

УДК: Тадж. 338+331+323

АЛИМОВ Р¹.

К ВОПРОСУ О ВЫХОДЕ ТАДЖИКИСТАНА ИЗ ТРАНСПОРТНОГО ТУПИКА

Автор анализирует роль и место высокогорного КПП «Кульма/Карасу» в торгово-экономическом сотрудничестве между РТ и КНР. Впервые представлены статистические данные о работе КПП за десять лет после его открытия в мае 2004 г. Отмечается, что благодаря КПП «Кульма/Карасу» Таджикистан обеспечил себе выход из тупиковой зоны и превратился в транзитную страну, обеспечивающую взаимосвязанность с Китаем и странами Южной и Юго-Восточной Азии.

Ключевые слова: Кульма, Карасу, Таджикистан, Китай, Шёлковый путь

1. По инициативе Президента Эмомали Рахмона в Республике Таджикистан реализуется стратегия выхода из транспортного тупика. В ее основе – создание отвечающей современным стандартам единой транспортной сети внутри страны и ее соединение с мировой транспортной системой через соседние государства, а также присоединение к международным конвенциям и соглашениям по транспорту и коммуникациям.

2. До недавнего времени Республика Таджикистан, - страна, не имеющая выход к морским портам, - находилась в транспортном тупике. Ранее действовавшая транспортная инфраструктура была ориентирована на международный железнодорожный и автомобильный транзит исключительно через Узбекистан. Такие традиционные экспортные грузы из Таджикистана, как хлопок, алюминий, сухофрукты, равно как и импорт наиболее важных для страны товаров – зерна, муки, нефтепродуктов, металлоизделий и прочих - шли на мировой рынок транзитом через соседний Узбекистан, который по тем или иным причинам порою ограничивал транзит грузов, следующих в направлении соседнего государства. Это обстоятельство создавало определенные проблемы в налаживании бесперебойного грузооборота, ставило РТ в политико-экономическую зависимость от одной страны в плане выхода на мировой рынок. Неурегулированность вопроса о линии прохождения таджикско-китайской границы, равно как и отсутствие стабильности в соседнем Афганистане, также выступало сдерживающим фактором во включение РТ в мировые торговые потоки.

¹ Адрес для корреспонденции: Алимов Рашид Кутбиддинович – кандидат социологических наук, Чрезвычайный и Полномочный Посол Республики Таджикистан в КНР, E-mail: taiikembassychina@yahoo.com

3. Дополнительно транспортную ситуацию усложняли явный недостаток современных автодорог внутри страны, отсутствие их «стыковок» с международными транспортными артериями и, как следствие, высокая стоимость автомобильных перевозок. Все это резко ухудшало геоэкономическое положение Республики Таджикистан и делало проблематичным налаживание устойчивых торгово-экономических связей с традиционными, а также с новыми перспективными партнерами в Южной и Восточной Азии. Таким образом, оставленные от истории независимому Таджикистану сложившиеся внешние условия препятствовали устойчивому развитию Республики. Для независимого Таджикистана мириться с такой ситуацией в сфере транспортного обеспечения народнохозяйственных перевозок было нельзя. Перед правительством РТ объективно встала задача по формированию нового геополитического вектора развития широтной направленности «Запад-Восток».

4. Этот вызов для суверенного Таджикистана совпал с общемировой тенденцией к глобализации, а именно, с интенсивным расширением международного сотрудничества и углублением интеграционных процессов, где формированию сети международных транспортных коридоров, особенно на пространстве Евразии, отводилась знаковая роль. Соседний Китай демонстрировал захватывающий пример развития транспортных магистралей внутри страны с выходом на международные транспортные артерии.

5. В период, когда молодая Республика Таджикистан [6], преодолевая внутренние трудности [1], только определяла свой путь независимого развития, стремительно развивающийся Китай умножал собственные усилия по реализации национальных планов, связанных со строительством в стране современного транспортного комплекса и форсировал осуществление концепции формирования международных транспортных коридоров [8]. Планы Пекина по развитию, в частности, западных территорий, в том числе Синьцзяна, включали создание возможностей для «выхода китайских компаний во вне», то есть в приграничные страны, среди которых - Таджикистан.

6. Китай для РТ представлял собой не только огромный динамично развивающийся и доступный экспортно-импортный рынок. Не менее важным было то, что с перспективой открытия своих «восточных ворот» Таджикистан получал также возможность через китайские восточные порты направлять свою продукцию напрямую на мировые рынки, минуя традиционный маршрут по единственной железной дороге, что позволяло диверсифицировать внешние торговые связи. Таким образом, обозначился обоюдный интерес к реализации прямого транспортного сообщения между Республикой Таджикистан и Китайской Народной Республикой.

7. Первый шаг на транспортном пути друг к другу был сделан правительствами РТ и КНР в 1996 году, когда стороны подписали Соглашение об открытии временного торгового прохода Кульма (Карасу) [11, 146]. Далее, важным достижением стало определение в июле 1997 г. точки стыка строящейся автодороги между РТ и КНР [11, 146]. Подписанный в январе 2001 года в Пекине Протокол между Правительством РТ и Правительством КНР об окончательном разрешении пограничных вопросов между двумя государствами [11, 149], открыл путь к межправительственному Соглашению

о пунктах пропуска на таджикско-китайской государственной границе и режиме их работы (г. Душанбе, 2 сентября 2003 г.) [11, 150].

8. Наконец, 25 мая 2004 года в торжественной обстановке на таджикско-китайской границе на перевале Кульма [3] был открыт контрольно-пропускной пункт [17]. В тот же день был запущен первый автобусный пассажирский маршрут протяженностью 669 км. При этом стороны исходили из того, что основным профилем КПП будет перевозка грузов автомобильным транспортом. Стоит отметить, что скептики не видели перспектив у этой дороги, так как переходный пункт на перевале Кульма входит в число самых высокогорных в мире [9]. В то же время в РТ и КНР были уверены в том, что в будущем таджикско-китайская автомобильная магистраль обретет статус международной, выведет Таджикистан из тупиковой зоны и превратит его в транзитную страну, обеспечит взаимосвязанность с Китаем и странами Южной и Юго-Восточной Азии. Прогнозы оптимистов полностью оправдались. Но до констатации этого факта требовалось решить оставшийся от истории пограничный вопрос.

9. 17 мая 2002 года в г. Пекин в Совместной Декларации КНР и РТ Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон и Председатель КНР Цзян Цзэминь высоко оценили факт подписания «Дополнительного Соглашения между РТ и КНР о китайско-таджикской государственной границе» и отметили, что этот документ является «воплощением доброй воли Сторон к решению спорных вопросов мирными средствами в духе равноправных консультаций, взаимного понимания и взаимной уступчивости, что символизирует полное урегулирование оставшихся от истории китайско-таджикских пограничных вопросов и открывает более широкие перспективы для развития таджикско-китайских отношений в новом веке» [11, 88].

10. В Договоре о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве [2], с удовлетворением отмечая важность окончательного разрешения пограничного вопроса между двумя государствами, Стороны подчеркнули решимость «превратить государственную границу между Китаем и Таджикистаном в границу вечного мира и дружбы, передаваемой из поколения в поколение» и стремление «прилагать для этого активные усилия» [2]. 20 сентября 2008 года на КПП Карасу-Кульма с участием официальных представителей Таджикистана и Китая прошла торжественная церемония установления пограничных столбов №83 и №84 на государственной границе КНР и Таджикистана [15]. 28 апреля 2010 года в г. Пекин министры иностранных дел КНР и Таджикистана подписали Протокол о делимитации китайско-таджикской границы [14]. Таким образом, была подведена черта под большой совместной работой по демаркации и установлению пограничных столбов на китайско-таджикской границе, которые начались в 2006 году. Это также ознаменовало полное и окончательное решение всего комплекса вопросов, связанных с урегулированием пограничного вопроса.

11. По мере поэтапного решения пограничных вопросов и наращивания торгово-экономического сотрудничества между РТ и КНР, росла и нагрузка на КПП «Кульма/Карасу». Если в первые годы после открытия переходный пункт работал от 90 до 120 дней в году, то после начала реализации проектов общенационального значения (реконструкция автомобильной дороги «Душанбе-Чанак», строительство линии электропередач «Юг-Север», освоение крупных месторождений золота, цинка и свинца) возникла необходимость увеличения его пропускной способности. 28 декабря 2011 года было подписано Соглашение о

переводе КПП на круглогодичный режим работы и придание ему статуса международного. Однако только с конца 2012 года началась его практическая эксплуатация в новом режиме. Сложные климатические условия, необустроенность переходного пункта не позволяли эксплуатировать его больше 250 дней в году [13]. Несмотря на Соглашение об организации круглогодичной работы КПП «Кульма/Карасу» начиная с 2012 года, по обоюдной договоренности ежегодно утверждается график прохождения автотранспорта через контрольно-пропускной пункт в зимний период времени. График не является запретом, машины могут проезжать, но предъявляются особые требования к соблюдению безопасности движения в условиях высокогорья и суровой зимы. В случае затруднения грузы для поставки в Таджикистан могут проходить по дороге Китай-Кыргызстан-Таджикистан [18].

12. В мае 2014 г. переходный пункт отметил десятилетие своего функционирования. Несмотря на то, что юбилей прошел скромно, без пышных торжеств, достижения КПП «Кульма/Карасу» свидетельствуют о том, что он занимает особое место в двустороннем торгово-экономическом сотрудничестве между Республикой Таджикистан и Китаем. По данным Таможенной службы Китая, за период с 2005 по 2014 годы КПП пересекли чуть менее 120 тысяч граждан обеих стран, было перевезено около полутора миллиона тонн различных грузов на общую сумму 7 миллиардов долларов. Только в 2014 году через эти «торговые ворота» было перевезено почти 415 тысяч тонн грузов на общую сумму 1 миллиард 580 миллионов долларов, что составляет свыше 60% от общего двустороннего внешне торгового оборота (см.рис.1). Можно с уверенностью сказать, что КПП «Кульма/Карасу» играет роль «золотого моста» дружбы и торговых связей между Таджикистаном и Китаем. Очевидно также, что перевозки грузов автомобильным транспортом через КПП на равных конкурируют с грузоперевозками железной дорогой через Казахстан и Узбекистан. Сравнительный анализ товарооборота между РТ и КНР показывает, что обе стороны нередко предпочитают перевозить грузы по автомобильной дороге Кашгар-Кульма-Хорог-Душанбе, чем по железной дороге. По оценкам участников грузоперевозок, с которыми автор имел личные беседы, этот путь быстрее, надежнее, дешевле.

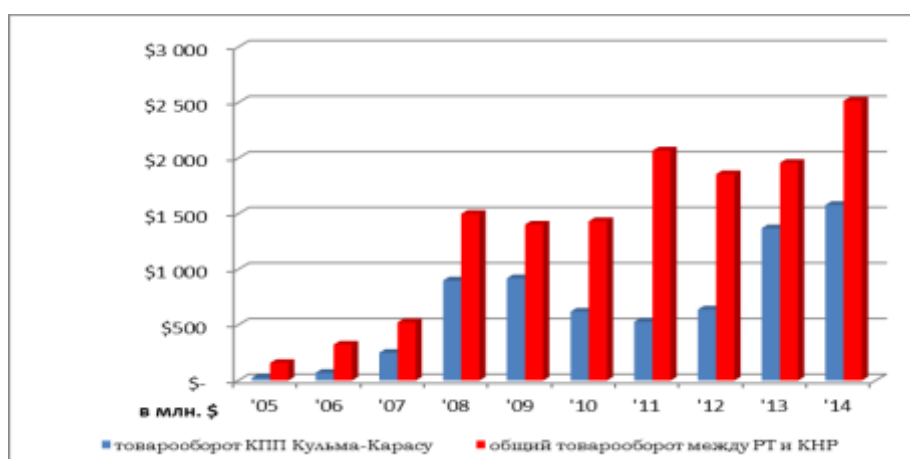


Рис. 1. Сравнительный анализ объема торговли между КНР и РТ через КПП Кульма-Карасу и общего объема торговли между КНР и РТ (2005-2014гг.). Данные предоставлены Таможенной службой КНР.

13. Анализ пассажирооборота свидетельствует о том, что число граждан обеих стран, пересекших КПП за период с 2005 по 2014 гг., увеличилось с 2 561 до 28,275 человек, то есть почти в двенадцать раз (см. Рис.2). При этом, в 2014 г. число пассажиров, которые воспользовались КПП, увеличилось по сравнению с 2013 г. (19,339 человек) на 8 тысяч 936 человек. Это указывает на то, что КПП «Кульма/Карасу» является вторым по значимости каналом после авиационного, которым активно пользуются граждане двух соседних государств для осуществления деловых и частных поездок.

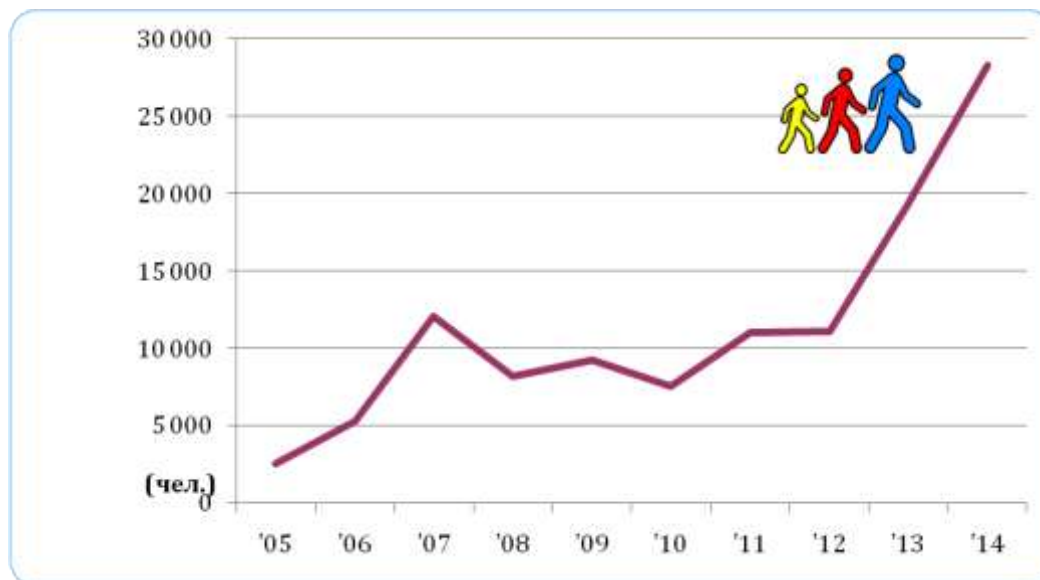


Рис. 2. Динамика роста пассажиро потока между КНР и РТ через КПП «Кульма-Карасу» (2005-2014гг.).

Данные предоставлены Таможенной службой КНР

14. За истекший период грузооборот через КПП Кульма/Карасу также резко возрос (см. Рис.3). Если в 2005 году через него было перевезено 12,5 тысяч тонн грузов, в 2010 году - 120,3 тысяч тонн, то в 2014 году - 414 тысяч тонн. Таким образом, по сравнению с 2005 годом грузооборот через КПП возрос почти в 35 раз. Показательно, что в 2008/2009 годах, на которые пришелся пик блокирования узбекской стороной грузов, перевозимых по железной дороге из Китая в Республику Таджикистан, было перевезено около 200 тысяч тонн грузов на общую сумму 1 миллиард 820 миллионов долларов. Таким образом, КПП сыграл решающую роль в том, чтобы народнохозяйственные грузы и товары из Китая вовремя дошли до заказчиков и потребителей в РТ.

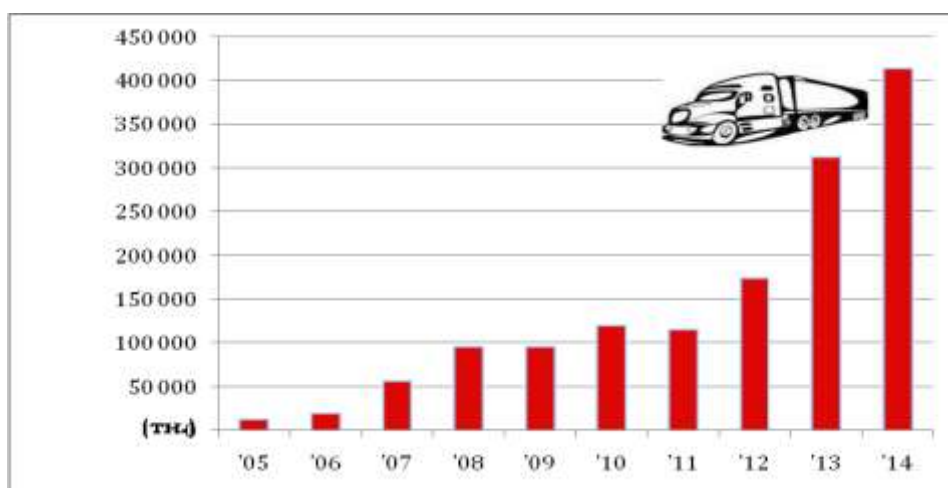


Рис. 3. Объем грузов, перевезенных через КПП «Кульма-Карасу» (2005-2014гг.).

Данные предоставлены Таможенной службой КНР

15. За десять лет (2005-2014 гг.) товарооборот через КПП «Кульма/Карасу» последовательно и неуклонно набирал высоту и с 26 млн долларов в 2005 г. достиг 1 млрд 580 млн долларов в 2014 г., то есть вырос более чем в 60 раз. Примечательно, что после некоторого спада товарооборота в 2010-2012 гг.. в связи с мировым финансово-экономическим кризисом, отразившимся в том числе и на внешнеторговом обороте между РТ и КНР, в 2013 г. произошел резкий скачок во взаимной внешней торговле (1 млрд 370 млн долларов), который был закреплен новой рекордной высотой в 2014 г. - 1 млрд 580 млн долларов (см. Рис.4).

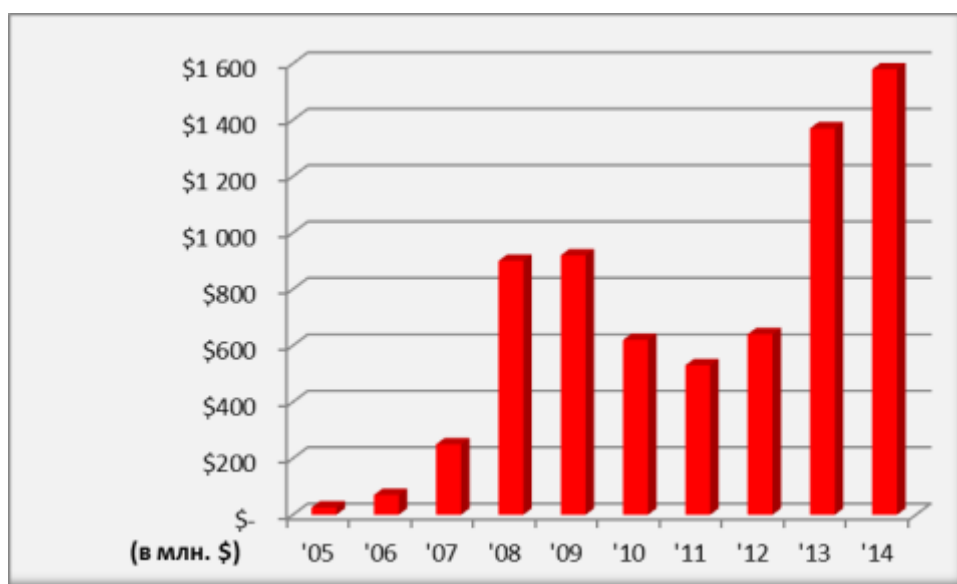


Рис. 4 Объем внешней торговли между РТ и КНР через КПП Кульма-Карасу (2005-2014гг.) Данные предоставлены Таможенной службой КНР

16. Очевидно, что КПП «Кульма/Карасу» в ближайшей и отдаленной перспективе будет играть такую же значимую роль, как и доставка грузов из Китая в Таджикистан по железной дороге через Казахстан и Узбекистан. Свидетельство тому - планы по дальнейшей реконструкции автомобильной дороги, через территорию Таджикистана, соединяющей Китай с Узбекистаном и Афганистаном. Эту точку зрения разделяет и известный российский ученый-политолог А.А. Князев, который отмечает высокий потенциал дороги Ош (Кыргызстан) – Хорог (Таджикистан) – Файзабад (Афганистан) [12]. «Памирский тракт» - это единственная круглогодичная наземная магистраль через Памир, к которой перпендикулярно выходит дорога от КПП «Кульма/Карасу».

17. Подписание в г. Душанбе на саммите ШОС (11-12 сентября 2014 г.) Соглашения между правительствами государств-членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок открывает новую страницу в истории КПП «Кульма/Карасу». Оно предусматривает обеспечение устойчивости транзита грузов по территории стран участниц ШОС, а также упрощение регистрации, получение виз, участие стран в создании транспортной инфраструктуры на территории других государств ШОС. Этим Соглашением определен также маршрут следования грузов автомобильным транспортом из КНР в РТ по автотрассе Урумчи-Карасу в Китае и далее по маршруту Кульма-Хорог-Душанбе в Таджикистане. Таким образом, указанный маршрут официально приобретает международное значение и становится одной из ключевых автомобильных артерий для перевозки грузов из Китая в государства Центральной Азии и Афганистан, а также из центрально азиатского региона в Китай и Пакистан.

18. 24 января 2015 г. Маджлиси намояндагон (нижняя палата парламента) Таджикистана ратифицировал Соглашение между правительствами стран ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. При обсуждении этого вопроса на сессии таджикского парламента особо отмечался тот факт, что Соглашение де-юре признает Республику Таджикистан в качестве страны – транзитера международных грузов, что открывает новые возможности для повышения объемов грузооборота на обширном евразийском пространстве [16].

19. Выступая на "Диалоге по вопросам укрепления партнерства в области взаимосвязанности" в рамках саммита АТЭС (Пекин, 8 ноября 2014 г.), Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон особое внимание уделил планам Китая по формированию "экономического пояса" вдоль Шелкового пути и отметил, что они имеют "большой исторический смысл" особенно для государств, не имеющих выхода к морю. Президент подчеркнул, что это "еще одна возможность для решения стратегической задачи совместного развития, обеспечения взаимного экономического роста и более свободного перемещения и функционирования его основных составляющих" [19].

20. Перспективные планы РТ совпадают с планами Китая по созданию широкого транспортного коридора «Тихий океан - Балтийское море». Правительство КНР выступает за всемерное развитие дорожного сообщения между государствами-членами ШОС, вносит свой вклад в формирование трансграничной транспортной инфраструктуры, которая могла бы соединить

Восточную, Западную и Южную Азию [10]. В период с 2005 по 2013 г. ежегодный рост прямых инвестиций в развитие транспортных коммуникаций РТ составил в среднем около 15%. За десять последних лет за счет иностранных инвестиций и грантов в Таджикистане осуществлено или находится в завершающей стадии реализации свыше 20 проектов, среди которых 1,5 тыс. км автомобильных трасс государственного значения, 20 мостов, 21 км тоннелей и лавиностойчивых автодорог [4]. Значительна в этом доля Китая.

21. При поддержке правительства КНР за счет льготных кредитов, предоставленных ЭКСИМ Банком Китая, начиная с 2006 г., удалось провести полную реконструкцию 350 километровой автомобильной дороги Душанбе - Чанак (граница с Узбекистаном), а также построить новые мосты и тоннели «Шахристан» и «Чормагзак», протяженностью около 10 км. Кроме того, продолжается реконструкция автомобильной дороги Душанбе-Кульма (Таджикистан-граница Китая). Общий объем средств, предоставленных ЭКСИМ Банком КНР для реализации указанных проектов, достигает 500 млн. долл. США [5]. Весь объем финансирования был осуществлен в рамках льготных кредитов, выделенных правительством Китая государствам-членам ШОС.

22. К началу 2015 г. в РТ реализован целый комплекс мер и инфраструктурных проектов по выводу страны из коммуникационной изоляции. Для Республики Таджикистан достижение этой цели имеет первостепенное значение. На эти цели только за последние годы направлено около 1 млрд долларов, в том числе в 2014 г. – свыше 200 млн долларов, а в предстоящие три года ожидается выделение более 600 млн долларов [20]. В этом направлении реализуются проекты реконструкции автодороги Душанбе-Турсунзаде, Душанбе-Курган-Тюбе-Нижний Пяндж, Айни-Пенджикент, Душанбе-Хорог-Кульма (участок Шурообод-Дарваз), Восе-Ховалинг, строительства железной дороги Душанбе-Курган Тюбе (участок Вахдат-Яван), модернизации и строительства международных и региональных магистралей. Готовятся к реализации проекты по автодорогам Дарваз-Вандж (граница Рушанского района) и Худжанд-Исфара. Осуществление этих проектов позволит соединить Таджикистан с другими сопредельными странами, то есть с региональной коммуникационной инфраструктурой. Формирование международных транспортных магистралей создаст еще больше возможностей для развития всех регионов страны, превратит Таджикистан в надежный и активный транспортный узел для транзита международных грузов.

23. Таджикистан находится на одном из важных и оживленных перекрестков азиатских дорог и благодаря успешной деятельности КПП "Кульма/Карасу" уже играет роль связующего звена между Китаем и другими сопредельными и дальними странами обширного евразийского региона. По оценке авторитетного российского эксперта С.Л. Сазонова «открытие КПП «Кульма/Карасу» и в целом автомобильной дороги Душанбе-Хорог-Кашгар имело прорывное значение для развития торгово-экономических отношений между двумя странами. Формирование международного транспортного коридора между Душанбе и Кашгаром – явный сигнал о начале формирования интеграционного транспортно-экономического пространства в Припамирье» [7]. И не только.

24. КПП «Кульма/Карасу» в последние годы привлекает все большее внимание любителей экологического туризма и альпинизма. Набирает силу «туристическое» дыхание по древнему маршруту из г. Кашгар в Китае до одного из «сторожилов» Великого шелкового пути г. Худжанта в Таджикистане. Этот путь пролегает через «город в облаках» - г. Хорог, а также г. Куляб, недавно отметивший свое 2700-летие; перед путешественниками открывается «изумрудное море» г. Нурек; столица Таджикистана город Душанбе, живописные горные ущелья и цветущие долины. Особенно притягателен величественный и загадочный Памир – «Крыша мира», как образно назвал этот край великий итальянский путешественник Марко Поло. Некогда здесь пересекались носители основных мировых религий и культур, среди гор-великанов сформировавшие особую одухотворенную атмосферу. На древней таджикской земле и сегодня можно встретить следы доисторических людей и древних цивилизаций, разнообразных культур и религий. Пример тому - уникальная 14-метровая скульптура Будды, погруженного в нирвану. Она относится к 8 веку нашей эры. Это – самая большая находка древнебуддийского искусства, найденная на территории Центральной Азии. Города-музеи, - Пенджикент и Истаравшан, Куляб и Худжанта, – некогда выполнявшие функцию важнейших центров ремесла и культуры на Великом шелковом пути, до наших дней сохранили в себе неповторимый облик древних среднеазиатских городов и самобытность национальных традиций таджиков.

25. Таким образом, открытие в 2004 г. КПП «Кульма/Карасу» на таджикско-китайской границе ознаменовало собой не только начало выхода Таджикистана из транспортного тупика, но и дало мощный толчок формированию национального транспортного комплекса современного типа с выходом на главные автомобильные магистрали Китая, Южной и Юго-Восточной Азии, превратило РТ в крупный транзитный перекресток международной торговли, обеспечило китайским компаниям самый короткий путь для доставки грузов в РТ, другие страны Центральной Азии, Афганистан и Иран. Очевидно, что по мере "мирного возвышения Китая" и дальнейшего углубления отношений стратегического партнерства комплексная взаимосвязанность РТ и КНР будет расти, равно как роль и место КПП "Кульма/Карасу" в международной торговле.

Литература

1. В период 1992-1997 гг. в РТ имел место кровопролитный гражданский конфликт.

2. Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве между РТ и КНР подписан 15 января 2007 г. в г. Пекин.

Перевал Кульма расположен примерно в 80 км от таджикского кишлака Мургаб и в 850 км от Душанбе. На китайской стороне в 12 км от перевала находится селение Карасу; КПП находится на Каракорумском шоссе примерно в 60 км от Ташкургона и в 220 км от г.Кашгар. [https://ru.wikipedia.org/wiki/Кульма_\(перевал\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Кульма_(перевал))

3. Подсчитано автором на основе данных, предоставленных Министерством транспорта РТ

4. Подсчитано автором на основе данных, предоставленных ЭКСИМ Банком Китая.

5. Республика Таджикистан провозгласила о своей независимости 9 сентября 1991 г.
6. С.Л. Сазонов. Россия-Китай: сотрудничество в области транспорта. М., КРУГЪ, 2012. С.199
7. С.Л. Сазонов. Транспорт Китайской Народной Республики. Москва. КРУГЪ. 2012.
8. Самой высокой точкой пересечения границ в мире считается Хунджерабский перевал (4,693 метров над уровнем моря), а проходящее через него Каракорумское шоссе — самым высокогорным международным шоссе. Шоссе строилось с 1966 по 1986 гг. по древнему маршруту Великого шёлкового пути.
http://en.wikipedia.org/wiki/Khunjerab_Pass
9. Си Цзиньпин. О государственном управлении. Пекин. Издательство литературы на иностранных языках. 2014. С. 391.
10. Таджикистан-Китай. Сборник основных документов (1992-2007 годы). Пекин. Международная жизнь. 2008., С.146.
11. <http://cawater-info.net/review/afghanistan.htm>
12. <http://news.tj/ru/news/kpp-kulma-karasu-na-tadzhiksko-kitaiskoi-granitse-otnyne-budet-rabotat-kruglogodichno>
13. http://russian.china.org.cn/china/txt/2010-04/29/content_19929813.htm
14. <http://russian.people.com.cn/31521/6505532.html>
15. <http://vecherka.tj/news/soglashenie-dlya-ustojchivogo-tranzita-gruzov-ratifitsirovano/>
16. http://www.iran.ru/news/economics/20354/Na_Pamire_otkrylysa_pervyy_avtomobilnyy_perehod_mezhdu_Tadzhikistanom_i_Kitaem
17. <http://www.news.tj/ru/news/tadzhikistan-i-kitai-sostavili-grafik-raboty-kpp-kulma>
18. <http://www.president.tj/ru/node/7860>
19. <http://www.president.tj/ru/node/8137>

АЛИМОВ Р.

ОИД БА МАСЪАЛАИ АЗ БУНБАСТИ КОММУНИКАТСИОНӢ БАРОМАДАНИ ТОЧИКИСТОН

Бо ташаббуси Президенти Тоҷикистон мухтарам Эмомалӣ Раҳмон дар Тоҷикистон стратегияи аз бунбасти коммуникатсионӣ баровардани ҷумҳури амалӣ мешавад. Дар асоси ин стратегия эҷоди шабакаи ягонаи нақлиёти дохили кишвар ва пайвасти кардани он бо системаи ҷаҳонии нақлиёти давлатҳои дигар, ки ба талаботи стандартҳои муосир ҷавобгӯ бошад, қарор дорад. Ҳамчунин ҳамроҳ шудан ба конвенсияҳо ва шартномаҳои байналмилалӣ роҷеъ ба нақлиёт дар назар дошта шудааст.

Дар шароити муосир, ки ҳамкориҳои байналмилалӣ ва равандҳои ҳамгироӣ тавсия меёбад, ба ташаккули шабакаҳои гузаргоҳҳои нақлиёти байналмилалӣ дар фазои АвроОсиё аҳамияти ҷиддӣ дода мешавад. Ҳамсоияи Тоҷикистон Ҷумҳурии Хитой барои тавсияи магистралҳои нақлиёти дохили ва пайвастании онҳо бо шоҳроҳҳои байналмилалӣ нақлиётӣ дар Шоҳроҳи абрешим намунаи хуб нишон дода истодааст.

Калидвожаҳо: Тоҷикистон, Хитой, Кулма, Қарасу, шабакаҳои нақлиётӣ, Шоҳроҳи абрешим.

**ON THE ISSUE OF TAJIKISTAN'S EXIT FROM
A TRANSPORTATION DEAD-LOCK**

Under the initiative of Emomali Rakhmon, President of the Republic of Tajikistan a strategy is being implemented on the issue of the country's exit from the transport dead-lock. In accordance with this strategy, a united transport system is being created which connects to the international transport arteries. At the same time the work is continuing for Tajikistan to join international agreements in transport sphere.

In a modern globalized world when international trade cooperation is developing major attention and importance is paid to the border check points which play a role of a bridge between Europe and Asia.

People's Republic of China as a neighbor to Tajikistan demonstrates a great example of active development of the transportation system inside its country and its connection to the international highways.

Communication interconnectedness gives rebirth to the Great Silk Road.

Key words: Tajikistan, China, Kulma, Karasu, transport communication, the Great Silk Road