затем сроки были перенесены на год. К началу 2012 года основная часть работ по прокладке рельсового полотна на туркменском участке протяженностью 444 км от станции Берекет до туркмено-казахстанской границы была завершена. В 2012 году работы на данном участке магистрали проводились в основном по строительству инфраструктурных объектов (станций, вокзалов, создание системы связи и т.д.). На участке в 256 км, где велись работы иранским подрядчиком, отставание от намеченного графика строительства было значительным. В результате в сентябре 2012 года Распоряжением Президента Туркменистана контракт на строительство южного участка железной дороги с иранской фирмой «Парс Энерджи» был расторгнут. Было решено силами туркменской стороны завершить строительство южного участка магистрали. Ориентировочные сроки выполнения основных работ по прокладке ж/д полотна на участке Горган-Этрек-Берекет - конец 2013 года.

После ввода в строй туркменской части МТК «Север-Юг» расстояние в перевозках грузов из стран региона к портам Персидского залива сократится на 600 километров. Планируется, что на начальном этапе по железной дороге будет транспортироваться до 3-5 млн. тонн грузов ежегодно, а в перспективе объемы грузоперевозок должны вырасти до 10-12 млн. тонн.

Кроме того, Туркменистан примет участие в создании нового международного коридора. В 2011 году в Ашхабаде состоялось подписание пятистороннего соглашения между правительствами Туркменистана, Ирана, Омана, Узбекистана и Катара о создании нового Международного транспортного и транзитного коридора, который должен связать страны Центральной Азии с иранскими портами в Персидском и Оманском заливах.

В перспективе не исключено участие Туркменистана еще в одном проекте создания международного транспортного коридора вместе с Афганистаном, Узбекистаном и Таджикистаном. Инициатором проекта являются США. Строительство железнодорожной магистрали в Афганистане, так называемый Северный железнодорожный маршрут, будет способствовать созданию нового транспортного коридора между Центральной Азией и мировыми рынками через морские порты на побережье Индийского океана, минуя Россию. В настоящее время Министерство обороны США проводит консультационно-подготовительные работы вместе с министерством общественных работ Афганистана и Азиатским банком развития, по вопросам создания в Афганистане железнодорожной инфраструктуры.

Одновременно со строительством новых железных дорог, в Туркменистане ускоренными темпами обновляется подвижной состав, который комплектуется исключительно локомотивами на тепловой тяге. Локомотивы на электротяге Туркменистаном не закупаются в связи с отсутствием электрифицированных железных дорог.

В последние годы новая железнодорожная техника закупается, преимущественно, в Китае и, частично, в Великобритании. К 2012 году парк пассажирских вагонов почти полностью обновился и составил на начало года 271 вагон. На дополнительные 36 штук был обновлен парк локомотивов, составлявших на начало 2012 года 300 единиц. По заключенным контрактам в ближайшей перспективе ожидается поступление 20 грузовых и 34 маневровых локомотивов. Существенно обновляется парк грузовых вагонов – более чем на 1000 единиц (закупка у английских компаний: «Stock Plaza», «Brake Time Club», «Brake Time Club LLP» и «Dortmon management LLP»). Дорога уже получила 235 думпкаров, в ближайшее время поступит еще 15 грузовых вагонов-думпкаров и 300 единиц цементовозов, зерновозов, минераловозов. Планируется заключить контракты на закупку 500 единиц специальных грузовых вагонов различного назначения, а также на закупку специальных путевых машин для содержания, ремонта пути и для борьбы с песчаными заносами. Был обновлен также парк специальной железнодорожной техники, который к 2012 году увеличился на 221 единицу.

Приоритет, отдаваемый китайской железнодорожной технике, объясняется условиями миллиардных долларовых льготных кредитов, которые предоставляются КНР Туркменистану под низкий процент и на длительный срок. Непременными условиями данных кредитов является использование Туркменистаном китайского оборудования, технологий, материалов и услуг.

Наряду с модернизацией железнодорожного транспорта в Туркменистане активно развивается автомобильный транспорт, как одно из наиболее мобильных средств доставки грузов, являющееся важным связующим звеном в экономике страны. На середину 2012 года общая длина автодорог в Туркменистане составляла свыше 14 тыс. километров, включая имеющуюся разветвленную сеть автодорог с твердым покрытием муниципального и местного значения. Около 90% автомобильных дорог Туркменистана имеют твердое покрытие.

Ожидается, что реализация евроазиатского проекта мультимодального транспортного коридора ТРАСЕКА, участником которого является Туркменистан, принесет стране значительные экономические выгоды. Вектор МТК «ТРАСЕКА» направлен с Востока на Запад из Центральной Азии, через Каспий, с выходом на Кавказ и Черное море и, с точки зрения расположения основных товаропроизводителей в Азии и потребительских рынков в Европе, очевидно, что доставка грузов этим маршрутом выгодно отличается от других - грузоперевозка по коридору ТРАСЕКА в два раза короче традиционного пути от портов Восточной и Юго-Восточной Азии до портов Европы.

В последние годы в Туркменистане продолжалась реконструкция старых и строительство новых автодорог. Так, в 2011-2012 годах модернизировались такие автомагистрали первой категории шириной 12,25 м, как Мары-Туркменабат-Фарап протяженностью 290 км, Ашхабад-Каракумы-Дашогуз протяженностью 546 км, Арчман-Туркменбаши протяженностью 443 км. В 2012 году были практически завершены основные строительно-монтажные работы по возведению автомобильного моста через реку Амударья рядом с уже введенным в строй ж/д мостом Атамырат-Керкичи. Значительная часть работ в сфере автодорожного строительства приходилась на столицу Туркменистана - Ашхабад и его окрестности. Реконструировались старые участки дорог, продолжалось строительство КАД - кольцевой автодороги вокруг Ашхабада.

К 2014 году в Туркменистане должна быть полностью реконструирована сеть магистральных автодорог, построены новые скоростные шоссе со всей необходимой дорожной инфраструктурой. До конца 2014 года на автомагистралях Ашхабад-Туркменбаши и Ашхабад-Мары будет построено дополнительно 78 автомобильных мостов. При сооружении автомагистралей одновременно строятся десятки инженерных объектов – транспортные развязки, мосты и эстакады, которые позволят снизить загруженность автострад, обеспечить противоселевую защиту и безопасность движения.

В предусмотренных программой развития страны на 2011 – 2020 годы планах должны быть реконструированы автодороги с твердым покрытием Туркменбаши-Бекдаш–граница Казахстана (225 км), Мары-Серхетабат (330 км), Сердар-Этрек-Гидролум (265 км), Теджен-Серахс (107 км). Реконструкция автомобильной дороги Туркменистан-Казахстан протяженностью 225 км стоимостью 337,5 млн. долларов США является одним из проектов, финансируемых Исламским банком развития.

Регулярно обновляется и растет парк общественного автотранспорта Туркменистана. В 2012 году с корейской компанией подписан контракт на поставку 90 пассажирских автобусов, которые в 2013 году должны поступить в эксплуатацию в Ашхабаде. Автобусную технику «Хёндэ» в Туркменистане начали закупать с 2008 года.

Национальная программа развития гражданской авиации Туркменистана на 2012-2030 годы и Национальная программа социально-экономического развития Туркменистана на 2011-2030 годы предусматривают дальнейшее развитие авиационного транспорта. Авиапарк государственной национальной службы «Туркменховаёллары» (Туркменские авиалинии) комплектуется за счет авиалайнеров и вертолетов от ведущих мировых производителей. Парк воздушных судов Туркменистана имеет в своем составе 27 самолетов марки «Боинг-757, -737, -717», несколько транспортных грузовых самолетов ИЛ-76, вертолеты «Сикорский», «Супер Пума», МИ-8. В 2011 году Туркменистаном были куплены два новых пассажирских магистральных самолета повышенной дальности «Боинг-777-200ЛР». В 2012 году туркменский авиапарк пополнил канадский пассажирский авиалайнер «Челленджер-870». К 2030 году парк воздушного транспорта Туркменистана планируется полностью переоснастить и увеличить до 43 самолетов.

Помимо внутренних рейсов, Государственная национальная служба «Туркменховаёллары» выполняет рейсы в Абу-Даби, Амритсар, Алматы, Бангкок, Бирмингем, Дели, Киев, Лондон, Москву, Санкт-Петербург, Пекин, Стамбул, Франкфурт и имеет представительства в 11 странах.

Изучается также возможность открытия новых международных рейсов из Ашхабада в Казань, Новосибирск, Самару Джидду и Милан. В Туркменистане зарегистрировано также 12 иностранных авиакомпаний. Ведутся работы по модернизации и реконструкции аэропортовых хозяйств практически во всех значимых аэропортах Туркменистана.

В 2010 году был пущен в эксплуатацию международный аэропорт в городе Туркменбаши пропускной способностью 800 пассажиров в час.

Начинается модернизация системы навигации действующего аэропорта Ашхабада и управления воздушным движением, в рамках которой французская компания Thales заключила контракт на поставку, установку и ввод в эксплуатацию универсальной системы управления воздушным движением. В 2013 г. в Ашхабаде планируется начать строительство нового, крупнейшего в Средней Азии международного аэропорта способного обслуживать 1600 пассажиров в час, грузового и пассажирских терминалов, взлетно-посадочной полосы длиной 3800 метров с проведением реконструкции имеющейся наземной инфраструктуры. Генеральным подрядчиком этого проекта определена турецкая компания «Polimeks».

В 2013 году также будет строиться новый аэропорт в г.Туркменабат силами компании ООО «Альтком»(Украина). В этом же году начнутся работы по строительству нового аэропортового комплекса в г.Атамырат. В аэропорту г.Дашогуз запланировано строительство новой взлетно-посадочной полосы длиной 3800 метров.

Динамично развивается морской транспорт Туркменистана. Морской грузовой флот страны на Каспийском море в настоящее время насчитывает девять крупных судов: 4 нефтяных танкера российского производства: «Хазар», «Сумбар» (поставлены в Туркменистан в 2009 году), «Джейхун» (в 2010 году) и нефтеналивной танкер «Этрек» (в 2012 году) грузоподъемностью по 7 тыс. тонн каждый, а также закупленный в 2010 году в Эстонии универсальный танкер «Битарап» грузоподъемностью 4,45 тыс. тонн, три сухогрузных судна грузоподъемностью 3 тыс. тонн, одно сухогрузное судно грузоподъемностью 3,5 тыс. тонн. Имеются также суда для буксирного обеспечения. В 2012 году Государственной службой морского и речного транспорта Туркменистана подписан контракт с турецкой судостроительной компанией «Dearsan Gemi Inşaat» на строительство и поставку трех буксировочных судов мощностью 1600 кВт и одного буксировочного судна мощностью 2400 кВт, а также 320-местного высокоскоростного пассажирского судна. На 2013 год планируется подписать контракт с российским заводом «Красное Сормово»(Нижний Новгород) на строительство очередных двух новых танкеров проекта 19900 для Туркменистана с поставкой к 2014 году.

Для обслуживания увеличивающегося парка морского транспорта в Туркменистане должен быть построен новый судоремонтно-строительный завод. С этой целью в 2013 году планируется заключить с немецкой компанией «Inros Lackner AG» контракт на оказание технических и консультационных услуг по строительству указанного предприятия.

На Каспии у Туркменистана действуют четыре регулярных международных морских линии, связывающих главный морской порт страны Туркменбаши, способный принимать морские суда круглый год и вести круглосуточно погрузо-разгрузочные работы, с Россией (Астрахань и Махачкала), Азербайджаном (Баку) и Ираном (Энзели). Кроме того, функционируют две железнодорожно-морские переправы: Туркменбаши-Махачкала и Туркменбаши-Баку.

В марте 2009 года заключено российско-туркменское межправительственное Соглашение об организации прямого международного железнодорожно-паромного сообщения через порты Астраханского воднотранспортного узла, Махачкала (Российская Федерация) и Туркменбаши (Туркменистан). В развитие железнодорожно-паромного сообщения между Россией и Туркменистаном на Каспии в ноябре 2010 года в Ашхабаде был подписан ряд межведомственных документов, предусмотренных этим соглашением.

В связи с ростом поставок туркменского сжиженного газа на экспорт на побережье Каспия, рядом с посёлком Киянлы, иранской компанией «Парс Энержи» был построен терминал для хранения и отгрузки сжиженного газа пропускной способностью 60 морских танкеров в год грузоподъемностью от 3 тысяч и более тонн.

В Туркменистане осуществляются также перевозки грузов и пассажиров на внутренних водных путях по реке Амударья протяженностью 813 км и по Каракумскому каналу, сейчас именуемому в Туркменистане «Каракум-река» на расстояние до 200 км.

В Туркменбашинском международном морском порту имеются следующие терминалы: нефтяной терминал годовой пропускной способностью 9,2 млн. тонн груза; сухогрузный терминал, оснащенный 5 портальными кранами и мобильным краном с годовой пропускной способностью 1,5 млн. тонн; крытые склады общей площадью 17 тыс. кв. м и открытые склады общей площадью 21 тыс. кв. м; паромная переправа, предусмотренная для обслуживания железнодорожно-морских паромов с годовой пропускной способностью 4 млн. тонн. С учетом возрастающих морских грузопотоков предусматривается значительная реконструкция с участием иностранных инвестиций порта Туркменбаши (планируется в 2 раза повысить его пропускную способность, модернизировать контейнерный терминал и паромный причал и т.д.). Согласно программе модернизации Туркменбашинского морского порта на период с 2012 по 2020 год в 2012 году в акватории порта начались подготовительные работы к полномасштабной реконструкции береговых сооружений. Согласно генеральному плану развития портового предприятия на его территории предусматриваются в среднесрочной перспективе организация и обустройство аварийно-спасательной базы, создание логистического центра, реконструкция нефтяных терминалов, а также строительство судоремонтно-строительного завода, новых причалов, пирсов и в их числе причальной стенки длиной полтора километра для контейнерных и сухогрузных судов. Для координации погрузочно-разгрузочных работ и швартовки судов будут возведены контрольная башня и другие объекты порта.

ПОЛНОМОЧНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ  Х. Галиев