

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ СЕТИ ПЛАТНЫХ ДОРОГ В РЕСПУБЛИКЕ УЗБЕКИСТАН

Баходиров Хасан Зариф Угли, студент 3-го курса

кафедры «Автомобильные дороги»

Белорусский национальный технический университет, г. Минск

(Научный руководитель – Шишко Н.И., старший преподаватель)

Автомобильные дороги важная составляющая транспортной инфраструктуры страны. От их качества и протяжённости зависит скорость перемещения грузов, как на внутреннем рынке, так и на трансконтинентальных маршрутах, соединяющих Европу и Азию.

На сегодняшний день, укрупнённо, протяженность автомобильных дорог Республики Узбекистан составляет 184 тыс. км, в том числе:

42 654 км – общего пользования;

67 274 км – сельских дорог;

61 664 км – городские улицы;

5462 км – собственность предприятий;

6631 км – принадлежащие ведомствам.

По территории страны (Рис.1) проходят международные автотранспортные коридоры [1]:

Узбекистан – Афганистан – Пакистан;

E40 (Европейское направление): Франция – Бельгия – Германия – Польша – Украина – Россия – Казахстан – Узбекистан – Туркменистан – Кыргызстан – Казахстан;

E60 (Европейское направление): Франция – Швейцария – Австрия – Германия – Венгрия – Румыния – Грузия – Азербайджан – Туркменистан – Узбекистан – Таджикистан – Кыргызстан – Китай;

E123 (Европейское направление): Россия – Казахстан – Узбекистан – Таджикистан;

E003 (Европейское направления): Узбекистан – Туркменистан;

E004 (Европейское направление): Казахстан – Узбекистан;

E005 (Европейское направления): Узбекистан (Гузар – Самарканд);

E006 (Европейское направление): Таджикистан (Айни) – Узбекистан (Коканд);

E007 (Европейское направления): Узбекистан (Ташкент- Коканд – Андижан) – Кыргызстан (Ош – Иркештом);

уменьшение доли транспортных издержек в себестоимости продукции. В ходе достижения целей необходимо решить следующие задачи:

привлечение в отрасль частных инвестиций на принципах государственно-частного партнёрства; – создание транспортных коридоров, соединяющих экономически развитые регионы и таможенные терминалы в стратегически важных направлениях;

строительство скоростных магистралей в обход населённых пунктов; внедрения и развитие сети платных автомагистралей.

Создание сети платных автомобильных дорог в Узбекистане сегодня рассматривается как перспективный путь решения имеющихся проблем в сфере дорожной инфраструктуры. Законопроект разработан Государственным комитетом Республики Узбекистан по автомобильным дорогам.

Платная дорога – автомобильная дорога, за проезд по которой с водителей взимается определённая плата. Данная форма оплаты вводится с целью покрытия расходов на строительство и содержание дороги. Часто платными являются скоростные дороги, мосты и туннели. Платные дороги в том или ином виде существовали с давних времён. Пошлина взималась с путешественников, следовавших как на повозке или верхом, так и пешим образом.

Согласно проекту документа, владельцам платных автомобильных дорог могут быть государственные органы, физические или юридические лица, владеющие платными автомобильными дорогами на праве собственности или других вещных правах в соответствии с законодательством Республики Узбекистан. При этом обязательства по организации дорожного движения и обеспечению беспрепятственного проезда транспортных средств пользователей по платной автомобильной дороге и полномочия по управлению работой системы взимания платы за проезд по платным автомобильным дорогам будут возложены на оператора [2].

Пользователями платных автомобильных дорог будут считаться физические и юридические лица, использующие платные автомобильные дороги в качестве участников дорожного движения. В свою очередь платной автомобильной дорогой будет считаться имущественный комплекс, предназначенный для непрерывного и безопасного движения транспортных средств с предусмотренными законодательством скоростями, нагрузками и габаритами использование которой осуществляется на платной основе. Отмечается, что платные автомобильные дороги могут находиться только государственной собственности, если иное не предусмотрено соглашением о государственно-частном партнёрстве и законом «О государственно-частном партнёрстве» [2].

Решение об эксплуатации автомобильной дороги на платной основе принимается:

в отношении автомобильной дороги общего пользования – Кабинетом Министров;

в отношении улиц городов и иных населенных пунктов – органами государственной власти на местах.

Объективно предусмотрено, что решение об эксплуатации автомобильной дороги на платной основе будет приниматься при условии обеспечения альтернативного бесплатного проезда по существующей сети автомобильных дорог общего пользования между населенными пунктами, соединяемыми предполагаемой к эксплуатации на платной основе автомобильной дорогой либо при условии обеспечения альтернативного бесплатного проезда до ввода в эксплуатацию строящейся (реконструируемой) платной автомобильной дороги. Размер платы за проезд по платной автомобильной дороге будет устанавливаться оператором [2].

Методика расчета платы за проезд транспортного средства по платным автомобильным дорогам и максимальный размер такой платы утверждаются Кабинетом Министров. При этом размер платы за проезд транспортных средств по платной автомобильной дороге устанавливается равным для всех пользователей платной автомобильной дороги в отношении транспортных средств одной категории [2].

Отмечается, что размер платы за проезд по платной автомобильной дороге может быть дифференцированным для различных категорий транспортных средств в зависимости от времени суток, дня недели или месяца года. От платы за проезд транспортных средств по платным автомобильным дорогам и платным участкам автомобильных дорог освобождаются [2]:

транспорт общего пользования (за исключением такси, в том числе маршрутного такси, а также автобусов, осуществляющих перевозки в междугородном и международном сообщении);

специальные транспортные средства, оборудованные устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемые для осуществления деятельности пожарной охраны, общественной безопасности, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб, военной и таможенной служб;

транспортные средства государственных организаций почтовой связи, осуществляющие перевозки почтовых отправлений и денежных средств, а также сопровождающих почтовые отправления и денежные средства работников таких организаций;

иные категории пользователей платными автомобильными дорогами, определенные законодательными актами Республики Узбекистан.

По предварительным расчётам стоимость реализации введения платной дороги в эксплуатацию Ташкент – Андижан (340 км) будет стоить 2 млрд долларов США, дороги Ташкент – Самарканд (300 км) – 1,5 млрд долларов США, период строительства в течение 5 – 8 лет [2].

Согласно приблизительным расчётам, для легковых машин, стоимость платы за проезд может составить [3]:

Ташкент – Андижан – около 5 долларов США;

Ташкент – Ангрен – 1,7 долларов США;

Ташкент – Коканд – 1–2 доллара США.

Для грузовых автомобилей установлены более высокие тарифы – Ташкент – Андижан – 20 долларов США.

В соответствии с законопроектом, платные автомобильные дороги могут создаваться за счет средств республиканского бюджета и бюджетов органов власти на местах, средств, привлеченных специально уполномоченным государственным органом в области платных автомобильных дорог, собственных и (или) заемных средств физических и юридических лиц или на основе соглашений о государственно-частном партнерстве.

Проект строительства и эксплуатации платной автодороги Ташкент – Андижан изучается Министерством транспорта и Всемирным банком. Исходя из целесообразности реализации проекта на основе ГЧП, планируется объявить тендер во втором квартале 2021 года и определить победителя тендера во втором квартале 2022 года. При этом предполагаемый период строительства составляет 24 месяца [3].

План также включает в себя проекты модернизации авиационной инфраструктуры. Отмечается, что Всемирный банк провел исследование возможностей модернизации региональных аэропортов в Узбекистане через механизм ГЧП. На эту работу Глобальный инфраструктурный фонд (GIF) выделил грант в размере 350 тыс. долларов [3].

Пилотная программа по строительству и модернизации аэропортов включает в себя аэропорты Андижанской, Кашкадарьинской, Хорезмской областей и Республики Каракалпакстан [3].

Помимо этого, в сотрудничестве с Азиатским банком развития (АБР) разрабатывается стратегия развития автомобильных дорог в Узбекистане до 2030 года, а со Всемирным банком – мастер-план транспортного сектора [3].

Литература:

1. Министерство инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистана [Электронный ресурс]. – <https://www.mift.uz> Дата доступа: 21.11.2021
4. Агентство по привлечению иностранных инвестиций при министерстве инвестиций и внешней торговли Республики Узбекистана [Электронный ресурс]. – <https://invest.gov.uz> Дата доступа: 21.11.2021
5. Портал обсуждения проектов нормативно – правовых актов Узбекистана [Электронный ресурс]. – <https://regulation.gov.uz> Дата доступа: 21.11.2021
6. Государственный комитет Республики Узбекистан по автомобильным дорогам [Электронный ресурс]. – <https://www.uzavtoyul.uz/ru/> Дата доступа: 21.11.2021