

Выступление

**Председателя Госкомитета охраны окружающей среды и лесного хозяйства Республики Таджикистан
Абдувохита Якубовича Каримова
на Четырнадцатом Экономическом Форуме ОБСЕ**

Развитие транспорта и окружающая среда в Республике Таджикистан

Прага 22-24 мая 2006 г.

Уважаемый Председатель,
Дамы и господа!

Позвольте от имени Правительства Республики Таджикистан и лично от себя выразить искреннюю признательность Организации по Безопасности и Сотрудничеству в Европе за приглашение и, в частности Центру ОБСЕ в г. Душанбе за содействие принять участие в работе Четырнадцатого Экономического Форума ОБСЕ по рассмотрению вопросов развития транспорта для укрепления регионального экономического сотрудничества и стабильности и его воздействие на окружающую среду.

Региональное и международное сотрудничество в области охраны окружающей среды является одним из главных направлений в деятельности Правительства Республики Таджикистан, способствующее к повышению эффективности многих принимаемых решений и осуществлению практических мер по улучшению состояния окружающей природной среды в стране и в регионе.

Как известно, Республика Таджикистан активно участвовала в подготовке Международной Конференции, которая проходила 7-8 ноября 2005 года в г. Душанбе и представители Таджикистана также участвовали в первом этапе Форума в Вене, в январе текущего года. Это ещё раз подтверждает, стремление Таджикистана поддерживать международную политику развития и создавать благоприятные условия для их реализации у себя в стране и регионе.

Уважаемые участники,

Наша страна за последние годы разработала и утвердила ряд программ и нормативно-правовые документы в области охраны окружающей среды, в том числе по охране атмосферного воздуха и развития транспорта:

- Закон об охране окружающей среды (1993);
- Закон о движении транспорта (1995);
- Закон об охране атмосферного воздуха (1996);

- Закон о транспорте (2000).

Эти законы определяют государственную политику охраны природы и поддержки развития транспортного сектора. Особо обращается внимание на разработку надлежащей системы транспортного управления. Вышеназванные законы на правовом уровне создают благоприятные возможности инвестированию в транспортный сектор и международному сотрудничеству.

За короткий исторический период Таджикистан превратился из края классического бездорожья в республику современного транспорта, прошёл путь от горных троп и караванных трактов к автомагистралям и воздушным трассам.

Транспорт в Республике Таджикистан является неотъемлемой частью развития его экономики. В силу особенностей географического положения Таджикистана передвижение грузов и пассажиров осуществляется главным образом автомобильным транспортом.

Вот несколько фактов о состоянии автомобильного транспорта.

Средний «возраст» автомашин почти «пенсионный» - от 10 до 15 лет.

Всего 40% парка тяжелых транспортных средств находится в рабочем состоянии при высоких эксплуатационных затратах.

Более 80% транспорта подлежит списанию.

Автомобильный транспорт выполняет более 84% всех грузовых и 68,4% пассажирских перевозок.

Совершенно очевидно, что стареющий парк автомобилей, несовершенство транспортной политики в части регулирования качества топлива, экологичности транспорта, низкой эффективности инспекторского надзора и технического обслуживания, увеличивают отрицательное воздействие транспортных средств на окружающую среду.

Имея в виду тот факт, что Республике Таджикистан определены три основных транспортно транзитных коридора, которые включены в сеть Азиатских автомобильных дорог, как международный маршрут АН-7, АН 65 и АН-66, возникает логический вопрос: насколько это ещё увеличит отрицательное воздействие транспортных средств на окружающую среду, т.к. главным видом транспорта остаётся автомобильный транспорт по следующим причинам:

Хотя железнодорожный транспорт Таджикистана и является стратегическим видом транспорта, посредством его осуществляются практически все международные перевозки, вместе с тем железные дороги республики требуют значительных инвестиций на реконструкцию и обновление, особенно имея в виду возможность их продления до индийских портов.

Воздушные перевозки в последнее десятилетие резко сократились из-за высоких эксплуатационных расходов и неудовлетворительного состояния авиационного комплекса республики.

Обобщая ситуацию, можно сказать, что в Таджикистане транспорт остается одним из самых крупных загрязнителей окружающей среды. Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от передвижных источников составляет более 70 %.

Кроме того, в Таджикистане используются стандарты на качество топлива и нормативов выбросов от транспортных средств, основанные на системе ГОСТ бывшего СССР. Эти стандарты не стимулируют обновление автотранспортного парка и не отвечают требованиям переходных экономических отношений.

В результате, транспорт является значительным источником эмиссии одного из основных парниковых газов – CO_2 . По данным Национального плана действий Республики Таджикистан по смягчению последствий изменения климата, эмиссия CO_2 от транспорта (включая автомобильный, железнодорожный и авиационный) составляла 533,4 тыс. тонн. Однако нормирование выбросов парниковых газов в транспортном секторе не проводится, а учет выбросов вредных веществ от передвижных источников в целом по отрасли ведется главным образом на основании расхода топлива.

Другая очень важная экологическая проблема состоит в следующем.

Развитие транспортной инфраструктуры в условиях Таджикистана, где горы составляют более 93 % территории страны при абсолютных высотах от 300 до 7495 м, высокой сейсмичности интенсивных геодинамических процессов, имеет исключительно сильное воздействие на сохранение ёмкости экосистем, склоновую деградацию и другие экзогенных процессы.

В связи с этим, поддержание и развитие дорожной инфраструктуры в настоящее время требует особого внимания с точки зрения оптимизации выбора альтернативных вариантов программ с целью минимизации их воздействия на состояние окружающей среды, особенно в охраняемых природных территориях, которые в Таджикистане составляют около одной четверти от общей площади страны. К сожалению, в советское время на это мало обращали внимания, поэтому в придорожных участках началась деградация склонов, сход лавин и селей, паводки и т.д.

Можно было бы избежать многих из этих природных катастроф, если была бы проведена квалифицированная оценка воздействия проекта на окружающую среду, своевременно были бы спроектированы и сооружены противоселевые и паводковые сооружения, разработка притрассовых карьеров инертных материалов и подрезка склонов, отсыпка материалов проводилась в соответствии с техническими нормами экобезопасности.

Кроме того, в Таджикистане особую значимость для устойчивости склоновых территорий имеет лесопосадки, особенно в притрассовых зонах. С одной стороны они выступают как буфер от выбросов загрязняющих веществ, с другой - как стабилизирующий фактор от деградации склоновых процессов. Ежегодно в Таджикистане высаживаются до _____ (3 млн.?) саженцев, из которых 70-80 % приживаются. В этом благородном процессе

участвуют практически всё население страны, отечественные и международные предприятия и организации.

Хочу с удовольствием отметить вклад Центра ОБСЕ в г. Душанбе, который ежегодно содействует в посадке десятков тысяч саженцев и является надёжным партнёром в исследовании и подготовке стратегических документов в области охраны окружающей среды, развитии экологического образования и воспитания населения республики.

Подытоживая своё выступление, хочу отметить, что на современном этапе важно правильно оценить, насколько принимаемые нами решения гармонично согласованы с вопросами сохранения окружающей среды, насколько принимаемые нами проекты учитывают друг друга, и как они взаимообусловлены. Важность решения и понимания этих вопросов необходимо для того, чтобы довести до минимума негативное воздействие на природную среду и нерациональное использование природных ресурсов при развитии транспорта и новых транспортных коридоров.

К сожалению, одному Таджикистану очень трудно справиться с этой сложной задачей, поэтому, пользуясь случаем, я бы хотел обратиться и к ОБСЕ, которая очень много делает по защите окружающей среды в Таджикистане, и к другим международным организациям с просьбой помочь нашей стране развить соответствующие институциональные и технические структуры по оценке воздействия на окружающую среду.

Спасибо за внимание !