

**АКАДЕМИЯИ ИДОРАКУНИИ ДАВЛАТИИ НАЗДИ ПРЕЗИДЕНТИ
ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН**

ВБД: 338.47+338.24:351(575.3)
ТКБ: 65.9(2)37+67.99(2)1(2 тоҷик)
Ш: - 32

Бо ҳуқуқи дастнавис



ШАРИФӢ СУБҲИДДИН ҲАБИБУЛЛО

**РУШДИ ИНФРАСОХТОРИ ДОЛОНҲОИ НАҚЛИЁТИ
АВТОМОБИЛӢ ТАВАССУТИ ШАРИКИИ ДАВЛАТ БО
БАХШИ ХУСУСӢ ДАР ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН**

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии доктори
фалсафа (PhD) – доктор аз рӯи ихтисоси 6D051000 – Идоракунии давлатӣ
ва маҳаллӣ (6D051001 – Идоракунии давлатӣ ва маҳаллӣ)

ДУШАНБЕ – 2026

Диссертатсия дар кафедраи идоракунии молияи давлатӣ ва иқтисоди рақамии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон иҷро шудааст.

Роҳбарони илмӣ:

Бобоев Олимҷон, доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори кафедраи идораи давлатӣ ва иқтисоди миллии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон

Муқарризони расмӣ:

Самандарзода Искандар Ҳусейн, доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори кафедраи таҳлили иқтисодӣ ва омили Донишгоҳи аграрии Тоҷикистон ба номи Ш.Шоҳтемур

Ҷалилов Умарҷон Ҷамилович, доктори илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи ташкили интиқол ва идора дар нақлиёти Донишгоҳи техникаи Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ

Муассисаи пешбар:

Донишгоҳи байналмилалӣ сайёҳӣ ва соҳибкорӣ Тоҷикистон

Ҷимояи диссертатсия санаи «27» майи соли 2026 соати 10:00 дар ҷаласаи Шурои диссертатсионии 6D.KOA - 107-и назди Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон (734003, шаҳри Душанбе, Саид Носир 33, E-mail: olimov.saadi86@mail.ru) баргузор мегардад.

Бо диссертатсия ва автореферат дар китобхонаи илмӣ ва сомонаи расмии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон www.apa.tj шинос шудан мумкин аст.

Автореферат «___» _____ 2026 ирсол карда шуд.

**Котиби илмӣ шурои диссертатсионӣ,
номзади илмҳои иқтисодӣ,**

дотсент



Олимов С.И.

МУҚАДДИМА

Мубрамии мавзуи таҳқиқот. Тоҷикистон метавонад танҳо дар сурати навсозии низоми иқтисодӣ рушди муваффақонаро дар шароити рақобати саҳт дар бозори ҷаҳонии ҳамлу нақли борҳои ҳоҷагии ҳалқи кишвар ва транзитӣ дошта бошад. Ба кишвари транзитӣ табдил додани Тоҷикистон яке аз вазифаҳои стратегии Ҳукумати кишвар ба ҳисоб меравад.

Яке аз омилҳои қафомонии рушди иҷтимоӣ-иқтисодии Тоҷикистон ҳолат ва сатҳи пасти рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мебошад. Тибқи маълумоти аз коршиносони соҳаи нақлиёт бадастновардаи мо, айна ҳол, ба меъёрҳои байналмилалӣ танҳо 40 фоизи роҳҳои автомобилгарди ҷумҳуриявӣ ва 34 фоиз роҳҳои автомобилгарди маҳаллӣ мувофиқат мекунад.

Бояд қайд кард, ки инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамаи омилҳоеро фаро мегирад, ки барои ҳаракати автомобилҳо зарур аст. Ба он роҳҳои автомобилгард, пулҳо, нақбҳо, эстакадаҳо ва дигар иншооти муҳандисӣ дохил мешаванд. Ҳамчунин, нуқтаҳои хизматрасонӣ, ҷойҳои истироҳат, сӯзишворихонаҳо ва дигар объектҳои, ки ба ронандагон дар роҳ кумак мерасонанд, қисми ин инфрасохтор мебошанд. Ба ғайр аз ин, ҳадамоти роҳдорӣ, ки ба нигоҳдорӣ ва таъмири роҳҳо машғуланд, низ шомили онанд.

Агар инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ фаъолияти судманд дошта бошанд, он гоҳ ин ба объектҳои инфрасохторӣ имконият медиҳад, ки арзиши аслии боркашонӣ ва мусофирбарӣ ҳатто дар дохили кишвар низ паст гардида, раванди ҳамлу нақл тезонида шаванд, маҳдудиятҳои дар қобилияти нақлиётгузаронии роҳҳо ва дастарсии аҳоли ба хизматрасони нақлиёти автомобилӣ ҷойдошта баргараф ва муҳити сармоягузорӣ дар умум барои кишвар беҳтар карда шавад.

Мавриди зикр аст, ки сафарбар кардани кишвар ба савдои ҷаҳонӣ ва ворид шудан ба созмони умумиҷаҳонии савдо (СУС) барои афзоиши сарбории иловагӣ ба шабакаи роҳҳои автомобилгарди дохилӣ ва долонҳои байналмилалӣ мусоидат намуда, пешбинӣ менамояд, ки борҳои транзитии савдои берунаи кишвар афзоиш ёфта, ба тарзи объективӣ зарурати рушди бештари инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ барои мувофиқ шудан ба шароитҳои техникӣ, иқтисодӣ ва экологии кишварҳои пешрафтаи ҷаҳон (дастрасии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар тамоми мавсим, таҳия ва таҷдиди робитаҳои нақлиётӣ бо мақсади рафъи қафомонӣҳои технологӣ аз системаҳои пешрафтаи автомобилӣ, навсозии пойгоҳи техникӣ-технологии истифодабарии технологияҳои инноватсионӣ, рақамӣ ва ғ.) ба роҳ монда шавад.

Аз сабаби он ки инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ ба монанди дигар роҳҳои истифодаи умум дар мувозинаи давлат қарор доранд, давлат ба инкишофи роҳҳо дар кишвар ҳавасманд аст, зеро ин соҳа барои давлат маблағталаб буда, он ба тарзи анъанавӣ аз ҷониби давлат пардохт карда мешавад.

Дар Тоҷикистон дар дурнамои миёнамуҳлат лоиҳаҳои навқунонӣ ва таҷдиди объектҳои аллакай мавҷудаи инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ, ки ҳаҷми маблағгузориҳои онҳо аз имконияти давлат берун мебароянд, афзалият пайдо мекунад. Аз ин сабаб, амалӣ сохтани лоиҳаҳо аз ҳисоби сафарбар кардани дигар сарчашмаи маблағгузорӣ, аз ҷумла, ҷалби сармояи хусусӣ афзалият пайдо мекунад.

Тавре таҷрибаи ҷаҳонӣ нишон медиҳад, роҳи беҳтари ҳалли масъалаи норасоии маблағгузорӣ дар сатҳи ҷумҳуриявӣ, минтақавӣ ва маҳаллӣ барои рушд ва навсозии инноватсионии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, бахусус долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ дар заминаи истифодаи механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ (ШДХ) имконпазир аст ва он имконият медиҳад, ки захираҳои молиявии бахши хусусӣ барои рушди фаъолияти пунарзиши инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҷалб карда шаванд.

Саъю кӯшиши муштаракӣ давлат ва бахши хусусӣ дар асоси ҳамоҳангсозии мутақобила ва сиёсати мувофиқашуда ба истифодаи самараноки захираҳои молиявӣ, ки барои иҷрои вазифаҳо ва ваколатҳои давлатӣ заруранд, мусоидат мекунад.

Аз ин сабаб, заминаҳои хеле зиёде вуҷуд доранд, ки дар афзоиши талабот ба хизматрасонии нақлиётӣ ҳамчун натиҷаи афзоиши гардиши байналмилалӣ молҳо мутобиқ ба афзоиши мувофиқи талабот ба инвеститсияҳо ва инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ ба вуҷуд омада, дар санадҳои меъёрию ҳуқуқӣ тасдиқи худро пайдо намудаанд.

Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 пешбинӣ мекунад, ки яке аз принципҳои муносибати давлат бо субъектҳои фаъолияти соҳибкорӣ бояд рушди шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ буда, ба паст намудани хатарҳои соҳибкорӣ оварда мерасонад ва из гуфтаҳо тасдиқи худро дар доираи баргузори тадқиқот, истифодаи васеи технологияҳои нав, рушди инфрасохтори нақлиётӣ равона пайдо мекунад.

Аз ҳамин ҷост, ки яке аз самтҳои асосии сиёсати имрӯзаи давлат ин баланд бардоштани самаранокии ҷалби сармоягузорӣ ба инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва умуман ба иқтисодиёт мебошад. Барои расидан ба ин ҳадаф ҳамкориҳои зичи давлат бо бахши хусусӣ дар маблағгузориҳои лоиҳаҳои сармоягузорӣ, пуштибонии ҳамаҷонибаи фаъолияти сармоягузорӣ ва фароҳам овардани муҳити мусоиди сармоягузорӣ тавассути истифодаи механизми шарикӣ байни давлат ва хусусӣ (ШДХ) муҳим арзёбӣ мегардад. Динамикаи рушди соҳаҳо исбот мекунад, ки дар солҳои наздик барои роҳандозӣ намудани лоиҳаҳои инфрасохторӣ дар асоси шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ давлат воситаҳои пулии зиёди бахши хусусиро ҷамъоварӣ намуда, барои рушди ин самти фаъолият шароити мусоид муҳайё месозад.

Тибқи Барномаи давлатии рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, ки бо Қарори Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон № 165 аз 1 апрели соли 2011 тасдиқ шудааст, бояд шабакаи роҳҳои автомобилгард бо болопӯши саҳт рӯйпӯш гардида, тавассути онҳо тамоми нуқтаҳои аҳолинишини кишвар ба ҳам пайваست карда шаванд.

Аз ин рӯ, мавзӯи ин кори илмӣ – таъмини рушди инфрасохтори роҳҳои автомобилгард ва долонҳои нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон тавассути механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ, амали саривақтӣ ва ҳам ниҳоят мубрам ҳисобида мешавад.

Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ. Бояд гуфт, ки ҷабҳаҳои умумӣ методологии ҳамкориҳои давлат бо бахши хусусӣ дар самти ташаккул, фаъолият ва рушди механизми шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ, ки доираи ҳадафи диссертатсияи мазкурро дар бар гирифтаанд, дар як қатор таҳқиқоти олимони ватанӣ ва хориҷӣ мавриди назар қарор гирифтаанд. Э.Б. Аткинсон тавсифи системавии осори фаъолияти иқтисодиро дар доираи ҳамкориҳои давлат бо бахши хусусӣ дида баромадааст. Ҷ. Гамилтон муносибатҳои шарикӣ миёни муассисаҳои давлатӣ ва доираи соҳибкориро баррасӣ намуда, онро ҳамчун як механизми ояндадори ҳавасмандсозии воридшавии инвеститсия ба инфрасохтор дар доираи ҳалли мушкилоти глобалӣ дар асоси ҳуҷҷатҳои барномавии Созмони Милалӣ Мутаҳид (СММ) тафсир намудааст; Ҷ. Делмон дастури амалӣ барои истифодаи механизми шарикӣ двалат бо бахши хусусиро дар бахши инфрасохтор дар асоси омӯзиши таҷрибаи байналмилалӣ пешниҳод намуда, ҳамаи марҳилаҳои ҷараёни татбиқи ин механизмро баён намудааст. М.Б. Черрод фарқиати шаклҳои гуногуни ин механизмро таҳлил намуда, хусусиятҳои хоси онҳоро нисбат ба хусусигардонӣ ҷудо кардааст. Л.К. Гилрой, Р.В. Пул ва Ш.Сигал асосҳои концептуалии ин механизмро нисбат ба инфрасохтори роҳҳои автомобилгард таҳқиқ намудаанд. Д. Гримси ва М.К. Люис услуб арзёбии хатарҳои истифодаи лоиҳаҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусиро пешниҳод намудаанд. С. Харрис, Ҷ. Холжес, М. Шураи, П. Шулка якҷанд лоиҳаҳои

инфрасохтори бо истифода аз механизми шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар таҷрибаи фаъолияти кишварҳои дар ҳоли рушд буда таҳлил намудаанд. Е.Г. Клайн ва Г.Б. Тисман масъалаҳои таҳлил ва идораи тавсифоти институтсионалии шарикии давлат бо бахши хусусиро омӯхтаанд. В. Кутари таҳлили таҷрибаи байналмилалиро нисбати бунёди сохторҳои ташкилӣ дар мавриди кор бо лоиҳаҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ ва фаъолияти онҳоро гузаронидааст. С.К. Ли дастур дар бораи истифодабарии механизмҳои шарикиро таҳия намудааст. Кори С. Пиндер ба дастгоҳи истилоҳии шарикӣ бахшида шудааст. П. Синелсон масъалаҳои алоҳидаи истифодабарии шарикиро ҳамчун доираи махсуси истифода дар кишварҳои дар ҳоли гузариш қарор дошта, дида баромадааст. Д.М. Амнус, шаклҳои гуногуни шарикиро ҳамчун доираи махсуси ҳамкории давлат ва бахши хусусӣ дар соҳаҳои иқтисод таҳқиқ намудааст.

Дар Ҷумҳурии Тоҷикистон масъалаҳои истифодабарии механизми шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар соҳаҳои гуногуни фаъолияти нақлиёт ва инфрасохтори нақлиётӣ дар тадқиқоти як қатор олимони соҳа, ба монанди: Бобоев О., Бобоев К.О., Бронштейн Я.Т., Раҷабов Р.К., Рауфӣ А., Раҳимов Р.К., Фохаков А.С., Ҷамроев Ф.М., Хоҷаев П.Д., Шералиев А.А. ва дигарон мавриди омӯзишу баррасӣ қарор гирифтааст.

Новабаста ба дастовардҳои зиёди илмӣ, баромадҳо дар конференсҳои ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ нисбати паҳлуҳои гуногуни ташкилию иқтисодӣ ва молиявии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ дар асоси принципҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ масъалаи мазкур ҳалли худро то ба охир пайдо накардааст.

Бояд гуфт, ки мураккабӣ ва бисёрҷабҳагии масъалаи тезонидани навкунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи ватанӣ, пурра таҳқиқ нашудани масъалаҳои вобаста ба асосҳои назариявӣ ва фишангҳои воситаҳои бозории масъалаҳои дар диссертатсияи мазкур дидашаванда вобаста ба ҷалби сармоягузори хусусӣ барои таҳия ва татбиқи лоиҳаҳои инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба шароити кишвар мутобиққардашудаи механизми шарикии давлат бо бахши хусусӣ ба вуҷуд оварданд.

Таҳлилҳои баргузоршуда нишон доданд, ки новобаста ба мутобиқшавӣ ба шароити бозор ҳолати инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистонро наметавон қаноатбахш арзёбӣ намуд. Сохтмони роҳҳои автомобилгарди пулакӣ ва таҳияи системаи иттилоотии мураккаби идораи ҳаракати борҳо дар объектҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ самтҳои ояндадори фаъолияти инфрасохтори долонҳои байналмилалӣи нақлиёти автомобилӣ арзёбӣ карда мешаванд, ки ҳалли масъалаҳои идоракунии давлатии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣро бо истифода аз бартариҳои ин механизм пайдо менамояд ва долонҳои нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон ин имконро доранд.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо ва мавзӯҳои илмӣ. Мавзӯи таҳқиқот бо Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиётӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон барои то соли 2025 ва бо Паёмҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон робитаи наздик дорад. “Бо мақсади пурра ба меъёрҳои замонавӣ мутобиқ гардонидани роҳҳои автомобилгард ва дигар инфрасохтори нақлиётӣ ба мамлақати транзитӣ табдил додани Тоҷикистон пешбинӣ шудааст” “Тайи солҳои охир дар натиҷаи бунёди роҳҳои автомобилгарди байналмилалӣ ва пайвастании Тоҷикистон ба роҳҳои Ҷумҳурии Мардумии Чин, Ҷумҳурии Ислондӣ, Афғонистон, Ҷумҳурии Қирғизистон, кушода шудани роҳи оҳан ва 16 гузаргоҳи сарҳадӣ бо Ўзбекистон кишвари мо аз бумбасти коммуникатсионӣ раҳой ёфт”. “Дар баробари сохта ба истифода додани роҳҳои автомобилгард, тартиби истифодабарии самаранок ва дар ҳолати хуб нигоҳ доштани роҳҳои бунёдгардида яке аз масъалаҳои муҳим ба мебошад”.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади тадқиқот рушди нишондодҳои назариявӣ-методи арзёбии фаъолияти инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ ва таҳияи пешниҳодҳои амалӣ нисбати дар амал истифода бурда шудани онҳо мебошад.

Вазифаҳои таҳқиқот. Дар рафти таҳқиқот вазифаҳои зерин ҳалли худро пайдо менамоянд:

– баргузори таҳлили вазъи мавҷуда ва дурнамои рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ, таҳияи заминаҳои назариявӣ ва таҷрибавӣ ташаккули фаъолияти ҳукумат бо истифода аз имконоти бахши хусусӣ; муайян намудани шартҳои асосии истифодаи механизмҳои шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ;

– муайян кардани хусусиятҳои хоси истифодабарии концепсияи таносуби “нарх – сифат” дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ; шарҳи таҷрибаи ҷаҳонӣ оид ба истифодаи ин концепсия;

– таҳияи услуби идораи тағйирот дар самти нигоҳдории инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ аз ҳудуди Ҷумҳурии Тоҷикистон гузаранда;

– муайян намудани самтҳои асосии тақмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ кишвар ҳамчун механизми тақмили соҳаи нақлиёти автомобилӣ ва таъмини раванқи ҳамкорӣ бо долонҳои нақлиёти автомобилӣ кишварҳои ҳамсоя, ҳамчун воситаи асосии рушди ҳамлу нақли транзитии воситаҳои нақлиёт, бор ва мусофирон.

Объекти таҳқиқот истифодаи механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ дар рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ мебошад.

Мавзӯи таҳқиқот муносибатҳои иқтисоде мебошанд, ки дар мавриди истифодаи механизми ҳамкорӣ давлат бо бахши хусусӣ дар самтҳои рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон ва ҳамкорӣ бо долонҳои нақлиёти автомобилӣ кишварҳои ҳамсояи он ба вуҷуд меоянд.

Фарзияи таҳқиқот қоидаҳои мебошанд, ки мутобиқи онҳо инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ дар заминаи шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ метавонанд рушди босамар дошта бошанд.

Асосҳои назариявӣ таҳқиқотро қонунҳои бунёдӣ, категорияҳо ва методологияи таҳиянамудаи олимони соҳаи иқтисодиёт ва идораи соҳаҳои инфрасохтори истеҳсолӣ, дастовардҳои олимони ватанӣ ва хориҷӣ дар соҳаи рушди нақлиёти автомобилӣ ва рақобатпазирии долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ, инчунин таҳлил, тақлифу пешниҳодҳои олимони ватанӣ соҳа, аз қабилӣ: Бобоев О., Бобоев К.О., Каюмов Н.К., Назаров Т.Н., Раҷабов Р.К., Рауфӣ А., Раҳимов Р.К., Шералиев А.А., Фоҳақов А.С., Хоҷаев П.Д., Ҳамроев Ф.М. ва таҳқиқоти як қатор олимони хориҷи дурро, ки дар рӯйхати адабиёт оварда шудаанд, ташкил менамояд.

Асосҳои методологияи таҳқиқот. Аҳамияти методологияи таҳқиқот аз коркард ва асоснокунӣ методӣ методологияе иборат мебошанд, ки ба таъмини рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ нигаронидашуда иборат мебошанд. Муқаррароти тавсияҳои коркардшуда, метавонанд аз ҷониби вазорату идораҳои соҳавӣ оид ба баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои долонҳои нақлиёти автомобилӣ истифода бурда мешаванд.

Сарчашмаи маълумоти таҳқиқоти диссертасионӣ – санадҳои меъёрию ҳуқуқӣ ва қонунҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, пойгоҳи иттилоотӣ таҳқиқотро маводҳои оморӣ ва ҳуҷҷатҳои меъёрии Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати рушди иқтисод ва савдои Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати молияи Ҷумҳурии Тоҷикистон, Агентии давлатии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, инчунин маводҳои ташкилотҳои байналмилалӣ соҳаи нақлиёти

автомобилӣ ташкил намудаанд. Ба сифати воситаи таҳқиқот дар диссертатсия усулҳои системавӣ, мантиқӣ ва қиёсии таҳлил истифода бурда шудаанд.

Пойгоҳи таҳқиқот. Маҷмуи шароит, имконият ва воситаҳои мебошанд, ки барои гузаронидани таҳқиқоти диссертатсионӣ заруранд, аз ҷумла маълумотҳои Агентии омили давлати назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, маълумотҳои расмӣ вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, муассисаҳои давлатии нигоҳдории роҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, адабиёти илмӣ соҳавӣ ва мушоҳидаҳои муаллиф ташкил медиҳанд.

Диссертатсия дар кафедраи идораи молияи давлатии Академияи идоракунӣ давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон иҷро гардидааст.

Навгони илмӣ тадқиқот дар таҳияи як қатор ҷанбаҳои назариявӣ ва методологӣ зоҳир мегардад, ки имкон медиҳанд механизмҳои шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ истифода шуда, ба ҷалби захираҳои бахши хусусӣ ва истифодаи судманди воситаҳои буҷети давлатӣ мусоидат менамояд ва онҳоро ба таври зерин метавон овард:

– хусусиятҳои назариявӣ-эмпирикии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ, ки ангега барои ҷалби маблағгузори бахши хусусӣ бо гирифтани суди калони иҷтимоӣ ва иқтисодӣ, инчунин марҳилаи тӯлонии истифодабарии судманди онро таъмин мекунанд;

– дар асоси таҳлили таҷрибаи ҷаҳонии истифода бурдани концепсияи “таносуби нарх ва сифат” дар баҳодихӣ ва татбиқи лоиҳаҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ дар самти рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ дар ҳудуди Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок карда шуд ва нишон дода шуд, ки истифодаи муносибати мазкур имкони баланд бардоштани самаранокии интиҳоби қарорҳои инвеститсиониро фароҳам оварда, шаффофияти истифодаи захираҳои молиявӣ ва ноил шудан ба натиҷаҳои беҳтарини иҷтимоию иқтисодиро ҳангоми хароҷоти минималии имконпазир таъмин менамояд;

– дар амсилаҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ шартҳои иловагии татбиқи он дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ дохил карда шуданд, ҳамчунин исбот карда шуд, ки амалӣ соختани лоиҳаҳои инфрасохторӣ дар заминаи ҷалби бахши хусусӣ нисбат ба системаи харидҳои давлатӣ афзалият дошта, сарчашмаи иловагии маблағгузорӣ аз ҳисоби ҷалби маблағҳои истифодабарии объектҳои шафати роҳ ба вуҷуд меояд ва мушкилоти ҳаҷми камтари маблағгузорӣ ва ғайримасъаднок истифода бурдани маблағҳои буҷети давлатӣ ҳалли худро меёбанд;

– самтҳои асосии такмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон муайян карда шудаанд ва дар ин замина исбот гардид, ки рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҳамчун механизми қавии такмили фаъолияти тамоми системаи нақлиёти автомобилӣ кишвар истифода бурда мешавад, исбот шудааст, ки рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҳамчун механизми тавоно барои беҳтар намудани қори тамоми системаи нақлиёти автомобилӣ мамлакат истифода мешавад. Шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ дар ин самт омили рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ буда, равнақи ҳамкориҳои долонҳои нақлиёти автомобилӣро бо кишварҳои ҳамсоя ҳамчун воситаи асосии рушди ҳамлу нақли байналмилалӣ ва ба кишвари транзитӣ табдил ёфтани Ҷумҳурии Тоҷикистон таъмин месозад.

Нуқтаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда. Як қатор муқаррароте, ки ҷанбаҳои мукаммали илмӣ доранд ва ҳамчун нуқтаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда маҳсуб меёбанд, аз инҳо иборатанд:

– асосҳои назариявии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ ва таҳлили он бо истифода аз бахши хусусӣ такмил дода шуда, пешзаминаҳои истифодабарии механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ дар фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ асоснок карда шуданд;

– методикаи таҳлили таносуби нарху сифат дар фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилҳои Тоҷикистон такмил дода шуда, хусусияти фарқкунадаи он дар таҷрибаи ҷаҳонӣ ва истифодаи он дар амалияи фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилҳои Тоҷикистон асоснок пешниҳод карда шуданд;

– равиши истифодаи методологияи идораи тағйиротҳо дар нигоҳдории инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ такмил дода шуда, таносуби оптималии нарх ва сифати хизматрасонӣ дар долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилҳои Тоҷикистон муайян карда шуданд;

– такмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҳамчун механизми такмили идораи давлатии соҳа дар заминаи истифодаи механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ, ҳамчун омили рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ асоснок карда шуда, равнақи ҳамкориҳои долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо кишварҳои ҳамсоя омили асосии рушди ҳамлу нақли транзитӣ арзёбӣ карда шуданд.

Аҳаммияти назариявии таҳқиқот аз он иборат аст, ки дар он якҷанд масъалаҳои илмӣ баррасӣ гардида, дар натиҷа як қатор тавсияҳо нисбати рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ пешниҳод гардиданд. Натиҷаҳои таҳқиқоти гузаронидашуда ва тавсияҳои дар он овардашударо метавон дар қори ташкилот ва пажӯҳишгоҳҳои соҳавӣ, муассисаҳои давлатии нигоҳдории роҳҳои автомобилгарди Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати рушди иқтисод ва савдои Ҷумҳурии Тоҷикистон ҳангоми таҳияи стратегияи рушди соҳа истифода кард.

Аҳаммияти амалии таҳқиқот. Маводҳои диссертатсия метавонанд дар раванди таълими фанҳои назарияи иқтисод, иқтисодиёти соҳтмон ва нигоҳдории роҳҳои автомобилгард ва иқтисодиёти инфрасохтори истеҳсолӣ, дар донишгоҳҳо мавриди истифода қарор гиранд.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқотро истифодаи маълумоти расмӣ ва оморӣ, коркарди онҳо тавассути усулҳои таҳқиқи илмӣ, муқоиса бо таҷрибаи кишварҳои дигари ҷаҳон ва минтақа, махсусан, истифодаи усулҳои таҳлили оморӣ муайян менамоянд.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Мавзуи таҳқиқот ба нуқтаҳои зерини Шиносномаи ихтисоси доктори фалсафа (PhD) – доктор аз рӯи ихтисоси 6D.051001 – Идораи давлатӣ ва маҳаллӣ мувофиқат мекунад: 1.3. Ҷузҳои институтсионалӣ ва сохтори низоми идоракунии давлатӣ; 1.14. Сарфакорӣ, маҳсулноқӣ, сифат ва самаранокӣ дар муассисаҳои давлатӣ; 1.16. Мушкилоти дигаргунӣ дар низоми идоракунии давлатӣ ва идоракунии тағйиротҳо. Консепсияи тағйирот. Қонуниятҳои тағйиротҳои ташкилӣ, хароҷоти азнавташкилдихӣ; 1.18. Таъминоти молиявӣ иқтисодии худидоракунии маҳаллӣ. Идоракунии соҳаҳои хизматрасонии шаҳрӣ, иҷтимоӣ ва иқтисодӣ. Идоракунии комплекси рушди иҷтимоӣ иқтисодии ҳудудҳо; 3.2 Аурторсинг дар низоми идоракунии давлатӣ; 4.2. Равишҳои барномавӣ ва лоиҳавӣ дар идоракунии давлатӣ. Барномаҳои давлатӣ, лоиҳаҳо ва сиёсатҳо, механизмҳои ташаққул, татбиқ ва арзёбии натиҷаҳо; 4.6. Усулҳои арзёбии самаранокӣ барномаҳо, лоиҳаҳо ва сиёсатҳои давлатӣ; 9.1. Идоракунии рушди фазои; 9.6. Рушди инфрасохтори минтақаҳо ва шаҳрҳо; 10.3. Моделҳои шарикӣ бахшҳои давлатӣ ва хусусӣ (ШБДХ), ташкил ва арзёбии самаранокӣ лоиҳаҳои ШБДХ, нақши давлат дар татбиқи онҳо; 13.3. Идораи молиявӣ ва маъмурикунонӣ дар ташкилотҳои бахши давлатӣ.

Саҳми шахсии довталаби дарачаи илмӣ дар таҳлили адабиёти соҳавӣ, интихоби мавзӯ ва таҳияи нақшаи таҳқиқот, ҷамъоварии маълумоти оморӣ ва мушоҳидаҳо аз раванди фаъолияти инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ, нашри мақолаҳо аз натиҷаи таҳқиқот, баромадҳо дар конферонсҳо ва семинарҳои соҳавӣ ифода меёбанд.

Тасвиб ва амалисозии натиҷаҳои диссертатсия дар шакли хулосаву пешниҳодҳо ба Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, ширкатҳои нақлиёти автомобилӣ ва муассисаҳои истифодабарии роҳҳои автомобилгард барои корбарӣ равона карда шудаанд. Натиҷаҳои таҳқиқот дар конференсияҳо ва семинарҳо низ ба муҳокима гузошта шудаанд.

Интишорот аз рӯи мавзӯи диссертатсия. Аз рӯи натиҷаҳои таҳқиқоти марбути кори диссертатсионӣ 8 мақолаҳои илмӣ дар ҳаҷми умумии 4,3 ҷузъи чопӣ, аз ҷумла 4 мақола дар маҷаллаҳои тақризшавандаи КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, нашр карда шудаанд.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз сарсухан, се боб, хулоса ва пешниҳодҳо, рӯйхати адабиёти истифодашуда иборат аз 158 номгӯй, ҳаҷми умумии кор дар 220 саҳифаи чопи компютерӣ, 43 ҷадвал, 4 расм иборат мебошад.

МУҚАРРАРОТИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ

Дар муқаддимаи таҳқиқоти диссертатсионӣ асосноккунии мубрамияти мавзӯ, таҳлили дараҷаи таҳияи илмӣ он пешниҳодгардида, ҳамчунин робитаи таҳқиқоти баргузоршаванда бо барномаҳои давлатии амалкунанда, лоиҳаҳои стратегӣ ва самтҳои афзалиятноки илмӣ ошкор карда шудааст.

Дар қисмати – “Тавсифи умумии таҳқиқот” маҷмуи унсурҳои калидии муайянкунандаи сохтори мантиқӣ ва самти илмӣ таҳқиқоти диссертатсионӣ пешниҳодгардидааст. Бахусус, самтҳои зерин ошкор гардиданд:

- мақсад ва вазифаҳои таҳқиқот;
- объект ва мавзӯи (предмети) таҳқиқот;
- фарзияи пешниҳодшуда;
- сарчашмаи истифодашудаи нишондодҳо ва пойгоҳи эмпирикии таҳқиқот;
- навгониҳои илмӣ таҳқиқот ва муқаррароти асосии ба ҳимоя пешниҳодшаванда;
- аҳамияти назариявӣ ва амалии натиҷаҳои бадастомада;
- дараҷаи эътимоднокӣ ва асоснокии хулосаҳои илмӣ;
- мутобиқати мундариҷаи диссертатсия ба шиносномаи ихтисосҳои илмӣи КОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон;
- саҳми шахсии доктараи дараҷаи илмӣ дар баргузори таҳқиқот;
- маълумот оиди тасдиқ ва ҷойномаи натиҷаҳои таҳқиқот дар фаъолияти амалӣ;
- рӯйхати интишорот аз рӯи мавзӯи диссертатсия;
- сохтор ва ҳаҷми диссертатсия.

Дар боби якум – “Маъсалаҳои назариявии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ” асосҳои назариявӣ-эмпирикии ташаккули фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз механизми шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ таҳқиқ карда шудааст. Таҳлили ҳамаҷонибаи вазъи амалкунандаи инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон баргузоргардида, мушкilot ва маҳдудиятҳои асосӣ ошкор карда шуданд. Дар асоси маводҳои омӯхташуда пешзаминаҳо ва зарурияти истифодабарии механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ ҳамчун воситаи самараноки ҷалби захираҳои ғайрибуҷавӣ барои навкунӣ ва рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ асоснок карда шуда, инчунин сарчашмаи муҳими тақсмоти захираҳо барои рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ муайян карда шуд.

Рушди босуботи муносибатҳои иқтисодӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, афзалиятҳои рушди бозори хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣро ҳам дар кишвар ва ҳам берун аз он дар бар мегирад. Бозори хизматрасониҳои инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо роҳи созмон додани долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ

метавонад ангезадихандаи рушди иқтисодии миёни кишварҳои ҳамсоя буда, ҳамзамон барои рушди дигар соҳаҳои иқтисодиёти миллӣ замина гардад.

Бо дарназардошти ба мавқеи муносиби ҷойгиршавиаш дар минтақаи Осиёи Марказӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон имконияти на танҳо ба ҳам пайваст намудани Шарқу Ғарб ва Шимолу Ҷанубро дорад, балки метавонад яке аз тугунҳои асосии савдои ҷаҳонӣ гардад. Барои ин дар ҷумҳурӣ тамоми пешзаминаҳои зарурии рушди ояндаи нерӯи нақлиётӣю транзитӣю минтақа вучуд доранд. Тоҷикистон кӯшиши ҳамгирӣ бо сохторҳои минтақавии иқтисодиро дошта, ҳамзамон дар ҳалли мушкилоти ба ҳамаи кишварҳои Осиёи Марказӣ дахлдоштаи иқтисодӣ ва тиҷоратӣ фаъолона иштирок менамояд ва дар заминаи ҳамкориҳои бисёрҷониба суббот ва рушди худро таъмин месозад.

Вобаста ба ин, масъалаи асосие, ки дар назди иқтисодиёти Тоҷикистон қарор дорад – фароҳам овардани шароит барои ҳамлу нақли борҳои транзитӣ тавассути долонҳои байналмилалӣю автомобилӣю кишвар мебошад. Дар навбати аввал сухан дар бораи азнавқунии инфрасохтори долонҳои нақлиётӣ, баланд бардоштани сатҳу сифати хизматрасонҳои пешниҳодшаванда ва коҳиш додани хароҷот барои борҳои содиротию воридотӣ ва транзитӣ тавассути кишвар меравад. Аҳаммияти махсусро таъмини суръати интиқоли рӯйзаминии борҳо мебозад, ки бояд нисбат ба интиқол тавассути нақлиёти обӣ бештар буда, ба долонҳои нақлиётӣю автомобилӣю имкони хатсайри рақобатпазир ва ҷаззоб буданро дар бозори байналмилалӣю ҳамлу нақл фароҳам меорад. Муҳимияти ҳолати мазкур дар он аст, ки тибқи ояндабинӣ то соли 2020 даҳ фоизи борҳо дар миёни Осиё ва Аврупо тавассути роҳҳои автомобилгард ва оҳан кашонида мешаванд.

Дар асоси гуфтаҳои боло аз ҷониби Ҳукумати Тоҷикистон се самти афзалиятноки рушди шабакаи автомобилӣю нақлиётӣю кишвар вобаста ба долонҳои нақлиётӣю автомобилӣю тавассути кишвар гузаранда муайян гардидааст:

- самти яқум – аз сарҳади Ўзбекистон, тавассути Хучанд, Душанбе ва Панҷи Поён то сарҳади Афғонистон;
- самти дуюм – аз сарҳади Қирғизстон тавассути Қарамиқ, Ваҳдат, Душанбе ва Турсунзода то сарҳади Ўзбекистон;
- самти сеюм – аз Душанбе тавассути Кӯлоб, Қалаихумб, Хоруғ, Мурғоб, ағбаи Кулма то сарҳади Хитой, ки сохтмон ва таҷдиди ин шоҳроҳ ба 800 миллион доллари ИМА рост меояд.

Дар Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар соли 2023 гуфта шудааст, ки “Дар ояндаи наздик роҳҳои Тоҷикистон ба сифати долони муҳимми транзитӣю иқтисодӣю пайвасткунандаи Чин бо дигар минтақаҳо, ба монанди Афғонистон, Ўзбекистон, Туркменистон, Эрон, Туркия ва Аврупо, инчунин хатсайри Тоҷикистон - Чин - Покистон истифода хоҳанд шуд. Дар баробари фаъолона сохта ба истифода додани роҳҳои автомобилгарди нав тавачҷуҳи махсус ба истифодабарӣ ва хизматрасонии самараноки роҳҳои аллакай бунёдгардида зоҳир мегардад, ки ҳамчун яке аз масъалаҳои афзалиятнок ба ҳисоб меравад”.

Бояд гуфт, ки ҳалли масъалаҳои гузошташуда ба ғайр аз маблағҳои кишварҳои манфиатнок ва буҷаи давлатӣю кишвар, ҳамчунин сафарбар намудани ҳиссаи бахши хусусиро дар фаъолияти инфрасохтори долонҳои байналмилалӣю нақлиётӣю автомобилӣю тақозо менамояд.

Қобили қайд аст, ки омӯзиши адабиёти илмӣ ва методӣ дар соҳаи истифодабарии механизмҳои шарикӣю давлат бо бахши хусусӣ дар иқтисодиёти миллӣю кишварҳои гуногуни ҷаҳон ба хулоса овард, ки шарикӣю давлат бо бахши хусусӣ як усули хеле васеъ паҳншудаи татбиқи лоиҳаҳои калони барои ҷомеа зарури инфрасохторӣ, аз ҷумла инфрасохтори нақлиётӣю автомобилӣю мебошад. Таҷрибаи ҷаҳонӣ нишон медиҳад, ки барои татбиқи лоиҳаҳои ШДХ бояд сохтори ташкилии мувофиқ таъсис дода шавад, то тавонад вазифаҳои гуногунро иҷро намояд.

Аз ин сабаб, ҳукумат эътироф мекунад, ки барои иҷрои вазифаҳои дар наздаш гузошташуда дар самти амалӣ сохтани сиёсат, бояд барои ҷалби сармояи шахсони ҳуқуқӣ ва воқеии ватанӣ, инчунин шахсони ҳуқуқии хориҷӣ ва иттиҳодияҳои онҳо (консорсиумҳо) шароити хуб фароҳам оварда шавад.

Ҳамаи он чизе, ки дар умум гуфта шуданд хусусияти хоси соҳаи нақлиётро ифода намуда, дар навбати худ ҳар яки онҳо, хосиятҳои хоси худро доранд ва дар рафти таҳқиқот аз онҳо истифода карда шудаанд.

Ҷадвали 1. – Дарозӣ ва сохтори роҳҳои автомобилгарди истифодаи умуми Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳолати 01.01.2023, километр

| Минтақаҳо | Ҳамагӣ | Байналмилалӣ | Ҷумҳуриявӣ | Маҳаллӣ |
|----------------------|-----------------|----------------|---------------|----------------|
| ВМКБ | 2715,00 | 1297,00 | 384,00 | 1034,00 |
| Суғд | 3461,00 | 732,00 | 364,00 | 2365,00 |
| Бохтар | 2780,00 | 428,00 | 341,00 | 2011,00 |
| Минтақаи Кӯлоб | 2469,00 | 304,00 | 446,00 | 1719,00 |
| Минтақаи Рашт | 954,00 | 300,00 | 172,00 | 482,00 |
| Минтақаи Ҳисор | 1970,00 | 287,00 | 420,00 | 1263,00 |
| Ҳамагӣ дар ҶТ | 14349,00 | 3348,00 | 2127,0 | 8874,00 |

Сарчашма: Маълумоти Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон барои соли 2023.

Мутобиқи нишондодҳои омили давлатӣ ба ҳолати 1-уми январи соли 2023 дарозии умумии шабакаи роҳҳои автомобилгарди истифодаи умум дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар ҳолати ба 14349 км баробар аст (ҷадвали 1). Аз ин рақам 3348 километрро роҳҳои аҳамияти байналмилалдошта ташкил медиҳанд, ки дар мувозинаи ҷумҳурӣ қарор доранд; 2127 километрро роҳҳои аҳамияти ҷумҳуриявидошта ташкил дода, онҳо ҳам ба ҷумҳурӣ мансубанд; 8874 километрро роҳҳои аҳамияти маҳаллидошта ташкил дода, онҳо ҳамчун моликияти субъектҳои алоҳидаи Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳисоб мераванд.

Нишондиҳандаҳои асосии истифодабарии роҳҳои автомобилгарди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар ҷадвали 2 оварда шудааст.

Ҷадвали 2. – Динамикаи истифодабарии роҳҳои автомобилгарди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2005-2023

| Нишондиҳандаҳо | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2023 | 2023/2005 |
|--|--------|---------|---------|---------|----------|-----------|
| Дарозии роҳҳои автомобилгарди истифодаи умум, км | 13803 | 14141 | 12809 | 14220 | 14349 | 104,0 |
| Роҳҳои автомобилгард бо рӯпӯши саҳт, км | 5245 | 5515 | 5251 | 6217 | 6254 | 119,2 |
| Зичии роҳҳо, км/1000 км ² | 96,62 | 100,1 | 90,6 | 104,7 | 105,3 | 108,9 |
| Гардиши бор бо нақлиёти автомобилӣ млн.ткм | 2903,0 | 5005,0 | 5995,5 | 7800,8 | 10702,3 | 368,7 |
| Шиддатнокии боркашонӣ ба 1 км дарозии роҳ, ткм | 210,3 | 354,0 | 468,1 | 548,6 | 745,9 | 354,7 |
| Гардиши мусофирон, млн. мкм | 6481,7 | 9698,7 | 9230,1 | 8244,7 | 10361,9 | 159,9 |
| Шиддатноки мусофирбарӣ, млн. мкм | 469,6 | 685,9 | 720,6 | 580,0 | 722,1 | 153,8 |
| ММД, млн.сомони | 7206,6 | 24707,1 | 50977,8 | 82643,0 | 115739,4 | 16,1 мар. |
| ММД ба 1 км роҳ, сомони. Км | 552,10 | 1747,2 | 3979,8 | 5582,9 | 8066,0 | 15,4 мар. |

Эзоҳ: Нишондодҳо аз ҷониби муаллиф дар асоси маълумоти расмӣ Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон; Маҷмуи оморӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон: 30 соли Истиқлолияти давлатӣ. Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2021;. Омори солони Ҷумҳурии Тоҷикистон. –2023.Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, 2024, таҳия карда шудаанд.

Нишондодҳои ҷадвали 2 дар тӯли солҳои 2005-2023 оиди тамоюлҳои зерин шаҳодат медиҳанд:

- зичии роҳҳои автомобилгарди дорои болопӯши саҳт дар давраи таҳлилі – 118,53% афзоиш ёфтанд;
- шиддатнокии боркашонӣ дар роҳҳои автомобилгарди истифодаи умум бештар аз 3,5 баробар афзоиш ёфтааст;
- шиддатнокии анбуҳи мусофирон дар роҳҳои автомобилгарди истифодаи умум дар ин давра 58,8% афзоиш ёфтааст;
- маҷмуи маҳсулоти дохилӣ ба 1 км роҳҳои автомобилгард дар давраи таҳлилі зиёда аз 15 маротиба зиёд шудааст;
- динамикаи коҳишёбии нақлиётталабии маҷмуи маҳсулоти дохилии кишвар дар давраи таҳлилі ба беш аз 30% баробар аст, ки ин натиҷаи тамойили қонунии рушди технология ва навовариҳо дар истеҳсоли маҳсулоти соҳаҳои иқтисоди кишвар, махсусан, бештар шудани вазъият дар соҳаи инфрасохтори нақлиёти автомобилҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошад.

Бояд гуфт, ки нақлиёти автомобилӣ дар системи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон мавқеи ҳеле баландро ҳам дар боркашонӣ ва ҳам дар мусофирбарӣ ишғол намудааст (ҷадвали 3).

Ҷадвали 3. - Динамика ва таркиби кори нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2005-2023

| Нишондиҳандаҳо | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2023 | 2023/2005 |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Ҳаҷми умумии боркашонӣ ҳаз. тонна | 38593,7 | 59327,4 | 74431,8 | 85381,9 | 113941,4 | 295,2 |
| аз ҷумла: тавассути нақлиёти автомобилӣ | 26476,0 | 48879,6 | 68304,1 | 79075,9 | 107856,3 | 407,4 |
| Ҳиссаи хоси нақлиёти автомобилӣ дар боркашонӣ, % | 68,6 | 82,4 | 91,8 | 92,6 | 94,7 | 138,0 |
| Ҳамагӣ гардиши бор, млн.ткм | 2902 | 5005,0 | 5995,5 | 7800,8 | 10702,3 | 368,8 |
| аз ҷумла тавассути нақлиёти автомобилӣ | 1828,5 | 4143,9 | 5672,3 | 7525,6 | 10426,3 | 570,2 |
| Ҳиссаи хоси нақлиёти автомобилӣ дар гардиши бор, % | 63,0 | 82,8 | 77,3 | 94,5 | 97,4 | 154,6 |
| Ҳаҷми мусофирбарӣ, млн.мус. | 398,2 | 551,1 | 564,5 | 653,7 | 853,7 | 214,4 |
| аз ҷумла тавассути нақлиёти автомобилӣ. | 380,5 | 527,2 | 553,1 | 633,8 | 806,1 | 211,9 |
| Вазни хоси нақлиёти автомобилӣ дар ҳаҷми умумии мусофирбарӣ, % | 95,6 | 95,7 | 98,0 | 97,0 | 94,4 | 98,7 |
| Гардиши мусофирон, ҳамагӣ, млн.мус.км | 6481,7 | 9896,7 | 9230,1 | 8244,7 | 10361,9 | 159,9 |
| аз ҷумла, нақлиёти автомобилӣ | 6330,3 | 7037,8 | 7137,2 | 7350,9 | 8478,3 | 133,9 |
| Ҳиссаи хоси нақлиёти автомобилӣ дар ҳаҷми умумии гардиши мусофирон, % | 97,7 | 70,1 | 77,3 | 89,9 | 81,8 | 83,7 |

Сарчашма: Маълумотҳо аз ҷониби муаллиф дар асоси маълумоти расмӣ Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон; Маҷмуи оморӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон: 30 соли Истиқлолияти давлатӣ. Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2021;. Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. –2023. Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, 2024, таҳия карда шудаанд.

Тавре аз нишондодҳои дар ҷадвали 3 овардашуда дида мешавад, дар солҳои 2005-2023 нақлиёти автомобилӣ нақши пешбарандаро дар системаи ягонаи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон махсусан дар боркашонӣ ва мусофирбарӣ мебозад. Ҳиссаи ҳоси нақлиёти автомобилӣ дар боркашонӣ дар давраи таҳлилӣ ба андозаи 135,0% афзоиш ёфтааст. Яъне, ҳиссаи ҳоси боркашонӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ тамоюл ба болоравӣ дорад. Ҳамин тавр, дар давраи таҳлилӣ тағйироти муҳимми сохторӣ дар ҳаҷми боркашонӣ ба фоидаи нақлиёти автомобилӣ ба вучуд омадааст. Дар маҷмӯъ ҳиссаи нақлиёти автомобилӣ дар боркашонии системаи ягонаи нақлиётии кишвар дар соли 2022 ба 94,7% расида, тамоюл ба афзоиш (154,6%) дорад. Дар ҳаҷми мусофирбарӣ тамоюл бо суръати баланди (214,4%) зиёдшавӣ мушоҳида гардида, ҳиссаи нақлиёти автомобилӣ бо суръати каме пастар (211,9%) афзоиш ёфтааст.

Гардиши мусофирон дар ҳамин давраи таҳлилӣ (159,9%) тамоюли болоравӣ дошта, анбуҳи мусофирон тавассути нақлиёти автомобилӣ бо суръати нисбатан пастар (133,9%) афзоиш ёфтааст. Вале дар ҳаҷми анбуҳи мусофирон тамоюли баръакс мушоҳида мешавад. Ҳамин тамоюл, вале бо шиддатнокии камтар дар анбуҳи мусофирон дар нақлиёт дар маҷмӯъ мушоҳида мегардад. Дар ин ҷо ҳиссаи ҳоси нақлиёти автомобилӣ дар давраи таҳлил бо лаппишҳо дар доираи аз 95,6% то ба 94,4% мушоҳида мешавад, ки дар натиҷаи рақобат миёни нақлиёти автомобилӣ байналмилалӣ, нақлиёти ҳавоӣ ва роҳи оҳан ба вучуд омада, ба он аз нақлиёти автомобилӣ камтар вобастагӣ доштани соҳаҳои инфрасохторӣ боис гардидааст.

Ҳамин тариқ, дар чорҷӯбаи таҳқиқоти мазкур инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун маҷмуи унсурҳои зерин муайян карда шудааст: роҳҳои автомобилгард (бо фарогирии қитъаи замин ва қабатҳои конструксионӣ, ба монанди хок ва рӯйпӯши роҳ); иншооти муҳандисии таъминкунандаи ҳаракати нақлиёти автомобилӣ (масалан, купрукҳо, эстакадаҳо, хатҳои роҳ); объектҳои гидротехникӣ (нақбҳо ва конструксияҳои ба онҳо монанд); объектҳои хоҷагии роҳ (нуқтаҳои сӯзишворипуркунӣ, меҳмонхонаҳо ва дигар иншоот); унсурҳои ободонии роҳ (аломатҳои роҳ, чароғакҳо) ва дигар таҷҳизоти танзимкунандаи ҳаракат дар роҳ.

Самтҳои асосии стратегияи рушди инфрасохтори автомобилӣ роҳии Ҷумҳурии Тоҷикистон, ки дар ҷадвали 4 оварда шудааст, ҷанбаҳои зеринро фарогирад:

1. Рушди муттавозуни шабакаи роҳӣ бо бартараф намудани номуносибӣ миёни минтақаҳо, ки ба рушди тавозунноки иқтимоӣ иқтисодии мамлакат боис мегардад.

2. Сафарбарномаҳои заминҳои нав дар минтақаҳо барои истифодаи кишоварзӣ бо роҳи сохтмони роҳҳои нави автомобилгард, ки шароитҳои ҳуқуқиро барои ҳамроҳангсозии қонунгузории миллий бо меъёрҳои байналмилалӣ дар соҳаи нақлиёти автомобилӣ фароҳам меорад.

3. Ташкилномаҳои системаи ягонаи нақлиётии ҷумҳурӣ, ки аз рушди муттавозун ва самараноки инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ асос пайдо менамояд.

4. Таъмини дастрасӣ ба ҳаҷми зарурӣ ва рақобатпазирии хизматрасониҳои нақлиётӣ барои ҳамаи истифодабарандагон.

5. Яқҷояшавии системаи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон ба фазои нақлиётии ҷаҳонӣ ва баланд бардоштани иқтисодии транзитии мамлакат.

Ҷадвали 4. – Варианти сенарии рушди инфрасохтори долонии ҳамлу нақли байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон

| Инерсионӣ | Индустриалӣ | Индустриалию-инноватсионӣ |
|---|--|--|
| <p>- зиёд шудани рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;</p> <p>- таҷдид ва сохтмони объектҳои ниҳоят муҳимми инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;</p> <p>-азнавкунӣ ва навсозии парки воситаҳои нақлиёт;</p> <p>-инкишофи самтҳои содиротии интиқоли борҳо;</p> <p>-суръати на он қадар баланди навсозии шабакаи роҳҳои автомобилгард;</p> <p>- мутаҳаррикии пасти аҳоли;</p> <p>-набудани захира дар намудҳои нақлиёт.</p> | <p>-рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, ки нерӯи транзитии кишварро таъмин менамоянд, аз ҷумла лоиҳаҳои ҳамчоя нисбати истихроҷ ва содироти молҳо барои коркард дар доираи Иттиҳоди аврусиё, инчунин бо дигар давлатҳо;</p> <p>-зиёдшавии талабот ба сохтмон ва таҷдиди шабакаи роҳҳои автомобилгард, ки мавзеҳои истиқоматии навро бо шаҳр ва қисматҳои наздисарҳадии шаҳрҳои калонро бо ҷойҳои истифодабарии қувваи корӣ пайваст мекунанд.</p> | <p>-баланд шудани нақши инфрасохтори нақлиётӣ-логистикӣ дар ташкили ҳаракати молҳо;</p> <p>-ба вучуд омадани зарурат ба сохтмон ва таҷдиди шабакаи роҳҳои автомобилгарде, ки минтақаҳои нави аҳолинишинро дар шаҳрҳои калон ва минтиқаҳои наздишаҳрии истифодаи қувваи корӣ пайваст карда, дар қисмати зиёди шаҳрҳои миёна ва хурд сатҳи даромадҳо ва сифати зиндагии аҳоли баланд мешаванд.</p> |

Сарчашма: Муаллиф дар асоси Стратегияи миллии рушд дар давраи то соли 2030 таҳия намудааст.

Ҳамин тариқ, стратегия ба бунёди инфрасохтори муосир, устувор ва рақобатпазири автомобилӣро роҳи нигаронида шудааст, ки боиси рушди иқтисодӣ ва ширкати ғаёлонаи мамлакат дар анбухҳои нақлиётӣ байналмилалӣ мегардад.

Барномаи давлатии мақсадноки рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои то 2025 санади стратегияи муайянкунандаи самтҳои ояндадори азнавкунии системаи нақлиёти кишвар мебошад. Барнома ба баланд бардоштани сатҳи сифати қонеъгардонии талабот ба технологияҳои инноватсионӣ, таъмини рушди иҷтимоии иқтисодӣ ва ҷомеа, инчунин баланд бардоштани рақобатпазирии хизматрасониҳои нақлиётӣ сафарбар гардидааст.

Дар чорҷӯбаи ҳалли масъалаҳо дар самти навкунии системаи нақлиётӣ Барномаи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030 қабул карда шуд, ки татбиқи лоиҳаҳои инвеститсионии ба ҳалли масъалаҳои мубрами ба ваколати мақомоти идоракунии ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ нигаронидашударо дар бар мегирад.

Ҳамин тариқ, омили калидии ҳалли аксари масъалаҳо дар соҳаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҷалбнамоии инвеститсияҳои иловагӣ аз ҳисоби захираҳои молиявии бахши хусусӣ мебошад, ки имкони қонеъ гардонидани талаботи иқтисодӣ ва ҷомеаро ба хизматрасониҳои нақлиётӣ дастрас, босифат ва рақобатпазир тавассути шарикӣ самараноки миёни давлат ва базши хусусӣ фароҳам меорад.

Чадвали 5. - Ҳадафҳои давлат ва бахши хусусӣ аз истифодаи механизмҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар давраи дарозмуддат

| № | Ҳадафҳои давлат | Ҳадафҳои бахши хусусӣ |
|----|---|--|
| 1. | Баланд бардоштани сатҳи зиндагии аҳоли, мусоидат ба рушди “сармояи инсонӣ” | Фарох гардонидани имкониятҳои ҳаракати озоди сармоя, ворид шудани он ба соҳаҳои, ки қаблан барояш дастрас набуданд |
| 2. | Бартараф намудани маҳдудиятҳо дар рушди сохтори иқтисодиёт | Ҷалби воситаҳои бучетӣ барои иҷрои лоиҳа |
| 3. | Баланд бардоштани рақобатпази-рии ширкатҳои ватанӣ, мустаҳкам кардани мавқеи онҳо дар бозорҳои дохилӣ ва берунӣ | Фарох гардонидани дастрасӣ барои гирифтани қарз барои лоиҳа аз ташкилотҳои молиявии ватанӣ ва хориҷӣ, тавассути кафолати давлатӣ |
| 4. | Рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳои кишвар | Осон шудани кор бо мақомоти ҳокимияти идоракунии давлатӣ аз ҳисоби иштироки давлат дар лоиҳа, аз ҷумла гирифтани иҷозатнома, ҳуҷҷатҳои иҷозатгирӣ, хулосаи мақомоти назоратӣ |
| 5. | Ҳамгироии ратсионалии Тоҷикистон ба иқтисоди ҷаҳонӣ | Беҳдошти вазъи лоиҳа аз ҳисоби иштироки давлат, ташаккули нақши мусбати ширкат. |

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Дар чадвали 5 ҳадафҳои давлат ва бахши хусусӣ аз истифодаи механизмҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар давраи дарозмуддат ва дар чадвали 6 тавсифи механизмҳои асосии чунин шарикӣ оварда шудаанд.

Чадвали 6. - Тавсифи механизмҳои шарикии давлат бо бахши хусусӣ

| Механизми ШДХ | Мундариҷаи кори механизм |
|-----------------|--|
| Консесия | <p>Механизми бештар паҳншудаи шарикии давлат бо бахши хусусӣ консессия мебошад. Хусусияташ аз он иборат аст, ки дар доираи шартномаи консессионии басташуда давлат ҳамчун молики комилҳуқуқи амвол ба шарикӣ худаш кафолат медиҳад, ки шароитҳои кори самараноки шарикӣ хусусиро пешниҳод менамояд. Бахши хусусӣ дар навбати худ барои истифода намудани амволи давлатӣ маблағи аз ҷониби тарафҳо мувофиқагардидаро мепардозад.</p> <p>Консессия ин шарикии дарозмуддате мебошад, ки тарафҳо имконият доранд аз банақшагирии стратегии фаъолиятшон истифода баранд. Дар мавриди шартномаи консессионӣ бахши хусусии он озодии бештарро дар қабули қарорҳои маъмурӣ-хоҷагидорӣ ва идоракунӣ-маъмурӣ ба даст оварда, мустақилона масъалаҳои танзим менамояд, ки қаблан дар ваколати давлат қарор доштанд. Дар навбати худ давлат дар дасти худ фишанги қавии таъсиррасонӣ ба шарикӣ худро дар мавриди риоя накардани созишнома дорад ва ҳамавақт метавонад манфиатҳо ва ҳуқуқҳои истеъмолкунандагонии ниҳой, яъне аҳолиро ҷимоя кунад.</p> |

Идомаи ҷадвали 6.

| | |
|--|--|
| <p>Минтақаҳои махсуси озод</p> | <p>Як ҳудуди муайяни кишвар мебошад, ки ҳукумат дар он реҷаи махсуси соҳибкориро нисбати сабукиҳои андозӣ, гумрукӣ ва кӯмакҳои маъмурӣ, реҷаи имтиёзҳои истифодабарии замин, кафолат аз таъсири манфии эҳтимолии қонунгузорӣ дар самти андозҳо ва пардохтҳо, инчунин дигар кафолатҳоро муқаррар менамояд.</p> <p>Беҳамтоии механизми мазкур дар он аст, ки аз ҳисоби бучети тамоми сатҳҳо қорҳои вобаста ба сохтани инфрасохтори муҳандисӣ, нақлиётӣ, иҷтимоӣ, инноватсионӣ ва маъмурӣ иҷро мешаванд.</p> |
| <p>Фонди инвеститсионӣ</p> | <p>Фонди инвеститсионии давлатӣ ба маблағгузориҳои лоиҳаҳои инвеститсионӣ сафарбар карда мешаванд. Ҳадафи асосии фаъолоияти ин фонд- дастгирии самтҳои барои давлат ва минтақаҳо афзалиятнокиҳои лоиҳаҳои инвеститсионӣ, бо роҳи бунёд намудани инфрасохтори нақлиётӣ, муҳандисӣ ё энергетикӣ аҳаммияти давлатӣ ё маҳаллошта мебошад, ки бе мавҷудияти онҳо лоиҳа наметавонад вучуд дошта бошад.</p> <p>Интиҳоби лоиҳаҳои инвестиционӣ бо нишондиҳандаҳои судоварии молиявӣ, бучетӣ, иқтисодӣ ва иҷтимоӣ алоқамандӣ дорад.</p> |
| <p>Иҷора (лизинг)</p> | <p>Яке аз механизмҳои ҳамкории давлат бо бахши хусусӣ мебошад. Муносибатҳои иҷоравии миёни давлат ва бахши хусусӣ дар он ифода меёбад, ки мақоми давлатӣ ё маҳаллӣ амволашонро ба ивази пардохти муайян ба бахши хусусӣ ба иҷора медиҳанд. Дар ин маврид шартҳои асосӣ баргардонидани амволи ба иҷора гирифташуда аз ҷониби бахши хусусӣ ба давлат мебошад.</p> |
| <p>Созишнома дар бораи тақсими маҳсулот</p> | <p>Ин шакли наздик ба консессия буда, вале дорои як қатор фарқият низ дар муносибати миёни бахши хусусӣ ва давлат мебошад. Агар дар шартномаи консессия тамоми маҳсулот ба шарикҳои хусусӣ тааллуқ дошта бошад, дар созишномаи тақсими маҳсулот ба шарикҳои хусусӣ ҳиссаи ба ӯ муайяншуда мансуб аст. Ин навъи механизм аксаран дар истихроҷи нафт (канданиҳои фойданок) истифода бурда мешаванд.</p> |
| <p>Шартномаҳои давлатӣ</p> | <p>Шартномаҳои давлатӣ -шартномаҳои мебошад, ки аз номи Ҷумҳурии Тоҷикистон бо мақсади таъмини эҳтиёҷоти давлат баста мешаванд. Фарқияти асосӣ дар он аст, ки шартномаҳои давлатӣ бо мақсади истифодаи молҳо (қорҳо, хизматрасониҳо) барои зарурати давлатӣ ё маҳаллӣ, аз ҷумла барои ташкилноомии захираҳои давлатӣ ба тасвиб расонида мешаванд.</p> |
| <p>Корхонаҳои муштарак</p> | <p>Корхонае, ки аз тарфи шахсони воқеӣ ва ҳуқуқии ватанӣ ва хориҷӣ бо мақсади якҷоя кардани моликият ва ба роҳ мондани фаъолияти муштарак ташкил карда мешаванд. Дар шаклҳои шарикӣ пурра, ҷамъияти масъулияти маҳдуд ва ҷамъияти саҳомӣ ташкил карда мешаванд. Ҳадафи корхонаи муштарак ҳарчи беҳтар истифода бурдани имкониятҳои ҷонибҳо мебошад. Хусусияти хоси ин механизм аз он иборат аст, ки дар он давлат дар ҳама соҳаи фаъолияти ин корхона иштирок мекунад, ва мустақилияти қабули қарорро дар ин корхона маҳдуд месозад.</p> |

| | |
|--------------------------------|---|
| Вомбаргҳои инфрасохторӣ | Вомбаргҳои инфрасохторӣ гуфта қоғазҳои қиматнокеро мефаҳманд, ки барои маблағгузорӣ кардани сохтмон (харид, таҷдид) -и объектҳои инфрасохторӣ истифода бурда мешаванд. Дар шароити муосир наметавонем бе шоҳроҳҳои нақлиётӣ, хоҷагии манзилӣ-коммуналӣ, телекоммуникатсия, аэропортҳо ва ғ. натиҷаҳои заруриро ба даст орем. Моҳияти вомбаргҳои инфрасохторӣ аз он иборат мебошад, ки маблағгузорҳо фоидаи худро аз ҳисоби истифодабарии объекти инфрасохтор ба даст меоранд. Механизми вомбаргҳои инфрасохторӣ хусусияти дарозмуддатдоранд ва ба ҳалли масъалаҳои мустақам кардани иқтисоди миллӣ сафарбар карда мешаванд. |
| Дигар шаклҳо | Шартномаи пешниҳоди хизматрасонӣ, шартномаи идоракунӣ, хусусигардонӣ, ихтиёрдорӣ ва истифодабарии оммавӣ ва ғ. |

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Аз маълумоти ҷадвали 6 дида мешавад, ки ба механизмҳои шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ: концессия, минтақаҳои махсуси озод, фондҳои инвеститсионӣ, иҷора (лизинг), созишнома дар бораи тақсими маҳсулот, шартномаҳои давлатӣ, корхонаҳои муштарак, вомбаргҳои инфрасохторӣ ва дигар шаклҳои ҳамкорӣ, аз ҷумла: шартномаи пешниҳоди хизматрасонӣ, шартномаҳои идоракунӣ, хусусигардонӣ, ихтиёрдорӣ ва истифодабарии оммавӣ дохил мешаванд. Дар диссертатсия имконияти истифодабарии онҳо дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ ва Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок карда шудаанд.

Маълумоти ҷадвали 7 аз он шаҳодат медиҳанд, ки иҷрои амалии буҷет ва хароҷоти воқеии нақлиёт ва алоқа нисбат ба нақшаи тасдиқшудаи он каме пастар буда, фақат дар соли 2023 ин тамоюл аз байн рафтааст ва иҷрои амалии буҷет нисбат ба нақшаи тасдиқшуда ба андозаи 5,6% барзиёд таъмин гардидааст. Новобаста ба ин, норасоии маблағҳои буҷетӣ дар нигоҳдории инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ кишвар мушоҳида карда мешаванд. Иҷрои амалии маблағгузорию буҷетӣ дар соҳаи нақлиёт ва алоқа вобаста аз маҷмуи маҳсулоти дохилии кишвар (ММД) дар ҳудуди аз 0,4 то 2,1% қарор гирифтааст. Вобастагии хароҷоти нақлиёт ва алоқа аз қисми хароҷоти буҷети давлат аз 2,6 то 7,6% ташкил намудааст.

Ҳамаи ин аз он шаҳодат медиҳанд, ки норасоии назарраси захираҳои инвеститсионӣ ба рушди нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон равона кардашуда мавҷуданд ва дар онҳо ҳиссаи инвеститсия барои роҳҳои автомобилгард хеле зиёд ҳам бошад, вале нокифоя арзёбӣ карда мешаванд.

Қайд кардан бамаврид аст, ки барои инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ суббарномаи “Рушди шабакаи роҳҳои автомобилгард” таҳия гардидааст ва мақсади он коҳиш додани хароҷоти истифодакунандагони роҳҳои автомобилгард ва баланд бардоштани бехатарии комплексӣ дар хоҷагии роҳ мебошад.

Ҷадвали 7 – Хароҷоти буҷавӣ ва воқеии нақлиёт ва алоқаи Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2000-2022

| Солҳо | Буҷаи тасдиқшуда, ҳазор сомонӣ | Иҷрои амалии буҷа, ҳазор сомонӣ | Ҷоизаи иҷрои буҷаи тасдиқшуда, % | Иҷрои амалӣ нисбат ба ММД, % | Ҳиссаи хароҷот дар буҷаи давлат, % |
|-------|--------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|------------------------------|------------------------------------|
| 2000 | 20803,6 | 19903,9 | 95,7 | 1,1 | 7,6 |
| 2005 | 83497,2 | 78821,2 | 94,4 | 1,1 | 7,0 |
| 2010 | 114418,5 | 109605,93 | 95,8 | 0,4 | 2,6 |

| | | | | | |
|------|-----------|-----------|-------|-----|-----|
| 2015 | 1030569,1 | 986975,5 | 95,8 | 2,0 | 6,1 |
| 2020 | 1131200,0 | 1025700,0 | 90,7 | 1,2 | 4,1 |
| 2021 | 1777317,1 | 1714487,5 | 96,5 | 1,7 | 5,8 |
| 2022 | 2268972,1 | 2396942,9 | 105,6 | 2,1 | 6,8 |

Сарчашма: Маълумотҳо аз ҷониби муаллиф дар асоси маълумоти расмӣ Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон; Маҷмуи оморӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон: 30 соли Истиқлолияти давлатӣ. Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2021; Оморӣ солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – 2023. Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, 2024, таҳия карда шудаанд.

Бояд қайд кард, ки қисми зиёди хароҷотҳои давлатӣ барои амалӣ сохтани барномаи ҳадафноки давлатии “Инвеститсия барои рушди роҳҳои автомобилгард” (2015-2025) андозаи 803,9 млн. долл. ИМА-ро ташкил дода, аз он 545,5 млн. долл. ИМА барои таҷдиди роҳҳои ҷумҳуриявӣ ва 258,3 млн. долл. ИМА барои таҷдиди роҳҳои автомобилгарди долонҳои байналмилалӣ равона карда мешаванд. Илова бар ин, барои татбиқи “Барномаи инвестиция барои таҷдиди пулҳо то соли 2025” таҳия ва қабул карда шудааст, ки дар он сафарбар намудани инвеститсия дар се марҳила пешбинӣ гардидааст: дар марҳилаи якум, яъне, дар марҳилаи кӯтоҳмудат пешбинӣ мешавад, ки барои таҷдиди наздики 166 пул бо ҳаҷми 4854 метри мурабаъ ба андозаи 808,8 ҳазор долл. ИМА маблағ равона карда мешавад. Дар марҳилаи миёнамуҳлат пешбинӣ мешавад, ки 173 пул ба маблағи 6550,0 ҳазор долл. ИМА таҷдид карда шаванд. Дар марҳилаи дарозмуддат бошад, дар 237 пул ба маблағи 20127,8 ҳазор долл. ИМА бояд корҳои таҷдиду сохтмон ба анҷом расонида шаванд.

Нигоҳдории инфрасохтори нақлиётӣ, аз ҷумла, инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар кишвар хароҷотҳои зиёдеро талаб менамоянд, ки ба дӯши мақомоти идораи давлатӣ ва маҳаллӣ гузошта шудаанд. Дар дурнамои миёнамӯҳлати сохтмони иншооти нав ва таҷдиди объектҳои инфрасохтори автомобилӣ мавҷудбуда маблағгузори асос нокифоя арзёбӣ мегардад, зеро имкониятҳои буҷаи давлатӣ ва маҳаллӣ маҳдуд мебошанд. Вобаста аз ин, барои татбиқи лоиҳаҳои тасдиқшуда зарурияти ҷалб намудани инвеститсияҳои иловагӣ, пеш аз ҳама аз ҳисоби бахши хусусии иқтисодӣ ба миён меояд. Вале коршиносон арз менамоянд, ки ҳаҷми инвеститсияҳои хусусӣ дар инфрасохтори автомобилӣ нокифоя боқӣ монда, танҳо якчанд сад миллион доллари амрикоиро ташкил медиҳад.

Бояд қайд кард, ки аз ҳисоби хусусиятҳои хоси татбиқи лоиҳаҳои инвеститсионӣ дар нақлиёти автомобилӣ нисбат ба дигар соҳаҳои иқтисод, ҷалби инвеститсия ба нақлиёти автомобилӣ хусусияти хоси инфрасохторӣ доранд; таъмини дастрасӣ, ҳаҷм ва рақобатпазирии хизматрасонии нақлиётӣ; ҳамгирӣ бо фазои нақлиётӣ ва ҷаҳонӣ ва истифодаи нерӯи транзитии кишварро инъикос менамоянд.

Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиётӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2025 ҳамчун ҳуҷҷати муҳим муайянкунандаи ояндаҳои самти навунии системаи нақлиётӣ мамлакат бо мақсади таъмини талаботи инноватсионии иқтисодӣ мебошад, ки дорои самти иҷтимоӣ ва таъминкунандаи хизматрасониҳои босифат ва рақобатпазирӣ нақлиётӣ ба ҳисоб меравад. Барои ҳалли мушкилоти навунии системаи нақлиётӣ мамлакат Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030 таҳия ва ба ҷоринамоянд қабул гардида, тибқи он дар татбиқи лоиҳаҳои зиёд мушкилоте ҳамроҳ шудааст, ки ба ваколати ҳокимияти давлатӣ ва мақомоти худидоракуни дохил мешаванд. Вале айни замон ҷалби бахши хусусӣ аз ҳисоби мавҷуд будани як қатор самараҳои иҷтимоӣ иқтисодӣ, ки ба қисмати самаранокии тиҷорати лоиҳа ворид нагардидаанд, маҳдуд мебошад.

Инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ нақши муҳимро дар фаъолияти иқтисодӣ ва мутаҳаррикии (ҳаракатнокии) аҳоли мебозад. Маълум аст, ки ҷомеа наметавонад бе

системаи роҳҳои автомобилгард вучуд дошта бошад. Бинобар ин, лоиҳаҳои инфрасохторӣ ба рушди минтақаҳо таъсири мусбат мерасонанд. Татбиқи лоиҳаҳои сохтмони инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, одатан, барои таҳияи ҷойҳои кори иловагӣ, ҷойҳои нави истиқомат дар минтақаи ҷойгиршавии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ имконият фароҳам оварда, ба баланд бардоштани рақобатпазирӣ ва нерӯи иқтисодии минтақа, инчунин баланд гардидани ҷаззобият барои рушди соҳибкорӣ мусоидат менамояд.

– маълум аст, ки лоиҳаҳои инвеститсионӣ дар соҳаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дорoi сармояталабии зиёд ва мӯҳлати тӯлонии боздеҳии сармоя мебошанд. Тавре дар боло зикр гардид, бунёд ва навсозии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ маблағгузории калонро дар ҳамаи марҳилаҳои татбиқи лоиҳа тақозо менамояд;

– татбиқи лоиҳа ба шакли марҳилавӣ мегузарад, бинобар ин таҳияи пайдарпайи марҳилаҳои дар амал асоси босуботи татбиқи муваффақонаи лоиҳа мебошад. Аз ин сабаб, барои татбиқи дурусти лоиҳа, марҳилаи аввали он ҳиссаи зиёди хароҷотро тақозо менамояд. Асосан корҳои омодагӣ, тибқи қоида, муҳим ва баландарзиш мебошанд;

– хавфҳои баланди (сохтмонӣ ва тиҷоратӣ) ба даст наовардани даромадҳо яқин мебошад. Бинобар ин, ки даромадҳои дурнамоии аз инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста душвор ва ноустувор буда, маблағгузорҳои хусусӣ дар ин гуна лоиҳаҳо маҳдуданд;

– имконияти рушди лоиҳа мутобиқшавӣ нисбат ба вақт дар шароитҳои муҳити институтсионалӣ ва иқтисодӣ мебошад;

– татбиқи лоиҳа фоидаи бевоситаи мусбатро аз таъсири махсусиятҳо ба сарчашма ва схемаи маблағгузорӣ дорад. Барои арзёбии самарайи мустақими мусбат воридоти маблағро ба буҷа мавриди назар қарор медиҳем, ки аз рӯи категорияҳои зерин тақсим гардидааст: нуқтаҳои сӯзишворипуркунӣ, бо дарназардошти нуқтаҳои хизматрасонии техникӣ; объектҳои хуроки ҷамъиятӣ ва савдои канори роҳӣ; меҳмонхонаҳои шафати роҳ; марказҳои савдо; комплексҳои анборӣ ва саноатӣ; нуқтаҳои аҳолинишин ва намолавҳаҳои таблиғотӣ.

Давлат аз ҳисоби ба иҷора додани қитъаи замини назди роҳ барои сохтмони мағоза ва анборҳо, инчунин аз фурӯши замин барои сохтани нуқтаи аҳолинишин даромад мегирад.

Ҳамин тариқ, ҳамаи ин хусусиятҳои хоси соҳа дар мавриди интиҳоби сарчашмаи рушд ва муайян кардани механизмҳо ва тарзҳои таъминоти молиявӣ рушди инфрасохтори системаи нақлиёти автомобилӣ ба инобат гирифта мешаванд.

Омӯхтани хусусиятҳои хоси механизми институти шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ бештар ба ҳамаи ин махсусиятҳо ҷавобгӯ мебошад. Таҷрибаи амалӣ сохтани лоиҳаҳои инфрасохторӣ дар хориҷа ва дохили Ҷумҳурии Тоҷикистон бо истифода аз шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ нишон медиҳанд, ки истифодаи механизмҳои шарикӣ дар маблағгузории рушди инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ имконпазир аст.

Дар боби дуюм – “Таҳлили таносуби нарху сифат ҳангоми истифодабарии долонҳои нақлиёти автомобилӣ Тоҷикистон” хусусиятҳои фарқкунандаи истифодаи консепсияи таҳлили таносуби нарху сифат дар мавриди баҳо додан ба афзалияти шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ муайян карда шудааст. Таҷрибаи ҷаҳонӣ истифодаи усули таҳлили таносуби нарх-сифат дар инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ долонҳои байналмилалӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон, усули идораи тағйирот дар фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ, инчунин методологияи он асоснок карда шуданд. Илова бар ин, тағйироти идоракунии дар муқаррароти кори инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ асоснок гардиданд.

Дар таҷрибаи ҷаҳонӣ бо мақсади баҳодиҳӣ ва интиҳоби шакли шарикии давлат бо бахши хусусӣ аз аксаран матритсаи таносуи “нарх-сифат” истифода мебаранд. Ин нишондиҳанда алоқаи тарафайни байни арзиши лоиҳа ва сифати иҷрои онро инъикос менамояд, яъне муайян месозад, ки натиҷаҳои бадастомада дар ҳамаи марҳилаҳои татбиқи лоиҳа то кадом андоза ба мақсадҳои гузошташуда мувофиқат мекунанд.

Қайд кардан бамаврид аст, ки тартиботи умумии таҳлили нархӣ ва сифатии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон аз панҷ марҳила иборат аст (ҷадвали 8).

Ҷадвали 8. -Марҳилаҳои умумии баргузори таҳлили таносуи нарху сифат дар инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ

| Марҳила | Тавсифи марҳила |
|---------|---|
| 1. | Ҳисоби шартии дархости нарх Ҳисоби хароҷоти интизорӣ дар мавриди харидҳои давлатӣ |
| 2. | Муқоисаи харидҳои давлатӣ бо дархости нархии шартӣ ва интиҳоби шартҳо бо таносуи нарху сифати баланд |
| 3. | Интиҳоби тарзи татбиқи лоиҳа ва дархости пешниҳодҳои нархӣ бо усули ҷалби бахши хусусӣ |
| 4. | Ба даст овардани пешниҳодҳои нархӣ ва муқоиса намудани онҳо бо харидҳои давлатӣ ё дархости нархӣ барои тасдиқи таҳлили нарху сифати корҳо |
| 5. | Муқоисаи хароҷоти давлатӣ бо нишондиҳандаи амалии татбиқи лоиҳаи шарикӣ |

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Дар чорҷӯбаи баҳодиҳии меъёрҳои сифатӣ ду самтро аз ҳам фарқ мекунанд:

- муайян кардани мақсаднокӣ истифодаи шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ ҳамчун тарзи татбиқи лоиҳа;
- таҳлил ва муқоисаи нишондиҳандаҳои сифатӣ дар асоси пешниҳодоти нархии бадастомада.
- Ба меъёрҳои асосии таҳлили сифатӣ дохил мешаванд:
- аз ҷониби шарикӣ хусусӣ қабул кардани хавфҳои, ки бо ифодаи пулӣ баҳо додан мушқил аст;
- таҷрибаи шарикӣ хусусӣ, устувории молиявии он ва мавҷудияти захираҳои зарурӣ;
- истифодаи усулҳои инноватсионии лоиҳакашӣ ва идоракунии соҳтмон;
- ба истеъмолкунандаи ниҳой таъмин намудани суди аз меъёри муқарраршуда зиёдтар;
- пешниҳоди хизматрасонӣ дар сатҳи матлуб бидуни дастгириҳои иловагӣ аз ҷониби давлат;
- баҳисобгирӣ ва ҳифзи манфиатҳои иҷтимоӣ;
- риояи стандартҳои муосири экологӣ;
- беҳдошти дастрасии истеъмолкунандагон ба хизматрасониҳо;
- истифодаи таҷриба ва технологияҳои, ки шарикӣ давлатӣ наметавонад пешниҳод намояд;
- баланд бардоштани сифати пешниҳод ва татбиқи хизматрасониҳо.

Ҷадвали 9- Тартиби умумии баргузори таҳлили таносуби нарху сифат

| Марҳила | Тавсифи марҳила |
|---------|--|
| 1. | Арзёбии меъёрҳои сифатӣ: -муайян кардани таъсири истифода шавандагии шарикии давлат бо бахши хусуӣ ба сифати усули татбиқи лоиҳа дар мавриди тайёрӣ ё интиҳоби лоиҳа (таҳлил ва муқоисаи меъёрҳои сифатии дархостҳои нархӣ - дар марҳилаи озмун). |
| 2. | Арзёбии миқдорӣ: -дурнамои хароҷот ҳангоми шарикии давлат бо бахши хусуӣ; -дурнамои хароҷот ҳангоми харидҳои давлатӣ |
| 3. | Хулосабарорӣ дар бораи интиҳоби усули татбиқи лоиҳа |

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Бояд гуфт, ки арзёбии миқдории таносуби нарху сифат омили ниҳоят муҳимми интиҳоби усули татбиқи лоиҳа мебошад.

Арзёбии таносуби нарху сифат тавассути ҳисоб кардани хароҷоти умумӣ амалӣ карда мешавад, ки таваҷҷуҳи асосӣ ба баҳодиҳии арзиши таваккалҳои бар дӯш гирифтаи давлат ҳангоми ҳар як варианти татбиқи лоиҳа зоҳир карда мешавад. Дар ин маврид хароҷотҳо бо назардшти нейтралитети мушаххаси харидҳои давлатӣ таҳрир карда мешаванд, то ин ки муқоисаи одилонаи вариантҳо таъмин гардад.

Барои муқоисаи усулҳои татбиқи лоиҳа ду сенария бо тақсимои гуногуни хавфҳо миёни шарикӣ давлатӣ ва бахши хусуӣ дида баромада шудаанд:

1. Ҳисоби арзиши аслии лоиҳа бо усули анъанавӣ- тавассути харидҳои давлатӣ.

2. Муайян кардани арзиши софи лоиҳа дар мавриди татбиқи он тавассути шарикӣ давлатӣ бо бахши хусуӣ.

3. Натиҷаи баҳодиҳии таносуби нарх ва сифат.

Дар чунин ҳолат бояд таҷрибаи хоричии истифодаи нишондиҳандаҳои таносуби нарху сифат нисбати истифодаи шарикӣ давлат бо бахши хусуӣ дар инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ мавриди истифода қарор гирад.

Дар диссертатсия таҳлили тақсимои хавфҳо дар мисоли истифодаи роҳи автомобилгарди – дар долони байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ оварда шудааст.

Ҳисоби нишондиҳандаҳои калидии молиявии фойданокии лоиҳа бо дарназардошти анбуҳи пулӣ мутобиқ ба амсилаи молиявии пешниҳодшуда сурат мегирад. Дар ҳисоб чунин нишондиҳандаҳо, ба монанди фойданокии иқтисодӣ ва устувории қарзӣ ҳамроҳ карда шуданд. Дар диссертатсия ҳамчунин услуби таҳлили ин нишондиҳандаҳо пешниҳод карда шудааст.

Яке аз лоиҳаҳои муҳимми амалишудаи рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон истифодаи пулакии роҳи автомобилгарди Душанбе - Чаноқ мебошад, ки услуби мазкур барои ҳамин лоиҳа вобаста бо истифода аз шарикӣ дар диссертатсия таҳия карда шудааст.

Ҷадвали 10. - Сарфаи умумии вақт аз истифодаи роҳи пулакии Душанбе -Чаноқ дар долони байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ

| № | Гурӯҳи ВН | ΔЗэ, сомонӣ | Э _{удг} , сомонӣ | Э _{вр} , сомонӣ | Э _б , сомонӣ | Э _Σ , сомонӣ |
|----|-----------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Г1 | 12,5 | - | 5,91 | 1,20 | 19,61 |
| 2. | Г2 | 19,47 | 0,37 | - | 1,57 | 21,41 |
| 3. | Г3 | 28,16 | 0,53 | - | 0,58 | 29,27 |
| 4. | Г4 | 34,66 | - | 27,81 | 1,20 | 63,67 |

Сарчашма: Дар асоси ҳисобҳои муаллиф тартиб дода шудааст.

Эзоҳ: Дар ин ҷо:

ΔЗэ,- сарфаи хароҷоти истифодабарӣ, сомонӣ

Э_{удг}, -сарфа дар натиҷаи баланд шудани суръати ҳаракат, сомонӣ

Э_{вр}, -сарфаи вақт, сомонӣ

Э_б, - сарфа аз ҳисоби баланд шудани бехатарии ҳаракат дар роҳҳои автомобилгарди пулакӣ, сомонӣ

Э_Σ, -сарфаи умумӣ, сомонӣ

Дар минтақаи гузариши долони байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ тарифи миёнаи истифодабарии роҳи пулакӣ нисбати гурӯҳи воситаҳои нақлиёт пешниҳод карда шуд, ки натиҷаҳои ниҳони он дар ҷадвали 11 дар ҷ гардидааст.

Ҷадвали 11. - Тарифи миёнаи истифодабарии воситаҳои инақлиёти автомобилӣ, сомонӣ

| Гурӯҳи воситаи нақлиёт | Тариф барои як соат, Тч | Тариф барои як км, Ткм |
|------------------------|-------------------------|------------------------|
| Г1 | 6,19 | 0,37 |
| Г2 | 6,67 | 0,56 |
| Г3 | 7,02 | 0,79 |
| Г4 | 8,10 | 0,92 |

Сарчашма: Дар асоси ҳисобҳои муаллиф тартиб дода шудааст.

Ҳамин тариқ, истифодабарии роҳҳои автомобилгарди пулакӣ дар чорҷӯбаи долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ барои ҷалби гузариши транзитӣ тавассути Ҷумҳурии Тоҷикистон дар заминаи маблағгузори пурра ва ё қисман аз ҳисоби баҳши хусусӣ хеле муҳим арзёбӣ карда мешавад.

Дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мавҷудияти роҳи бепули алтернативӣ муҳим доништа мешаванд. Вале ин масъала то ҳол дақиқ муайян карда нашудааст.

Ба ақидаи мо, муайян кардани алтернативаи роҳи пулакӣ имкон медиҳад, то масъалаҳои зерин ҳалли худро пайдо намоянд:

- масъалаҳои техникӣ;
- муайян кардани имконияти гузариши воситаҳои нақлиёт тавассути роҳи алтернативӣ;
- арзёбии баланд бардоштани роҳатнокии сафар ва коҳиш додани ҳолатҳои роҳу нақлиётӣ дар вақти ҳаракат;
- тақсимои анбӯҳи нақлиётӣ дар миёни роҳҳои алтернативӣ ва пулакӣ;
- опешгӯии шиддатнокии ҳаракат;
- муайянкунӣ ва танзими кардани андозаи пардохти ҳаққи роҳ;
- муайян кардани дараҷаи мувофиқат намудани ҳақми хизмати расонидашуда ба пардохткунандаи истифодаи роҳи пулакӣ;
- таъсири алтернативанокии ҳаракат ба фоидаҳои тамоми лоиҳа;
- муайян кардани таассури иҷтимоӣ ба навовариҳо;
- таассуроти истифодакунандагон ба андозаи пардохти истифодабарии ҳаққи роҳ;
- омӯзиши омилҳои, ки муносибатҳои субъектҳои иҷтимоӣ ба пулакӣ будани роҳи пулакӣ мекунад.
- Тадқиқотиҳои гузаронидашуда нишон медиҳанд, ки параметрҳои аз ҳама муҳимми дида баромадани алтернативанокии ҳаракат дар роҳи пулакӣ мебошанд:
 - нархи муқарраршудаи гузариш аз роҳи пулакӣ;
 - тақсимои анбӯҳи нақлиётӣ миёни ҳатсайроҳи роҳи пулакӣ ва роҳҳои алтернативӣ;
 - шиддатнокии ҳаракат дар ҳарду ҳақҳои сайр пас аз чорӣ намудани роҳҳои истифодаи пулакӣ;
 - арзёбии иқтисодии фоидаи аз истифодаи роҳи пулакӣ бадастомада.

Алтернатива ин зарурати интихоб аз ду ва зиёда имкониятҳои якдигарро инкоркунанда мебошад. Мафҳуми алтернативанокии гузариши пулакӣ ҳамчун имконияти интихоби хатсайри ҳаракат бо меъёрҳои муайян ба ҳамон самте фаҳмида мешавад, ки тавасути роҳи пулакӣ хизмат расонида мешаванд.

Мавҷудияти гузаргоҳи алтернативӣ гузашти воситаҳои нақлиётро аз роҳи пулакӣ ба вучуд меорад, ки дар мавриди дақиқ баҳо надодан ба кам шудани шиддатнокии ҳаракат дар роҳҳои пулакӣ мегардад ва хавфи молиявии консессионерро зиёд мекунад. Дигар омилҳои хатар вучуд доранд, ки муафассал дар боло оварда шудаанд. Таҳлили таҷрибаҳои хориҷӣ, ки дар диссертатсия оварда шудаанд, нишон доданд, ки омилҳои зерин ба алтернативанокии гузариш ва шиддатнокии ояндаи ҳаракат дар роҳҳои пулакӣ таъсир менамоянд:

- сатҳи бо автомобилҳо таъмин будани сокинони кишвар;
- маҷмуи маҳсулоти дохилӣ ба сари аҳоли;
- сатҳи сафарбаркунии сармои хусусӣ ба сохтмони роҳ;
- ҳиссаи хоси роҳҳои пулакӣ дар дарозии умумии роҳҳои автомобилгард.

Бояд гуфт, ки бо мурури баланд шудани сатҳи маҷмуи маҳсулоти дохилии кишвар афзоиши автомобилкунони он ба вучуд меоянд, ки ин ба дараҷаи баланди иштироки бахши нақлиёт дар иқтисодиёти бозорӣ боис мегардад. Сатҳи ММД ба сари аҳоли омили муайянкунандаи таъини тарифи маблағи пардохт барои истифодаи роҳ ва иншооти пулакӣ мебошад.

Ҳамин тариқ, Ҷоиданокии истифодабарии роҳҳо ва иншоотҳои пулакӣ аз бисёр омилҳо вобаста ҳастанд:

- омилҳои, ки шароитҳои молиявии татбиқи сохтмони роҳи пулакиро тавсиф менамоянд (андозаи Ҷоидаи пешбинишуда, шароити гирифтани қарз, вазъияти молиявии ташкилоти маблағгузор);
- омилҳои муайянкунандаи шароитҳои асосии сохтори объектҳои роҳ (арзиш, муддати истифодабарӣ, сифати сохтмон);
- омилҳои муайянкунандаи шароитҳои нақлиёти сохтмони объекти пулакии роҳ (зиҷии шабакаи роҳҳо, ҳолати нақлиёти истифодабарӣ, гардиши интизории бор ва мусофирон).

Таҷрибаи ҷоринамоии роҳҳои пулакӣ нишон медиҳанд, ки яке аз омилҳои муҳими муайянкунандаи Ҷоиданокии тиҷоратии такрор истеҳсолкунии иншооти пулакии роҳ тариф ва ҳаҷми боркашонӣ мусофирбарӣ мебошанд. Барои бозхариди сохтмони роҳи пулакӣ шиддатнокии ҳаракат дар он на камтар аз 20 ҳазор автомобил бояд бошад. Ин ҳулосаро таҷрибаи роҳи пулакии Душанбе – Чанок собит намудааст. Дар натиҷаи пурсиш муайян карда шуд, ки бештар аз 50% ронандагони воситаҳои нақлиёти Г1 розӣ ҳастанд, ки роҳи пулакиро ба ивази тарифи на зиёда аз 0,20-0,25 сомонӣ барои як километр истифода намоянд (асосан инҳо ронандагони автомобилҳои сабукрав, микроавтобусҳои то 11 ҷойи нишаст дошта ва автомобилҳои боркаши хурд), қариб 30% ронандаҳои Г2 – на зиёда аз 0,30 сомонӣ метавонанд пардохт кунанд, ронандагони Г3 – то 0,4 сомонӣ ва Г4- 0,5 сомонӣ метавонанд пардохт кунанд. Баҳои сарфаи вақт – 0,5 – 1,5 соат, Ҷоидаи умумӣ аз 0,6 то 2,7 сомони/км. ташкил медиҳанд.

Дар боби сеюм – “Самтҳои асосии такмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилҳои Тоҷикистон” муқаррар карда шуд, ки такмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҳамчун яке аз механизмҳои рушди инфрасохтори он ба ҳисоб меравад; таҳқиқ ва собит карда шуд, ки шарикҳои давлат бо бахши хусусӣ омили рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ мебошад. Ҳамчунин муқаррар гардид, ки раванқи ҳамкориҳои долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо кишварҳои ҳамсоя омили асосии рушди ҳамлу нақли транзитӣ ва воситаи ба кишвари транзитӣ табдил ёфтани Тоҷикистон мебошад.

Ҷумҳурии Тоҷикистон дар ташкилнамоӣ ва банақшагирии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ пайвастандаи Осиеи Марказӣ ва Осиеи Ҷанубӣ нақши муҳимро мебозад. Иштироки мамлакат дар ин равандҳо тавассути як қатор омилҳои дохилӣ ва берунӣ муайян карда мешавад. Миёни омилҳои берун нақши калидиро кушода будани иқтисодиёти кишвар мебозад, ки ба суръати тағйироти сохторӣ, сатҳи рушди иқтисодӣ ва васеъшавии иқтисодӣ содиротӣ бевосита таъсир мерасонад.

Ба даст овардани вазъияти хуби ҳадафнокӣ ба рушди динамикии системаи нақлиётӣ-коммуникатсионӣ кишвар ҷиҳати пурра қонунгардонидани талаботи истеъмолкунандагон бо нархҳои дастрас, сатҳи сифати қобили қабул, инчунин таъмини устувории геосиёсии кишвар мусоидат мекунад.

Ҷадвали 12 – Созишномаҳои байниҳукумати дучониба бо кишварҳои ҳамсоя ва транзиткунанда дар соҳаи нақлиёти автомобилӣ байналмилалӣ

| Кишвари ҳамсоя | Номи созишнома | Тарихи қабул |
|---------------------------------|--|--|
| 1. Афғонистон | 1. Оид ба ҳамлу нақл, транзити бор ва мусофирон 2. Оид ба сохтмони роҳи оҳани масири асосии Ҷ. Балхӣ-Панҷи Поён- Шерхонбандар | Қарори ҲҚТаз 01.09.2005, №331 |
| 2. Қирғизистон | 1. Оид ба интиқоли транзитии молҳо тавассути нақлиёти автомобилӣ 2. Оид ба ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ 3. Дар бораи сохтмони ду пул ва қитъаи роҳи автомобилгард | Қарори ҲҚТаз 12. 12. 2005, №463 Қарори ҲҚТаз 12.11.2013, №489 |
| 3. Ёзбекистон | 1. Оид ба алоқаи байналмилалӣ автомобилӣ 2. Ҳамлу нақли транзитии борҳои хатарнок тавассути ҳудуди Ҷумҳурии Ёзбекистон | Қарори МНМО ҚТ, №1089, аз 25.05.2018 Қарори МНМО ҚТ, №537 аз 27.10.2021 |
| 4. Ҷумҳурии Халқии Хитой | 1. Ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ 2. Оид ба гузаргоҳҳои сарҳадӣ ва речай кории онҳо | Қарори МНМО ҚТ, №1215 аз 14.01.2009 Қарори ҲҚТ, №56, аз 24.12.2012 |
| Кишвари транзит –кунанда | Номи созишнома | Тарихи қабул |
| Қазоқистон | 1. Оид ба ҳамлу нақли байналмилалӣ | Қарори МНМО ҚТ, №388 аз 08.11.2006 |
| Покистон | 1. Оид ба ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ 2. Оид ба тиҷорати транзитӣ | Қарори МНМО ҚТ, №593 аз 15.12.2021 Қарори МНМО ҚТ, №1005 аз 10.05.2023 |
| Руссия | 1. Оид ба ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ | Қарори ҲҚТ, №484 аз 03.11.2000 |
| Туркманистон | 1. Ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ | Қарори МНМО ҚТ, №1005 аз 20.06.2008 |
| Туркия | 1. Ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ | Қарори ҲҚТ №386 аз 03.09.1996 |
| Эрон | 1. Ҳамлу нақли байналмилалӣ автомобилӣ | Қарори ҲҚТ, №152 аз 04.04.1997 |

Сарчашма: Маълумотҳои Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон

Рушди долонҳои нақлиётӣ нақши байналмилалӣ эҳеи марказҳои тарихии “Роҳи абрешим”-ро дар ҳудуди Ҷумҳурии Тоҷикистон тақвият мебахшад. Транзит тавассути роҳҳои автомобилгарди Тоҷикистон аксаран миёни ҷумҳуриҳои Осиёи Марказӣ ва Осиёи Ҷанубӣ, махсусан, Афғонистон, Покистон, Чин ва Руссия амалӣ карда мешавад.

Дар ҷадвали 12 созишномаҳои байниҳукумати дучониба бо кишварҳои ҳамсоя ва транзиткунандаи бору мусофирон тавассути долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ оварда шудааст.

Таҳлили созишномаҳои дучонибаи дар ҷадвали 12 овардашуда нишон медиҳанд, ки самтгирии онҳо ба таъмини рушди ҳам бахши давлатӣ ва ҳам бахши ғайридавлатӣ нақлиёт, маҳдуд намудани инҳисороти соҳа, ба сифати афзалияти таъмини бехатарии фаъолияти нақлиётӣ, роҳ надодан ба таъбиз ва таъмин намудани шароити баробар барои ҳамаи субъектҳо дар мавриди амалӣ сохтани фаъолияти нақлиётиро дар бар мегиранд.

Амали созишномаҳои дучониба ба реҷаи мусоидати бештар муҳолифат дорад ва ба судманд ворид шудани боркашонҳо ба бозори минтақавӣ монеъа эҷод намуда, рақобатро номукамал месозад.

Дар охир бояд қайд кард, ки натиҷаҳои рушд ба воситаи ҳамгироӣ ва мустаҳкам кардани алоқаҳо метавонад васеътар паҳн гардад ва ин ба бунёди ҷойҳои кории нав, зиёд шудани даромад ва некуаҳволии ҷомеа мусоидат менамояд.

Таҳлилҳо нишон медиҳад, ки ҳиссаи ҳаҷми воридоти молҳо тавассути ширкатҳои ватанӣ ҳамагӣ 28,1% боркашониро ташкил намуда, 71,9% онҳо тавассути ширкатҳои хориҷӣ анҷом дода мешаванд. Содирот сурати баръакси воридотро дорад, яъне 64% борҳои содиротӣ тавассути ширкатҳои ватанӣ ба анҷом расонида мешаванд ва 36% -и онро ширкатҳои хориҷӣ иҷро мекунанд.

Ҷадвали 13 - Истифодаи рухсатномаҳои ҳамлу нақли байналмилалӣ

| Нишондиҳандаҳо | 2021- Ҳамагӣ вота | 2021- Истифода нашуда | % | 2023- Ҳамагӣ вота | 2023 - Истифода нашуда | % |
|--|-------------------------|-----------------------------|--------------|-------------------------|------------------------------|--------------|
| 1. Квотаи боркашӣ ба кишварҳои хориҷӣ тавассути нақлиёти ватанӣ: -ба хориҷи дур -давлатҳои ИДМ | 9710 32300 | 5096 5959 | 52,5 18,4 | 18917 45650 | 10072 33705 | 53,2 73,8 |
| 2. Квотаи боркашонӣ ба самти Тоҷикистон ба нақлиёти кишварҳои хориҷӣ: -хориҷи дур -давлатҳои ИДМ | 12510 26200 | 9364 13340 | 74,8 50,9 | 19350 43350 | 12142 27616 | 62,7 63,7 |

Сарчашма: Маълумотҳои Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, соли 2024.

Яке аз маҳдудиятҳои хеле муҳим дар роҳи рушди транзит дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ин мавҷуд будани воридот тавассути рухсатнома ба воситаҳои нақлиёти ватанӣ ва хориҷӣ мебошад.

Аз нишондодҳои ҷадвали 13 дида мешавад, ки ҳамасола аз теъдоди умумии рухсатномаҳои додашуда ба ширкатҳои ватанӣ барои кор дар кишварҳои хориҷи дур 58,2% ва ба кишварҳои ИДМ -73,8% истифода намешаванд. Ҳамин гуна вазъият дар рухсатномаҳои ба воситаи нақлиёти кишварҳои хориҷӣ додашуда мушоҳида мешавад, ки мувофиқан ба 62,7 ва 63,7% рост меояд.

Бояд ҷиҳати ҷалби анбуҳи зиёдшавандаи бор ва мусофирон тамоми қувва ба инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ кишварҳои ҳамсоя равона карда шаванд. Ҳолати мазкур ба зиёдшавии даромади онҳо оварда мерасонад. Мувофиқан сиёсати

нақлиётҳои кишварҳои ҳамсоя бояд иштирокчиёро ба пайвастшавии фаъл ба долони нақлиётҳои Шимол-Ҷануб равона намояд.

Ҷадвали 14 – Динамикаи нишондиҳандаҳои нақлиёти автомобилӣ байналмилалӣ дар давраи солҳои 2005-2023

| Нишондиҳандаҳо | 2005 | 2010 | 2015 | 2023 | 2023/2005 |
|----------------------------------|-------|--------|---------|--------|-----------|
| 1.Боркашонӣ, ҳазор тонна | 409 | 908 | 1126,4 | 1487,9 | 363,80 |
| 2.Гардиши бор, млн.ткм | 674,8 | 1498,2 | 21750,0 | 3001,2 | 444,75 |
| 3.Мусофирбарӣ, млн.мусофир | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 33,33 |
| 4.Гардиши мусофирон, млн.пасс-км | 422,5 | 637,5 | 98,2 | 49,8 | 10,79 |

Сарчашма: Тоҷикистон: 30 соли истиқлолияти давлатӣ.Маҷмуаи оморӣ. Агенсии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. 2023. –С.496-501.

Сиёсати нақлиётҳои давлат бояд ба рушди ҳамкориҳо бо кишварҳои ҳамсоя ҷиҳати содироти молу хизматрасониҳо равона карда шавад. Ҷумҳурии Тоҷикистон дар назди худ вазифаҳои калидии зеринро мегузорад, ки ҳавасмадгардонии рушди содиротро таъмин менамоянд:

- бунёди системаи суғурта ва кафолати давлатӣ барои содиркунандагони ватанӣ, ки онҳоро аз хатарҳои сиёсӣ ва талафоти дарозмуддати тиҷоратӣ ҳифз менамояд;
- мусоидат ба иштироки ташкилотҳои ватанӣ дар тадқиқи лоиҳаҳои инвестиционӣ дар ҳориҷи кишвар, аз ҷумла дар асоси созишномаҳои байниҳукуматӣ;
- пешниҳоди дастгирии буҷавӣ барои содироти молу хизматрасониҳои ватанӣ;
- ҷалби корхонаҳои маҳаллӣ барои иштирок ба лоиҳаҳои инфрасохторӣ ва иқтисодии байналмилалӣ;
- коҳиш додани таъсири омилҳои монеташиаванда ба содироти молҳо ва хизматрасониҳои маҳаллӣ, инчунин ҳарчи бештар самаранок истифода бурдани долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ;
- такмили танзими гумрукӣ-тарифӣ ва андозии содироти маҳсулот, инчунин, мувофиқакунии ва ҳамоҳангкунии амал бо кишварҳои ҳамсоя бо мақсади бунёди системаи ягона ва мурағаб.

Мувофиқа намудани сиёсати нақлиётҳои кишварҳои ҳамсоя бояд ба тадбирҳои дар доираи афзалиятҳои стратегияи рушди системаҳои нақлиётҳои миллии кишварҳои ҳамсоя тарҳрезӣшуда ба амал бароварда шаванд. Миёни самтҳои афзалиятнок бояд бештар ба ҳамоне диққат дода шаванд, ки таъсир ба сиёсати иқтисодӣ дар давраи дарозмуддат ва ба ташкили долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ, ҳамчун дарёфти самтҳои нави такмили ҳамгироии таъсири мутақобилаи иқтисодии кишварҳои ҳамсоя доранд; дастгирии қувва дар доираи муносибатҳои тиҷоратии кишварҳои ҳамсоя имконияти нав бо мақсади рушди савдо ва маблағгузори мебошад.

Ҳамоҳангсозии самаранокӣ қувваҳо дар доираи сиёсати мувофиқашудаи нақлиётӣ ҳам дар давраҳои кӯтоҳмуддат ва ҳам дарозмуддат аксари вақт аз беҳдошти сифат ва тағйирёбии сохтори шабакаи нақлиётӣ вобаста аст.

Вазифаҳои асосии рушди инфрасохтори нақлиётҳои долонҳои байналмилалӣ нақлиётҳои автомобилӣ дар давраи миёнамуҳлат кишварҳои ҳамсояро ба ҳолатҳои зерин сафарбар менамояд:

- таҳлили иҷрои барномаҳои миллии рушди нақлиётҳои автомобилӣ ва таҳияи тавсияҳо нисбати ҳамоҳангсозии имкониятҳои кишварҳои ҳамсоя бо мақсади баланд бардоштани самаранокӣ ва фоиданокӣ;
- баланд бардоштани рақобатпазирии долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ;
- такмили системаи танзими ҳамлу нақл ва мувофиқасозии тағйирёбиҳо дар чорҷӯбаи ҳамкориҳо миёни кишварҳои ҳамсоя;
- мубодилаи таҷрибаҳо дар самти беҳдошти беҳатарии нақлиётӣ, коҳиш додани теъдоди садамаҳо ва баланд бардоштани беҳатарии экологии кулли системаи нақлиётӣ.

Сиёсати нақлиётӣ ҳар як кишвари ҳамсоя бояд иҷрои самараноки ҳам дохилӣ ва ҳам байнидавлатии ҳамлу нақли бор ва мусофиронро таъмин намуда, ҳамзамон ба рушди робитаҳои савдои беруна ва транзитӣ, аз ҷумла истифодаи долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ мусоидат намояд. Дар ин маврид, паст шудани хароҷотҳои нақлиётӣ шартӣ муҳимми баланд бардоштани рақобатпазирии маҳсулот ва ғаёб гардидани ҳамкориҳои нақлиётӣ иқтисодӣ бо кишварҳои ҳамсоя мебошад.

Бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ одатан тақозо менамояд, ки ҳамлу нақл бо сифати баланд ва арзиши паст ба роҳ монда шуда, ҳамзамон хизматрасонӣ ба мизочон дар сатҳи хуб бошад. Дар ин маврид бунёди оқилонаи системаҳои нақлиётӣ, бо муттаҳид намудани ҳамаи намудҳои нақлиётӣ муосир дар мувофиқа бо вазифа ва афзалиятҳои асосии онҳо муҳим мебошад. Илова бар ин, бояд шаклҳои гуногуни моликият ва истифодаи самараноки онҳо дар ин система бояд ба инобат гирифта шавад.

ХУЛОСА ВА ПЕШНИҲОДҲО

1. Инфрасохтори нақлиётӣ долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон як ҷузъи муҳимми рушди иқтисодии кишвар ва устувории ғаёбият мебошад. Он дар шароити афзоиши ҳамгирӣ бо системаи алоқаҳои иқтисодии байналмилалӣ ба ҳайси яке аз вазифаҳои асосии сиёсати муосири давлат қарор дорад. Таҷрибаи хоричӣ зарурати навкунии инфрасохтори нақлиётӣ автомобилро дар асоси ҷалби сармояи хусусӣ ба бахши давлатӣ бо истифода аз механизмҳои шарикӣ давлатию хусусӣ ва масъалаи бунёди инфрасохтори нақлиётӣ ҳозиразамонро тасдиқ месозад ва имконият медиҳад, ки истифодаи судманди инфрасохтор дар шароити маҳдуд будани воситаҳои буҷетӣ таъмин карда шавад [1-М, 4-М].

2. Талаботи ҷомеа ба таҷдиди объектҳои инфрасохтори нақлиётӣ кӯҳна ва бунёди инфрасохтори нав зиёд мешаванд. Дар натиҷаи таҳқиқот муайян карда шуд, ки механизми шарикӣ давлат бо бахши хусусӣ сохти бунёдии ҷалби воситаҳои ғайрибуҷетӣ маблағгузорӣ барои таъмини рушди инфрасохтори нақлиётӣ мебошад. Давлат метавонад ба ин восита муносибгардонии иловагӣ ва сарфаи хароҷотҳои буҷетиро ба даст оварда, нишондиҳандаҳои миқдорӣ ва сифатӣ татбиқи лоиҳаро барои хизматрасонии аҳоли баланд бардорад. Ҳамин тариқ, талабот ба ҷалби маблағгузори ғайрибуҷетӣ ба инфрасохтори ҷамъиятӣ дар асоси истифодаи механизми шарикӣ давлатию хусусӣ имконият медиҳад, ки на танҳо нақшаҳои муракаби маблағгузорӣ ҳал карда шаванд, балки системаҳои идораи долонҳои нақлиётӣ автомобилӣ метавонанд мукамал гарданд [1-М].

3. Таҷрибаи татбиқи лоиҳаҳо дар заминаи шарикӣ давлатию хусусӣ айни замон дорои як қатор камбудҳои мебошад, ки барои истифода ва рушди ин механизм монеа эҷод мекунад. Инҳо: набудани лоиҳаҳои ба таври тахассусӣ таҳияшуда, афзалиятнокии пасти шарикӣ давлатию хусусӣ ҳангоми таҳияи нақшаи маблағгузорӣ, тахассуси нокифояи кадрҳо, набудани ҳамоҳангӣ миёни лоиҳаҳо, тафсири гуногуни шарикӣ давлатию хусусӣ дар минтақаҳои кишвар ва номукамалӣ танзими ҳуқуқӣ дар сатҳи ҷумҳурӣ мебошад.

4. Ҳамзамон, таҷрибаҳои хоричӣ ғоидаи калони мусбати механизми шарикӣ давлатӣ-хусусиро нишон додаанд. Масалан, аз таҷрибаи хоричӣ бармеояд, ки истифодаи ин механизм имкони сарфа намудани маблағҳои буҷетиро фароҳам оварда, ҳамзамон муҳлати татбиқи лоиҳаро кам ва сифати иҷрои онро баланд месозад.

5. Ҳар чӣ кишвар бештар ба савдои ҷаҳонӣ ҷалб шавад ва ба Созмони Умумиҷаҳонии Савдо (СУС) ворид гардад, ин ба афзоиши шиддати ҳаракати борҳо дар дохили кишвар ва долонҳои нақлиётӣ байналмилалӣ мусоидат мекунад. Ин ба он маъно аст, ки савдои беруна бештар мешавад ва борҳои транзитӣ зиёд мегарданд. Дар натиҷа, барои мутобиқ шудан ба талабот ва стандартҳои байналмилалӣ, кишвар бояд

инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣро такмил диҳад. Ин ба он тақозо медиҳад, ки бунёди инфрасохтор ва рушди заминаҳои техникӣ ва экологӣ дар кишварҳои пешрафта боиси эҳтиёҷоти бештар ба ҷорӣ кардани технологияи муосир, рушди роҳҳои автомобилгарди мавсимӣ, таҳияи робитаҳои нав ва навсозии пойгоҳҳои техникӣ хоҳад шуд.

6. Инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ, ба монанди дигар роҳҳои автомобилгарди умумӣ, моликияти давлат мебошад. Давлат барои рушди онҳо кӯшиш мекунад, чунки ин соҳа барои иқтисоди кишвар хеле муҳим аст ва маблағгузорӣ барои рушд талаб мекунад. Ин маблағгузорӣ, ҳамчун қоида, аз буҷети давлатӣ сурат мегирад, ки барои таъмини стандартҳои замонавии инфрасохтор ва таҳия ва нигоҳдории роҳҳои автомобилгарди муҳим барои нақлиёти транзитӣ зарур мебошад. [4-М]

7. Ислоҳоти инфрасохтори долонҳои нақлиётӣ дар Тоҷикистон воқеан як қадами муҳим барои беҳтар кардани вазъи иқтисодии кишвар мебошад. Ҷалби сармояи хусусӣ метавонад ҳаҷми маблағгузорию хеле зиёд кунад ва истифодаи зарурии захираҳои таъмин намояд. Ин на танҳо сифати хизматрасониҳои нақлиётӣро баланд мебардорад, балки ҷойҳои кори нав низ эҷод намуда, дар навбати худ ба иқтисодиёти кишвар таъсири мусбат хоҳад дошт. Вале муҳим аст, ки шаффофият ва устувории ин сармоягузориҳо таъмин карда шавад, то ки хатарҳои хоҳиш дода, манфиатҳои дарозмуддати ҳамаи ҷонибҳои манфиатдор кафолат дода шавад [3-М, 4-М].

Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳои таҳқиқот

1. Аз маълумотҳои давраи 2000-2023 дида мешавад, ки нақлиёти автомобилӣ дар системаи ягонаи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон нақши пешбарандаро ҳам дар боркашонӣ ва ҳам дар мусофирбарӣ дорад. Ҳиссаи хоси нақлиёти автомобилӣ дар боркашонӣ дар давраи таҳлилӣ ба андозаи 135,0% афзоиш ёфтааст. Ҳамин тариқ, дар давраи таҳлилӣ тағйироти муҳимми сохторӣ дар ҳаҷми боркашонӣ ба нафъи нақлиёти автомобилӣ ба вучуд омадаст. Дар маҷмӯъ, ҳиссаи нақлиёти автомобилӣ дар боркашонии системаи ягонаи нақлиёти кишвар дар соли 2023 ба 92,6% расидааст. Ҳамин гуна тамоюл, вале бо шиддатнокии камтарро, нақлиёти автомобилӣ нисбати мусофирбарӣ бо намудҳои дигари нақлиёт дорад. Дар ин ҷо ҳиссаи хоси нақлиёти автомобилӣ дар давраи таҳлилӣ аз 71 то 90%-ро ташкил намудааст, ки лапиши сохтори кам (9,4%) дорад.

2. Вазифаи асосии мақомоти давлатӣ дар доираи лоиҳаҳои шарикии давлат ва бахши хусусӣ (ШДХ) бояд ташаккули арзиши иловашуда аз пешниҳоди хизматрасониҳои ҷамъиятӣ бошад. Ҳамкорию муассир бо бахши хусусӣ метавонад ба беҳтар шудани сифати хизматрасониҳо ва кам кардани арзиши онҳо барои истифодакунандагон оварда расонад. Истифодаи усулҳои муосири банақшагирӣ ва инноватсия хеле муҳим аст, зеро онҳо имкон медиҳанд, ки ба ниёзҳои тағйирёбанда зуд мутобиқ гардида, самаранокии умумӣ баланд бардошта шавад. Аммо, барои амалиёти муваффақи ин лоиҳаҳо ҳамзамон бояд шаффофият ва устувории чунин ташаббусҳо дар назар дошт, то онҳо воқеан ба ҷомеа фоида оранд [3-М].

3. Исбот карда шуд, ки концепсияи шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар тақмили инфрасохтори долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилӣ бо тартиби зерин татбиқ мегардад:

– таҳияи лоиҳае, ки дар доири он бахши хусусӣ бо супориши давлат объекти инвеститсияро ба нақша мегирад, бунёд менамояд ва қисман онро идора мекунад;

– маблағгузорию давлат ҳамчун инвеститсия дар шакли пардохт барои истифодабарии инфрасохтор зоҳир мегардад;

– ба тасвиб расонидани шартномаи дарозмуддат, ки мундрича ва сохтораш гуногуншакл буда, тарз ва муҳлати пардохт, вобастагии он аз сифати хизматрасонӣ ва рӯйдодҳои муайяни иқтисодӣ, инчунин тақсимои хароҷотҳои ҷорӣ дар он тибқи музокирот муқаррар шуда, аз ҳадафҳо ва натиҷаҳои гуногуни музокироти миёни

шарикон вобаст мебошад;

– ба моликияти хусусӣ ё давлатӣ гузаштани объекти инвеститсия пас аз ба анҷом расидани муҳлати шартнома.

4. Шарикии давлат ва бахши хусусӣ (ШДХ) метавонад дар рушди инфрасохтор, хусусан инфрасохтори нақлиётӣ, нақши муҳим гузорад. Иштироки фаъолонаи давлат ҳамчун истеъмолкунандаи асосии хизматрасониҳо имкон медиҳад, ки манфиатҳои аҳоли бехтар ба ҳисоб гирифта шаванд ва лоиҳаҳо ба ниёзҳои ҷамъияти мувофиқ бошанд. Истифодаи механизмҳои ШДХ (шарикии давлат ва бахши хусусӣ) дар доираи барномаҳои дарозмуддати инвеститсионӣ, ки барои рушди иқтисодии транзитӣ байни солҳои 2015 ва 2030 баррасӣ шудаанд, кумак мекунад, то хароҷоти буҷетии давлатӣ дуруст тақсим карда шавад. Ин усул на танҳо боиси бехтар шудани сифати инфрасохтор мегардад, балки имконияти татбиқи лоиҳаҳои муҳим бо ҷалби сармояи бахши хусусӣ ва тақсими рисики онҳо низ фароҳам меорад. Ин раванд, аз як тараф, барои давлат кумак мерасонад, ки дар шароити буҷети маҳдуд ба бунёди инфрасохтор зарурии нақлиётӣ ва транзитӣ пайваста мусоидат кунад, аз ҷониби дигар, бахши хусусӣ имконият пайдо мекунад, ки дар амалиёти татбиқи лоиҳаҳо нақши фаъол дошта бошад, дар ҳоле ки манфиатҳои дучониба таъмин мегарданд.

Ин, дар навбати худ, шароитро барои истифодаи самараноки бештари захираҳо ва ҷалби сармояи хусусӣ фароҳам меорад, ки барои рушди устувори иқтисодӣ муҳим аст. Барои амалӣ намудани муваффақонаи лоиҳаҳои шарикии давлат ва бахши хусусӣ, муҳим аст, ки байни шарикон ҳамроҳии дақиқ ва ҳамкориҳои самаранок дошта бошанд. Ҳар як тараф бояд нақши худро бо дақиқӣ ва масъулият иҷро кунад. Ин ҳамроҳӣ на танҳо барои иҷрои лоиҳаҳо, балки барои боварӣ пайдо кардани дурустии идоракунӣ, тақсимоли захираҳо ва қарорҳои стратегӣ зарур аст. Танҳо дар ин сурат метавон кафолат дод, ки сармоягузориҳо ба лоиҳаҳои воқеан зарурӣ, ки барои ҷомеа манфиат меоранд, сафарбар мегарданд [5-М].

Таҳлили хавфҳо нишон медиҳад, ки дар шароити интиҳоби варианти №2, харидҳои давлатӣ фоидоовартар мебошанд. Таҳлилҳои муқоисавии вариантҳои №1 ва №2 нишон медиҳанд, ки дар варианти №2 тақсими хавфҳо байни шарикони давлатӣ ва хусусӣ дуруст нагардида аст. Баъзе хавфҳо эҳтимолан танҳо ба шерифи хусусӣ вогузор шудаанд, ки ӯ барои идора кардани онҳо дар шароити мураккаб наметавонад самаранок кумак расонад. Ин метавонад ба нокифоя будани пардохтҳо ба шарикии хусусӣ сабаб шавад, зеро ӯ маҷбур аст барои ҷуброни хавфҳои изофӣ маблағ талаб кунад, ҳатто дар ҳолате, ки барои шарикии давлатӣ хавф нисбат ба варианти №1 камтар бошад. Хавфҳо бояд байни давлат ва бахши хусусӣ дуруст тақсим карда шаванд. Агар ҳама хавфҳо ба бахши хусусӣ гузошта шаванд, он гоҳ шарикии хусусӣ наметавонад онҳоро самаранок идора кунад. Дар натиҷа, вай пардохтҳои иловагиро талаб мекунад, ки ин метавонад барои давлат гарон ва дарозмуддат бошад.

5. Фоидаи молиявӣ барои давлат дар тамоми марҳилаи татбиқи лоиҳаи шарикии давлат бо бахши хусусӣ чунин арзёбӣ карда мешавад:

– марҳилаи интиҳоби шарикии хусусӣ: дар ин марҳила, давлат маблағгузориҳои бевоситаи буҷетиро бо маблағгузориҳои лоиҳаи шарикии давлат ва бахши хусусӣ муқоиса карда, якчанд варианти алтернативиро барои интиҳоб кардани бехтарини он баррасӣ мекунад;

– марҳилаи озмун: дар ин марҳила, пешниҳодҳои якчанд сармоягузориҳои эҳтимолӣ муқоиса карда мешаванд, то пешниҳоди муносиб интиҳоб гардад;

– пас аз бастанӣ шартнома: вақте шартнома баста мешавад, давлат ба баҳодиҳии ибтидоӣ тавачҷуҳ мекунад, то андозаи ба даст омадани фоидаро муайян кунад ва дар мавриди зарур будан дар марҳилаҳои минбаъда ба лоиҳа ислоҳот ворид намояд. Ин усулҳо кумак мекунанд, ки давлат ба таври дуруст фоидаи молиявӣ лоиҳаи шарикии давлат ва бахши хусусиро муайян кунад.

Дар диссертатсия пешзаминаҳои ба вучуд омадани шарикии давлат бо бахши хусусӣ дар мавриди рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилии кишвар таҳқиқ карда шуданд.

6. Исбот карда шуд, ки усули таҳлили таносуби нарх ва сифат яке аз усулҳои судманди идораи фаъолияти инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилии кишвар мебошад. Дар ин самт таҷрибаи кишварҳои хориҷӣ мавриди таҳлил қарор гирифта, барои истифодаи он дар шароити инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилии аз ҳудуди Тоҷикистон гузаранда пешниҳодҳои муҳашас карда шуданд.

Ҳамзамон вобаста аз ин методологияи идораи тағйиротҳо дар нигоҳдории инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок карда шуданд.

7. Таҳлилҳо нишон доданд, ки беҳтар намудани кори долонҳои нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистон метавонад ҳамчун воситаи муассир барои такмил додани идоракунии тамоми низоми нақлиёти автомобилӣ хизмат кунад. Ин раванд ба ташаққули як системаи ягонаи нақлиётӣ дар кишвар замина мегузорад. Дар навбати худ, шарикии давлат бо бахши хусусӣ яке аз омилҳои бунёдии рушди самранокии фаъолияти инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистон арзёбӣ карда шуд.

Дар рисола асоснок карда шуд, ки равнақи ҳамкориҳои долонҳои байналмилалӣ нақлиёти автомобилии кишварҳои ҳамсоя воситаи асосии рушди ҳамлу нақли транзитӣ ба ҳисоб мераванд. Дар ин самт таҳқиқи илмӣ нуқтаҳои пайваст бо кишварҳои ҳамсоя гузаронида, исбот карда шуд, ки Тоҷикистон нерӯи транзитии калонро миёни ҳамсоякишварҳо дорад ва метавонад ба кишвари калидии транзитии миёни кишварҳои Осиёи Миёна ва Осиёи Ҷанубӣ табдил ёбад.

Адабиёт

1. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 22 декабри соли 2016..
2. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат муҳтарам «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии Ҷумҳурии Тоҷикистон» аз 26.12.2023.
3. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» аз 28.12.2023.
4. Бобоев К.О. Региональная транспортная инфраструктура современного Таджикистана / Под общ. Ред. д.э.н., проф. А.Рауфӣ. – Душанбе, Дониш, 2018. –216 с.
5. Бронштейн Я.Т. Проблемы развития транспортной инфраструктуры в контексте территориальной организации производства Республики Таджикистан-Душанбе, «Истиклол 2019». – 2019. – 250 с.
6. Варнавский, В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г. Варнавский. – М.: Наука, 2005. – 315 с.
7. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики А. Рауфи. –Душанбе, Ирфон, 2002. – 255 с.
8. Шералиев А.А. Рынок перевозочных услуг автотранспортных коридоров / Под ред. д.э.н., профессора О.Бобоева. – Душанбе Ирфон, 2020. –142 с

ИНТИШОРОТ АЗ РҶҶИ МАВЗУИ ДИССЕРТАТСИЯ Мақолаҳо дар маҷаллаҳои тақризшавандаи ҚОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон:

[1-М]. Шарипов, С.Х. Анализ современного состояния и перспектив развития наземной инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан [Текст] / С.Х. Шарипов // Государственное управление. – 2022. - № 4/2 (59). - С.192-201. ISSN 2664-0651

[2-М]. Шарипов, С.Х. Выбор подходящих моделей ГЧП при анализе проектных рисков автодороги «Душанбе-Чанак» [Текст] / С.Х. Шарипов // Финансово-экономический вестник. – 2022. – № 2/1 (31). – С.374-384. ISSN 2663-0389

[3-М]. Шарипов, С.Х. Государственно-частное партнерство как источник мобилизации средств в развитии наземной инфраструктуры системы автотранспорта Республики Таджикистан [Текст] / С.Х. Шарипов // Известия Национальной академии наук Таджикистана. Отделение общественных наук. – 2023. - №3 (272). - С.187-192. ISSN 2791-2639

[4-М]. Шарипов, С.Х. Обзор международного опыта по использованию методики анализа СЦК при реализации проектов государственно-частного партнерства в наземной инфраструктуре системы автомобильного транспорта / С.Х. Шарипов // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2023. – №6. – С.173-181. ISSN 2413-5151

Дар дигар нашрияҳо:

[5-М]. Шарипов, С.Х. Долонҳои нақлиёти автомобилӣ - ҳамчун механизми такмили идора [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи “Вазъи муосири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо”. ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2021. – Душанбе, - 2021. – С. 76-80.

[6-М]. Шарипов С.Х. Шарикии давлат ва бахши хусусӣ – омили рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсияи илмӣ - амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи “Комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он”. ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2022. – Душанбе, - 2022. – С. 178-182.

[7-М]. Шарипов, С.Х. Механизмҳои молиявӣ ва сармоягузори байналмилалӣ барои дастгирии стартапҳо ва технологияҳои нав [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи “Идоракунии рушди инноватсия дар Ҷумҳурии Тоҷикистон: мушкилот ва тамоюлҳои рушд”. АИДНПҚТ, аз 11 декабри соли 2025. – Душанбе, - 2025. – С. 193-209.

[8-М]. Шарипов, С.Х. Механизмҳои мутобиқшавӣ ва инноватсия дар идоракунии давлатӣ [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсияи илмӣ – назариявӣ байналмилалӣ дар мавзӯи “Нақши инноватсия ва рақамикунонӣ дар таҳкими идоракунии давлатӣ: назария, амалия ва дурнамои рушд”. АИДНПҚТ, аз 30-31 октябри соли 2025. – Душанбе, - 2025. – С. 422-428.

**АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ ПРИ
ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

УДК: 338.47:338.49 (575.3)
ББК: 65.9(2)37+67.99(2)1(2 точик)
Ш - 32

На правах рукописи



ШАРИФИ СУБХИДДИН ХАБИБУЛЛО

**РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ АВТОТРАНСПОРТНЫХ
КОРИДОРОВ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН ПОСРЕДСТВОМ
ПАРТНЁРСТВА ГОСУДАРСТВА С ЧАСТНЫМ СЕКТОРОМ**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертация на соискание ученой степени
доктора философии (Ph.D) - доктора по специальности
6D.051000-Государственное и местное управление (6D.051001 -
Государственное и местное управление)

ДУШАНБЕ – 2026

Диссертация выполнена на кафедре управления государственными финансами и цифровой экономики Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан.

Научный руководитель: **Бобоев Олимджон**, доктор экономических наук, профессор кафедры государственного управления и национальной экономики АГУППРТ

Официальные оппоненты: **Самандарзода Искандар Хусейн**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономического анализа и статистики Таджикского аграрного университета им. Ш.Шохтемур

Джалилов Умарджон Джамилович, доктор экономических наук, доцент кафедры организации перевозок и управления на транспорте Таджикского технического университета им. М.С. Осими

Ведущая организация: **Международный университет туризма и предпринимательства Таджикистана**

Защита диссертации состоится «27» мая 2026 году в 10:00 часов на заседании Диссертационного совета 6D.KOA-107 при Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан по адресу: 734042, город Душанбе, Саид Носир,33. E-mail: olimov.saadi86@mail.ru).

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан и на официальном сайте [www. www.ara.tj](http://www.ara.tj)

Автореферат разослан «___» _____ 2026 года.

Ученый секретарь диссертационного совета, кандидат экономических наук, доцент



Олимов С.И.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Успешное развитие Таджикистана в условиях сильной конкуренции на мировом рынке внутренних и транзитных грузоперевозок возможно только при условии модернизации экономической системы. Одной из стратегических задач правительства страны, является преобразование Таджикистана в транзитную страну.

Одним из факторов социально-экономического развития Таджикистана является состояние и низкий уровень развития дорожно-транспортной инфраструктуры. Согласно информации, полученной от наших транспортных экспертов, в настоящее время лишь 40% республиканских автодорог и 34% дорог местного значения соответствуют международным стандартам.

Следует отметить, что дорожно-транспортная инфраструктура включает в себя все факторы, необходимые для движения автомобилей. В него входят автомобильные дороги, мосты, тоннели, эстакады и другие инженерные сооружения. Также частью этой инфраструктуры являются пункты технического обслуживания, зоны отдыха, заправки и другие объекты, помогающие водителям на дороге. Кроме того, сюда входят и дорожные службы, которые занимаются содержанием и ремонтом дорог.

Эффективное функционирование инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров позволит снизить стоимость грузовых и пассажирских перевозок, в том числе внутри страны, ускорить транспортный процесс, устранить ограничения на пропускную способность дорог и доступ населения к услугам автомобильного транспорта, а также улучшить инвестиционный климат для страны в целом.

Отметим, что мобилизация страны в мировую торговлю и вступление во Всемирную торговую организацию (ВТО) будут способствовать дополнительному увеличению нагрузки на сети внутренних автомагистралей и международных коридоров, что приведёт к увеличению транзитных грузов страны во внешней торговле, объективно создавая потребность в дальнейшем развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров в соответствии с технико-экономическими и экологическими условиями развитых стран мира (доступность автомобильной транспортной инфраструктуры в течение всего года, развитие и модернизация транспортных связей для преодоления технологического отставания от передовых автомобильных систем, модернизация технико-технологической базы для использования инновационных, цифровых технологий и т. д.).

Поскольку инфраструктура автомобильных транспортных коридоров, как и другие общественные дороги, находится в ведении государства, государство заинтересовано в развитии дорожной сети страны, так как этот сектор требует государственных средств, которые традиционно оплачиваются государством.

В Таджикистане в среднесрочной перспективе приоритет будет отдаваться проектам модернизации и реконструкции существующих объектов инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров, объем финансирования, которых превышает возможности государства. По этой причине приоритет будет отдаваться реализации проектов с мобилизацией других источников финансирования, включая привлечение частного капитала.

Мировой опыт свидетельствует о том, что одним из наиболее эффективных способов решения проблемы нехватки финансирования на национальном, региональном и местном уровнях при развитии и инновационной модернизации автотранспортной инфраструктуры, включая международные транспортные коридоры, является использование механизмов государственно-частного партнёрства. Такой подход позволяет привлечь финансовые ресурсы частного сектора, стимулируя его участие в создании и эффективной эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, тем самым обеспечивая устойчивое развитие отрасли.

Совместные усилия государства и частного сектора, основанные на взаимной координации и согласованной политике, способствуют эффективному использованию финансовых ресурсов, необходимых для выполнения государственных задач и полномочий.

По этой причине существует множество оснований для роста спроса на транспортные услуги, в результате роста международной торговли товарами в соответствии с соответствующим ростом спроса на инвестиции и инфраструктуру международных автомобильных транспортных коридоров, что подтверждено нормативно-правовыми актами.

Национальной стратегией развития Республики Таджикистан на период до 2030 года предусмотрено, что одним из принципов взаимоотношений государства с хозяйствующими субъектами должно быть развитие государственно-частного партнерства, что приведет к снижению бизнес-рисков, и это подтверждается в рамках проведения исследований, широкого внедрения новых технологий и развития транспортной инфраструктуры.

В связи с этим важным направлением современной государственной политики становится активизация инвестиционной деятельности в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры. Это предполагает объединение ресурсов государственного и частного секторов при финансировании инвестиционных проектов, всестороннюю поддержку инвесторов, а также формирование благоприятной инвестиционной среды посредством эффективного применения механизмов государственно-частного партнёрства. Динамика развития отраслей доказывает, что в ближайшие годы государство соберет большие средства частного сектора для реализации инфраструктурных проектов на основе партнерства государства и частного сектора, создаст новые условия для развития этого направления деятельности государства.

Согласно Государственной программе по целевому развитию транспортного комплекса Республики Таджикистан, утвержденной постановлением Правительства Республики Таджикистан от 1 апреля 2011 года №165, сеть автомагистралей должна быть покрыта твёрдым покрытием и соединять все населённые пункты страны.

В связи с вышеизложенным, тема данной научной работы – Развитие инфраструктуры автотранспортных коридоров в Республике Таджикистан посредством партнёрства государства с частным сектором – рассматривается нами своевременной, и крайне неотложной задачей.

Степень изученности научной темы. Следует сказать, что общие методологические аспекты сотрудничества государства и частного сектора в направлении формирования, функционирования и развития механизма партнёрства государства и частного сектора, включающие в себя рамки цели настоящей диссертации, были опубликованы в исследованиях отечественных и зарубежных учёных. Э.Б. Аткинсон рассмотрел систематическое описание последствий экономической деятельности в рамках сотрудничества государства и частного сектора. Дж Гамильтон. описал взаимоотношения государственных организаций и бизнеса и интерпретировал их как перспективный механизм стимулирования инвестиций в инфраструктуру и решения глобальных проблем на основе программных документов ООН. Дельмон Дж. представил практическое руководство по использованию механизма государственного партнерства с частным сектором в инфраструктурной сфере, основанное на изучении международного опыта, и описал все этапы реализации данного механизма. М.Б. Джеррод проанализировал различия между различными формами этого механизма и выделил их особенности применительно к приватизации. Л.К. Гилрой, Р.В. Пул и Ш. Сигал изучили концептуальные основы данного механизма применительно к инфраструктуре автомобильных дорог. Д.Гримси и М.К.Льюис предложили метод оценки рисков при использовании проектов государственно-частного партнерства. С. Харрис, Дж. Хольес, М. Шурай, П. Шулка проанализировали ряд инфраструктурных проектов с использованием механизма партнерства государства и частного сектора в практике развивающихся стран. Э.Г. Кляйн и Г.Б. Тисман исследовали вопросы анализа и управления институциональными характеристиками государственно-частного партнерства. В. Кутари провел анализ международного опыта по созданию организационных структур для работы с проектами государственно-частного партнерства и их деятельности. С.К. Ли разработал руководство по использованию механизмов партнерства. Терминологическому аппарату посвящена работа С. Пиндера, П. Синельсона,

которые рассмотрели конкретные вопросы использования партнерства как особой сферы использования в странах с переходной экономикой. Д.М. Амнус исследовал различные формы партнерства как особую сферу сотрудничества государства и частного сектора в экономической сфере.

В Республике Таджикистан вопросы использования государственно-частного партнерства в различных сферах транспортной деятельности и транспортной инфраструктуры рассмотрены в работах: Бобоева О., Бобозоды К.О., Бронштейна Я.Т., Раджабова Р.К., Рауфи. А., Рахимова Р.К., Фохакова А., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д., Шералиева А.А. и др.

Несмотря на многочисленные научные достижения и доклады на национальных и международных конференциях по различным организационным, экономическим и финансовым аспектам развития инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров на основе принципов государственно-частного партнерства, этот вопрос до сих пор полностью не решен.

Следует отметить, что сложность и многогранность проблем ускорения модернизации отечественной дорожно-транспортной инфраструктуры, неполное изучение вопросов связанных с теоретическими основами и рычагами рыночных инструментов, а также вопросы, рассматриваемые в диссертации, касающихся привлечения частных инвесторов к разработке и реализации проектов дорожно-транспортной инфраструктуры, адаптированных к условиям страны, привели к возникновению механизма партнерства между государством и частным сектором.

Проведенный анализ показал, что, несмотря на адаптацию к рыночным условиям, состояние инфраструктуры дорожно-транспортных коридоров Республики Таджикистан нельзя оценить, как удовлетворительное. Строительство платных дорог и разработка комплексной информационной системы управления грузоперевозками на объектах государственно-частного партнерства рассматриваются как перспективные направления деятельности для инфраструктуры международных дорожно-транспортных коридоров, которые позволят решить проблемы государственного управления дорожно-транспортной инфраструктурой, используя преимущества этого механизма, и такие возможности есть у дорожно-транспортных коридоров Республики Таджикистан.

Связь исследований с программами и научными темами. Тема исследования тесно связана с Национальной стратегией развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, Государственной целевой программой развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025 года, а также Посланиями Президента Республики Таджикистан Маджлиси Оли Республики Таджикистан. «С целью полной адаптации автомобильных дорог и другой транспортной инфраструктуры к современным стандартам планируется преобразование Таджикистана в транзитную страну». «За последние годы в результате строительства международных автомобильных дорог и подключения Таджикистана к дорогам Китайской Народной Республики, Исламской Республики Афганистан, Республики Кыргызстан, открытие железной дороги и 16 пограничных переходов с Узбекистаном, наша страна освободилась от коммуникационной изоляции» «Наряду со строительством и вводом в эксплуатацию автомобильных дорог порядок эффективного использования и содержания построенных дорог является одним из важнейших вопросов».

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Целью исследования является развитие теоретико-методологических показателей для оценки эффективности инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров с использованием механизмов партнерства государства и частного сектора, а также в разработке практических предложений по их практическому применению.

Задачи исследования. В процессе исследования решаются следующие **задачи**:

- проведение анализа современного состояния и перспектив развития инфраструктуры международных автотранспортных коридоров, разработка теоретико-эмпирических основ формирования деятельности государства с использованием частного сектора; определение основных предпосылок использования механизмов партнерства между государством и частным сектором в развитии автотранспортных коридоров;

- определение особенностей использования понятия «цена-качество» при развитии инфраструктуры автотранспортных коридоров; обзор мирового опыта использования данной концепции;

- разработка методологии управления изменениями в направлении содержания инфраструктуры международных автотранспортных коридоров, проходящих по территории Республики Таджикистан;

- определить основные направления совершенствования автотранспортных коридоров страны как фактор совершенствования автотранспортной отрасли и обеспечения развития сотрудничества с автотранспортными коридорами соседних стран как основного средства развития транзитных перевозок транспортных средств, грузов и пассажиров.

Объектом исследования является применение механизмов партнерства государства и частного сектора в развитии инфраструктуры международных автотранспортных коридоров.

Предметом исследования является экономические отношения, которые связаны с применением механизма сотрудничества государства и частного сектора в сфере развития инфраструктуры автотранспортных коридоров Республики Таджикистан и сотрудничество с автотранспортными коридорами соседних стран.

Гипотезой исследования являются правила, согласно которым инфраструктура автотранспортных коридоров может иметь эффективное развитие в условиях государственно-частного партнерства.

Теоретической основой исследования являются фундаментальные законы, категории и методология, разработанные учеными в области экономики и управления промышленной инфраструктурой, достижения отечественных и зарубежных ученых в области развития автомобильного транспорта и конкурентоспособности международных автомобильных транспортных коридоров, а также анализ, предложения и рекомендации отечественных ученых в этой области, таких как: Бобоев О., Бобоев К.О., Каюмов Н.К., Назаров Т.Н., Раджабов Р.К., Рауфи А., Рахимов Р.К., Шералиев А.А., Фохаков А.С., Ходжаев П.Д., Хамроев Ф.М., а также исследования ряда зарубежных учёных, перечисленных в списке литературы.

Методологическая основа исследования. Методологическая значимость исследования заключается в разработке и обосновании методов и методологий, направленных на обеспечение развития инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров. Положения разработанных рекомендаций могут быть использованы министерствами и отраслевыми ведомствами для повышения качества услуг, предоставляемых на автомобильных транспортных коридорах.

Теоретической основой исследования является фундаментальные закономерности, категории и методологии, разработанные учеными в области экономики и управления производственной инфраструктурой, работы отечественных и зарубежных ученых в области развития автомобильного транспорта, конкурентоспособности международных автомобильных транспортных коридоров, анализ предложений отечественных ученых в данной области и работы ряда зарубежных ученых, которые указаны в список литературы.

Научные источники диссертационного исследования. Информационную базу исследования составляют статистические материалы и нормативно-правовые документы Правительства Республики Таджикистан, Министерства экономического развития и торговли Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Министерства финансов Республики Таджикистан, Государственное агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, а также материалы международных организаций в

сфере автомобильного транспорта. В качестве инструмента исследования в диссертации использовались системный, логический и сравнительные методы анализа.

Исследовательская база. Совокупность условий, возможностей и инструментов, необходимых для проведения диссертационного исследования, включая данные Агентства по государственной статистике при Президенте Республики Таджикистан, официальные данные Министерства транспорта Республики Таджикистан, государственных дорожно-строительных учреждений Республики Таджикистан, научной литературы данной сферы, и собственные наблюдения автора.

Диссертация выполнена на кафедре управления государственными финансами Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан.

Научная новизна исследования проявляется в разработке ряда теоретических и методологических аспектов, позволяющих использовать механизмы государственно-частного партнерства при развитии инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров, способствуя привлечению ресурсов частного сектора и эффективному использованию средств государственного бюджета, что можно резюмировать следующим образом:

- теоретические и эмпирические особенности развития инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров с использованием механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих стимул для привлечения финансирования частного сектора с высокой социально-экономической отдачей, а также длительным периодом его выгодного использования;

- на основе анализа мирового опыта, обосновано использование концепции «соотношение цены и качества» при оценке и реализации проектов государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров в Республике Таджикистан, показано, что применение такого подхода позволит повысить эффективность инвестиционных решений, обеспечит прозрачность использования финансовых ресурсов, достичь наилучших социально-экономических результатов при минимально возможных затратах;

- в моделях государственно-частного партнёрства включено дополнительное условие его реализации в развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров, доказано также, что реализация инфраструктурных проектов с участием частного сектора предпочтительнее системы государственных закупок, создается дополнительный источник финансирования за счет привлечения средств от эксплуатации придорожных сооружений, и решаются проблемы недостаточного финансирования и нецелевого использования средств государственного бюджета;

- определены основные направления совершенствования деятельности автомобильных транспортных коридоров Республики Таджикистан, и в этом контексте доказано, что развитие автомобильных транспортных коридоров используется как мощный механизм повышения эффективности всей системы автомобильного транспорта в стране. Партнерство государства с частным сектором в этом направлении является фактором развития автомобильных транспортных коридоров, обеспечивающим развитие сотрудничества автомобильных транспортных коридоров с соседними странами как основного средства развития международных перевозок и превращения Республики Таджикистан в транзитную страну.

Положения, выносимые на защиту. К числу положений, имеющих полноценный научный аспект и рассматриваемых как аргументы в защиту, относятся:

- обоснованы теоретические основы развития инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров и ее анализа с использованием частного сектора, а также обоснованы предпосылки использования механизмов государственно-частного партнерства в эксплуатации автомобильных транспортных коридоров;

- представлена методология анализа соотношения цены и качества при эксплуатации автомобильных транспортных коридоров Таджикистана, четко представлены ее

отличительные особенности в мировом опыте и ее применение на практике эксплуатации автомобильных транспортных коридоров Таджикистана;

– определён подход к использованию методологии управления изменениями в обслуживании инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров, а также оптимальное соотношение цены и качества услуг в международных автомобильных транспортных коридорах Таджикистана;

– в качестве фактора развития автомобильных транспортных коридоров расценивается совершенствование функционирования коридоров автомобильного транспорта как механизма улучшения государственного управления сектором на основе использования механизмов государственно-частного партнерства, а развитие сотрудничества между коридорами автомобильного транспорта и соседними странами было признано основным фактором развития транзитных перевозок.

Теоретическая значимость исследования заключается в рассмотрении несколько научных вопросов, в результате чего сформулирован ряд рекомендаций по развитию инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров. Результаты исследования и содержащиеся в нем рекомендации могут быть использованы в работе отраслевых организаций и научно-исследовательских институтов, государственных дорожно-ремонтных учреждений Министерства транспорта Республики Таджикистан, Министерства экономического развития и торговли Республики Таджикистан при разработке стратегии развития сектора.

Практическая значимость исследования. Материалы диссертации могут быть использованы в процессе преподавания в вузах предметов экономической теории, экономики строительства, а также содержания автомобильных дорог, и экономики промышленной инфраструктуры.

Степень достоверности результатов исследований определяется применением официальных и статистических данных, их обработкой методами научного исследования, сравнением с опытом других стран мира и региона, в частности применением методов статистического анализа.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Тема исследования соответствует следующим пунктам паспорта научной специальности ВАК при Президенте Республики Таджикистан доктора философии (Ph.D) - доктора по специальности 6D.051001 – Государственное и местное управление соответствует следующим темам: 1.3. Институциональные и структурные компоненты системы государственного управления; 1.14. Экономия, производительность, качество и эффективность государственных учреждений; 1.16. Проблемы изменений в системе государственного управления и управления изменениями. Понятие изменений. Закономерности организационных изменений, затраты на реорганизацию; 1.18. Финансово-экономическая поддержка местного самоуправления. Управление градостроительным, социально-экономическим секторами. Комплексное управление социально-экономическим развитием территорий; 3.2. Аутсорсинг в системе государственного управления; 4.2. Программные и проектные подходы в государственном управлении. Государственные программы, проекты и политика, механизмы формирования, реализации и оценки результатов; 4.6. Методы оценки эффективности государственных программ, проектов и политики; 9.1. Управление пространственным развитием; 9.6. Развитие инфраструктуры регионов и городов; 10.3. Модели государственно-частного партнерства (ГЧП), организация и оценка эффективности проектов ГЧП, роль государства в их реализации; 13.3. Финансовое управление и администрирование в организациях государственного сектора.

Личный вклад соискателя учёной степени выражается в анализе отраслевой литературы, разработке темы и плана исследования, сборе статистических данных и наблюдений за процессом эксплуатации инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров, публикации статьей по результатам исследований, выступление на конференциях и отраслевых семинарах.

Публикации по теме диссертации. По результатам исследований, связанных с диссертационной работой, опубликовано 8 научных статей в общей сложности 4,3 п.л., в том числе 4 статьи в рецензируемых журналах ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объём диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и рекомендаций, 158 наименований научной литературы, 220 печатных страниц, 43 таблиц и 4 рисунка.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении диссертационного исследования представлены обоснование актуальности темы, анализ степени её научной разработанности, а также раскрыта связь проводимого исследования с действующими государственными программами, стратегическими проектами и приоритетными научными направлениями.

В разделе - «Общая характеристика исследования» представлена комплекс ключевых элементов, определяющих логическую структуру и научную направленность диссертационного исследования. В частности, раскрываются:

- цель и задачи исследования;
- объект и предмет исследования;
- выдвигаемая гипотеза;
- используемые источники данных и эмпирическая база исследования;
- научная новизна и основные положения, выносимые на защиту;
- теоретическая и практическая значимость полученных результатов;
- степень достоверности и обоснованности научных выводов;
- соответствие содержания диссертации паспорту научных специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан;
- личный вклад соискателя в проведение исследования;
- сведения об утверждении и внедрении результатов исследования в практическую деятельность;
- перечень публикаций по теме диссертации;
- структура и объём диссертации.

В первой главе – «Теоретические вопросы развития инфраструктуры автотранспортных коридоров» рассматриваются теоретико-эмпирические основы формирования и функционирования автотранспортных коридоров с использованием механизмов государственно-частного партнёрства. Проведен всесторонний анализ современного состояния инфраструктуры международных автотранспортных коридоров Республики Таджикистан, выявлены основные проблемы и ограничения. На основе изученного материала обоснованы предпосылки и необходимость применения механизмов ГЧП как эффективного инструмента привлечения внебюджетных ресурсов для модернизации и развития автотранспортной инфраструктуры, а также определены важные источники распределения ресурсов для развития инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров.

Стабильное развитие экономических отношений в Республики Таджикистан включает в себя приоритеты развития рынка автотранспортных услуг в стране и за его пределом. Рынок инфраструктурных услуг автотранспортных коридоров может стать стимулом экономического развития между соседними странами посредством организации международных автотранспортных коридоров, что может, служит основой для развития других областей национальной экономики.

Благодаря своему выгодному расположению в Центральноазиатском регионе, Республика Таджикистан имеет возможность не только соединять Восток и Запад, Север и Юг, но и стать одним из главных узлов мировой торговли. Для этого республика обладает всеми необходимыми предпосылками для будущего развития транспортно-транзитного потенциала региона. Таджикистан стремится к интеграции в региональные экономические структуры, активно участвуя в решении экономических и торговых проблем, затрагивающих

все страны Центральной Азии, и обеспечивая свою стабильность и развитие на основе многостороннего сотрудничества.

В этой связи первоочередной задачей экономики Таджикистана является создание условий для перевозки транзитных грузов по международным автомобильным коридорам страны. В первую очередь речь идет о реконструкции инфраструктуры транспортных коридоров, повышении уровня и качества предоставляемых услуг, а также снижении стоимости экспортных, импортных и транзитных грузов через страну. Особое значение имеет обеспечение скорости наземных грузоперевозок, которая должна быть выше, чем скорость водных перевозок, что позволит автомобильным транспортным коридорам стать конкурентоспособными и привлекательными маршрутами на международном транспортном рынке. Они должны занять лидирующие позиции в конкуренции. Важность этой ситуации заключается в том, что, согласно прогнозам, к 2020 году десять процентов грузов между Азией и Европой будут перевозиться автомобильным и железнодорожным транспортом.

На основе выше изложенного, Правительством Республики Таджикистан определены три приоритетных направления развития автомобильно-транспортной сети страны, связанные с автомобильными транспортными коридорами, проходящими через страну:

- первое направление - от границы Узбекистана, через Худжанд, Душанбе и Нижний Пяндж до границы Афганистана;
- второе направление - от границы Кыргызстана через Карамык, Вахдат, Душанбе и Турсунзаде до границы Узбекистана;
- третье направление - от Душанбе через Куляб, Калайхумб, Хорог, Мургаб, Кульма до границы с Китаем, которое строительство и реконструкция этой магистрали обойдется в 800 миллионов американских долларов.

В Послании Президента Республики Таджикистан Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 2023 года подчеркивается: «В ближайшем будущем дороги Таджикистана станут важными транзитно-экономическими коридорами, связывающими Китай с такими регионами, как Афганистан, Узбекистан, Туркменистан, Иран, Турция и Европа, а также маршрут Таджикистан-Китай-Пакистан. На ряду с активным строительством и вводом в эксплуатацию новых автомобильных дорог, особое внимание уделяется эффективному использованию и обслуживанию уже построенных дорог, что рассматривается как одна из приоритетных задач».

Следует отметить, что решение поставленных задач, наряду средств заинтересованных стран и государственного бюджета страны, требует привлечение частного сектора в эксплуатации инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров.

Следует отметить, что анализ научно-методической литературы по применению механизмов государственно-частного партнерства в национальных экономиках различных стран мира показывает, что ГЧП является широко используемым и эффективным инструментом для реализации крупных инфраструктурных проектов, востребованных обществом, в том числе в сфере автомобильного транспорта. Мировой опыт показывает, что для реализации проектов ГЧП должна быть создана соответствующая организационная структура, способная выполнять ее функции.

По этой причине правительство признает, что для выполнения возложенных на него задач по реализации политики ему следует обеспечить хорошие условия для привлечения капитала юридических и физических лиц резидентов государства, а также иностранных юридических лиц и их объединений (консорциумов).

Все сказанное в целом представляет собой специфику транспортной отрасли, которая в свою очередь, каждый ее вид имеет множество специфических особенностей и рассматриваются в ходе исследования.

Таблица 1. -Протяженность и структура дорог общего пользования в Республике Таджикистан на 01.01.2023 г., км

| Регионы | Всего | Международные | Республиканские | Местные |
|---------------|----------|---------------|-----------------|---------|
| ГБАО | 2715,00 | 1297,00 | 384,00 | 1034,00 |
| Сугд | 3461,00 | 732,00 | 364,00 | 2365,00 |
| Бохтар | 2780,00 | 428,00 | 341,00 | 2011,00 |
| Регион Куляб | 2469,00 | 304,00 | 446,00 | 1719,00 |
| Регион Рашт | 954,00 | 300,00 | 172,00 | 482,00 |
| Регион Гиссар | 1970,00 | 287,00 | 420,00 | 1263,00 |
| Всего по РТ | 14349,00 | 3348,00 | 2127,0 | 8874,00 |

Источник: Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан за 2023 год.

Согласно данным государственной статистики на 1 января 2023 года, общая протяжённость сети дорог общего пользования в Республике Таджикистан составляет 14 349 км (см. таблицу 1). Из этого числа 3 348 км приходится на дороги международного значения, находящиеся в республиканской собственности; 2 127 км — на дороги республиканского значения, также принадлежащие республике; и 8 874 км — на дороги местного значения, которые находятся в собственности различных субъектов Республики Таджикистан.

Основные показатели использования автомобильных дорог Республики Таджикистан представлены в таблице 2.

Таблица 2. – Динамика использования автомобильных дорог Республики Таджикистан в 2005-2023 гг.

| Показатели | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2023 | 2023/2005 |
|---|--------|---------|---------|---------|----------|-----------|
| Длина автодорог общего пользования, км | 13803 | 14141 | 12809 | 14220 | 14349 | 104,0 |
| Автомобильные дороги с твердым покрытием, км | 5245 | 5515 | 5251 | 6217 | 6254 | 119,2 |
| Плотность дорог, км/1000 км ² | 96,62 | 100,1 | 90,6 | 104,7 | 105,3 | 108,9 |
| Грузооборот автомобильного транспорта млн.ткм | 2903,0 | 5005,0 | 5995,5 | 7800,8 | 10702,3 | 368,7 |
| Напряженность грузоперевозки на 1 км длины дорог, ткм | 210,3 | 354,0 | 468,1 | 548,6 | 745,9 | 354,7 |
| Пассажирооборот, млн.мкм | 6481,7 | 9698,7 | 9230,1 | 8244,7 | 10361,9 | 159,9 |
| Напряженность пассажирских перевозок, млн. пкм | 469,6 | 685,9 | 720,6 | 580,0 | 722,1 | 153,8 |
| ВВП, млн. сомони | 7206,6 | 24707,1 | 50977,8 | 82643,0 | 115739,4 | 16,1 бар. |
| ВВПна 1 км дорог, сомони. Км | 552,10 | 1747,2 | 3979,8 | 5582,9 | 8066,0 | 15,4 бар. |

Примечание: Информация предоставлена автором на основе официальных данных Министерства транспорта Республики Таджикистан; Таджикистан: 30 лет государственной независимости. Статистический набор. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. - Душанбе, 2021 год; Ежегодная статистика Республики Таджикистан - 2023 год. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2024 год.

Данные таблицы 2 за период с 2005 по 2023 год свидетельствуют о следующих тенденциях:

- плотность автомобильных дорог с твердым покрытием за анализируемый период увеличилась на 118,53%;
- интенсивность грузовых перевозок по дорогам общего пользования возросла более чем в 3,5 раза;
- интенсивность пассажиропотока на дорогах общего пользования за данный период увеличилась на 58,8%.
- внутренний валовой продукт на 1 км автомобильных дорог за анализируемый период увеличился более чем в 15 раз;
- динамика снижения (более 30% за период анализа) транспортноемкость внутреннего валового продукта страны является результатом законодательной тенденции развития технологий и инноваций в производстве продукции экономики страны, в частности, улучшение ситуации в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан.

Следует отметить, что автомобильный транспорт в транспортной системе Республики Таджикистан занимает очень высокое место в сфере грузовых и пассажирских перевозок (таблица 3).

Таблица 3. - Динамика и структура работы транспорта в Республике Таджикистан за 2005-2023 гг.

| Показатели | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2023 | 2023/2005 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| Объем грузовых перевозок, тыс.тонн | 38593,7 | 59327,4 | 74431,8 | 85381,9 | 113941,4 | 295,2 |
| в том числе: автомобильным транспортом | 26476,0 | 48879,6 | 68304,1 | 79075,9 | 107856,3 | 407,4 |
| Удельный вес перевозок автомобильным транспортом в общем объеме перевозок, % | 68,6 | 82,4 | 91,8 | 92,6 | 94,7 | 138,0 |
| Всего грузооборот, млн.ткм | 2902 | 5005,0 | 5995,5 | 7800,8 | 10702,3 | 368,8 |
| в том числе автомобильным транспортом | 1828,5 | 4143,9 | 5672,3 | 7525,6 | 10426,3 | 570,2 |
| Удельный вес авто-транспорта в грузообороте транспорта, % | 63,0 | 82,8 | 77,3 | 94,5 | 97,4 | 154,6 |
| Объем перевозок пассажиров, млн.пасс. | 398,2 | 551,1 | 564,5 | 653,7 | 853,7 | 214,4 |
| в том числе автотранспортом. | 380,5 | 527,2 | 553,1 | 633,8 | 806,1 | 211,9 |
| Удельный вес автотранспорта в общем объеме пассажиров, % | 95,6 | 95,7 | 98,0 | 97,0 | 94,4 | 98,7 |
| Пассажирооборот транспорта, млн.псс.км | 6481,7 | 9896,7 | 9230,1 | 8244,7 | 10361,9 | 159,9 |
| в том числе автотранспортом | 6330,3 | 7037,8 | 7137,2 | 7350,9 | 8478,3 | 133,9 |
| Удельный вес автотранспорта в общем объеме пассажирооборота, % | 97,7 | 70,1 | 77,3 | 89,9 | 81,8 | 83,7 |

Источник: Таджикистан: 30 лет государственной независимости. Статистический набор. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. Ежегодная статистика Республики Таджикистан. -2023. Статистическое агентство при Президенте Республики Таджикистан, 2024 год.

Как видно из данных, представленных в таблице 3 за период 2005-2023гг. автомобильный транспорт играет ведущую роль в единой транспортной системе Республики Таджикистан, особенно в сфере грузовых и пассажирских перевозок. Удельный вес автотранспорта в перевозках за период анализа увеличился на 135,0%. То есть удельный вес перевозки автомобильным транспортом имеет тенденцию к увеличению. Таким образом, за период анализа произошло важное структурное изменение объема грузовых перевозок в пользу автомобильного транспорта. В целом доля автомобильного транспорта в перевозках единой транспортной системы страны в 2022 году достигнет 94,7% и имеет тенденцию к увеличению (154,6%). Объем пассажирских перевозок имеет тенденцию к увеличению высокими темпами (214,4%), а доля автомобильного транспорта увеличивалась несколько меньшими темпами (211,9%).

Пассажиروоборот за тот же период анализа (159,9%) имел тенденцию к росту, при этом пассажиропоток автомобильным транспортом увеличивался сравнительно невысокими темпами (133,9%). Однако по объему пассажиропотока наблюдается противоположная тенденция. Та же тенденция, но с меньшей интенсивностью, наблюдается и в пассажиропотоке на транспорте в целом. Здесь удельный вес автомобильного транспорта за период анализа колебался от 95,6% до 94,4%, что было вызвано конкуренцией между международным автомобильным транспортом, воздушными и железнодорожными видами транспорта и обусловлено ситуацией, когда инфраструктурные отрасли менее зависимы от автомобильного транспорта.

Таким образом, в рамках данного исследования автотранспортная инфраструктура определяется как совокупность следующих элементов: автомобильные дороги (включая земельные участки и конструктивные слои, такие как почва и дорожное покрытие), инженерные сооружения, обеспечивающих движение автотранспорта (например, мосты, эстакады, путепроводы), гидротехнических объектов (тоннели и аналогичные конструкции), объектов дорожного хозяйства (автозаправочные станции, гостиницы и прочие), элементов благоустройства дорог (дорожные знаки, светофоры) и других оборудований, регулирующих дорожное движение.

Основные направления стратегии развития автодорожной инфраструктуры Республики Таджикистан, представленные в таблице 4, включают следующие ключевые аспекты:

1. Сбалансированное развитие дорожной сети с устранением дисбалансов между регионами, что способствует равномерному социально-экономическому развитию страны.
2. Мобилизация новых земель в регионах для сельскохозяйственного использования посредством строительства новых автодорог, что создаёт правовые условия для гармонизации национального законодательства с международными нормами в сфере автомобильного транспорта.
3. Формирование единой транспортной системы республики, основанной на сбалансированном и эффективном развитии инфраструктуры международных автотранспортных коридоров.
4. Обеспечение доступности, необходимого объема и конкурентоспособности транспортных услуг для всех пользователей.
5. Интеграция транспортной системы Таджикистана в мировое транспортное пространство и повышение транзитного потенциала страны.

Таблица 4. – Вариант сценария развития инфраструктуры международных автомобильных грузовых перевозок Республики Таджикистан

| Инерционный | Индустриальный | Индустриально-инновационный |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - ускоренное развитие инфраструктуры автомобильного транспорта; - реконструкция и строительство важнейших объектов инфраструктуры автомобильного транспорта; - обновление и модернизация автопарка; - развитие экспортных направлений грузоперевозок; - невысокие темпы модернизации дорожной сети; - низкая мобильность населения; - недостаток резервов в видах транспорта. | <ul style="list-style-type: none"> - развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечивающей транзитный потенциал страны, включая совместные проекты по добыче и экспорту товаров для переработки в пределах Евразийского Союза, а также с другими странами; - увеличение спроса на строительство и реконструкцию сети автомагистралей, соединяющих новые жилые районы с городом и приграничные районы крупных городов с местами работы. | <ul style="list-style-type: none"> - возрастание роли транспортной и логистической инфраструктуры в организации движения товаров; - возникновение необходимости строительства и реконструкции сети автомагистралей, соединяющих новые населенные пункты в крупных городах и пригородные зоны использования рабочей силы, что повышает уровень доходов и качество жизни населения в большинстве средних и малых городов. |

Примечание: таблица подготовлена на основе Национальной стратегии развития на период до 2030 года.

Таким образом, стратегия направлена на создание современной, устойчивой и конкурентоспособной автодорожной инфраструктуры, способствующей развитию экономики и активному участию страны в международных транспортных потоках.

Целевая государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025 года представляет собой стратегический документ, определяющий ключевые направления модернизации транспортной системы страны. Программа направлена на повышение уровня и качества удовлетворения спроса на инновационные технологии, обеспечение социально ориентированного развития экономики и общества, а также повышение конкурентоспособности транспортных услуг.

В рамках решения задач по модернизации транспортной системы была принята Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, предусматривающая реализацию инвестиционных проектов, направленных на решение актуальных вопросов, относящихся к компетенции республиканских и местных органов власти.

Таким образом, ключевым фактором в решении большинства проблем в сфере дорожно-транспортной инфраструктуры является привлечение дополнительных инвестиций из финансовых ресурсов частного сектора, что позволит удовлетворить потребности экономики и общества в доступных, качественных и конкурентоспособных транспортных услугах посредством эффективного партнерства между государством и частным сектором.

Таблица 5. – Цели государства и частного сектора в отношении использования механизмов партнёрства между государством и частным сектором в долгосрочной перспективе.

| № | Цели государства | Цели частного сектора |
|----|--|---|
| 1. | Повышение уровня жизни населения, содействие развитию «человеческого капитала» | Расширение возможностей свободного движения капитала, его вступление в ранее недоступные сферы |
| 2. | Устранение ограничений на развитие экономической структуры | Привлечение бюджетных средств для реализации проекта |
| 3. | Повышение конкурентоспособности отечественных компаний, укрепление их позиций на внутреннем и внешнем рынках | Расширение доступа к получению кредитов для проекта от отечественных и зарубежных финансовых учреждений посредством государственных гарантий |
| 4. | Социально-экономическое развитие регионов страны | Упрощение работы с государственными органами управления благодаря участию государства в проекте, включая получение лицензий, разрешительной документации и заключений надзорных органов |
| 5. | Рациональная интеграция Таджикистана в мировую экономику | Повышение статуса проекта благодаря участию государства, формированию позитивной роли для компании. |

Источник: разработана автором.

В таблице 5 представлены цели государственного и частного сектора в использовании механизмов государственно-частного партнерства в долгосрочной перспективе, а в таблице 6 описаны основные механизмы таких партнерств.

Таблица 6. – Характеристика механизмов партнерства государства и частного сектора

| Механизмы ГЧП | Содержание работы механизма |
|------------------|--|
| Концессия | <p>Наиболее распространенный механизм партнерства государства с частным сектором является концессия. Её особенностью является то, что в рамках концессионного соглашения государство вступает полноправным собственником имущества, гарантирует своему партнеру предоставить условия для эффективной работы. В свою очередь частный партнер вносит согласованные с государством денежные средства для использования государственного имущества. Концессия является долгосрочным партнерством, где стороны имеют возможность воспользоваться стратегическим планированием в своей деятельности.</p> <p>В условиях договора концессии ее частный сектор имеет большую свободу в принятии административно-хозяйственных и административно-управленческих решений, самостоятельно регулирует выполнение задач, которые ранее находились в компетенции государства. Государство, в свою очередь, обладает мощным рычагом влияния на своего партнера. В случае невыполнения соглашения оно всегда может защитить интересы и права конечного потребителя — населения.</p> |

| | |
|--|---|
| <p>Специальные свободные зоны</p> | <p>Специальная территория страны, на которой правительство устанавливает особый режим ведения бизнеса в части налоговых, таможенных и административных льгот, льготный режим землепользования, гарантии от возможных негативных последствий законодательства в области налогов и сборов, а также другие гарантии. Уникальность этого механизма заключается в том, что работы, связанные со строительством инженерной, транспортной, социальной, инновационной и административной инфраструктуры, осуществляются из бюджетов всех уровней.</p> |
| <p>Инвестиционные фонды</p> | <p>Государственные инвестиционные фонды создаются для финансирования важных инвестиционных проектов. Их главная задача — поддерживать приоритетные для страны и регионов направления, вкладывая средства в строительство транспортной, инженерной и энергетической инфраструктуры как на государственном, так и на местном уровне. Без такой инфраструктуры реализация проектов была бы невозможна. Выбор инвестиционных проектов связаны с показателями финансовой, бюджетной, экономической и социальной эффективности.</p> |
| <p>Аренда (лизинг)</p> | <p>Является одним из механизмом взаимодействия государства с частным сектором. Арендные отношения между государством и частным сектором проявляются тогда, когда государственные и местные органы передают своё имущества в замен на определенные платежи частному сектору. В этом случае основным условием является возвращение государственное имущество, переданное частному сектору.</p> |
| <p>Соглашение о разделе продукции</p> | <p>Эта форма близка к концессии, но имеет ряд отличий, которые проявляются в отношениях между государством и частным сектором. Если в концессии вся продукция принадлежит частному сектору, то для соглашения о разделе продукции, частному партнеру принадлежит определенная часть продукции. Эта форма преимуществ используется в добыче нефтепродуктов (полезных ископаемых).</p> |
| <p>Государственные контракты</p> | <p>Государственные контракты — это контракты, заключаемые от имени Республики Таджикистан для удовлетворения государственных потребностей. Главное отличие заключается в том, что государственные контракты утверждаются в целях использования товаров (работ, услуг) для государственных или местных нужд, в том числе для организации государственных ресурсов.</p> |
| <p>Совместные предприятия</p> | <p>Предприятие, созданное отечественными и зарубежными физическими и юридическими лицами с целью объединения собственности и осуществления совместной деятельности. Оно создается в форме полного товарищества, общества с ограниченной ответственностью и акционерного общества. Целью совместного предприятия является максимальное использование возможностей сторон. Отличительной особенностью этого механизма является участие государства во всех сферах деятельности предприятия, что ограничивает независимость принятия решений в этом предприятии.</p> |

| | |
|-----------------------------------|--|
| Инфраструктурные облигации | Инфраструктурные облигации — это ценные бумаги, используемые для финансирования строительства (покупки, реконструкции) объектов инфраструктуры. В современных условиях невозможно достичь необходимых результатов без транспортных магистралей, жилищно-коммунальных услуг, телекоммуникаций, аэропортов и т. д. Суть инфраструктурных облигаций заключается в том, что инвесторы получают прибыль от использования объектов инфраструктуры. Механизм инфраструктурных облигаций носит долгосрочный характер и направлен на решение проблем укрепления национальной экономики. |
| Другие формы | Договор предложения услуг, договор внешнего управления, приватизации, общественное пользование и др. |

Источник: Разработано автором.

Из таблицы 6 видно, что к механизмам государственно-частного партнерства относятся такие инструменты, как концессии, специальные свободные экономические зоны, инвестиционные фонды, аренда, соглашения о разделе продукции, государственные контракты, совместные предприятия, инфраструктурные облигации и другие формы сотрудничества, в том числе: договор оказания услуг, договор управления, приватизации, распоряжения и общественного пользования. В диссертации обоснована возможность их применения для развития инфраструктуры автотранспортных коридоров Республики Таджикистан.

Данные таблицы 7 показывают, что фактическое выполнение бюджета и фактические расходы на транспорт и связь несколько ниже утвержденного уровня, и только в 2023 году эта тенденция была сломана, т.е. фактическое выполнение бюджета превысило утвержденный план на 5,6%. Несмотря на это, в содержании автотранспортной инфраструктуры страны наблюдается нехватка бюджетных средств. Практическое выполнение бюджетного финансирования в сфере транспорта и связи в зависимости от внутреннего валового продукта (ВВП) страны находится в пределах от 0,4 до 2,1%. Зависимость расходов на транспорт и связь от расходов государственного бюджета составила от 2,6 до 7,6%.

Все это свидетельствует о том, что имеется существенный недостаток инвестиционных резервов, направленные на развитие транспорта Республики Таджикистан, где доля инвестиции для развития автомобильных дорог значительно больше, однако оценивается недостаточным для обеспечения развития.

Следует отметить, что для инфраструктуры автомобильного транспорта разработана субпрограмма “Развитие сетей автомобильных дорог”, которая имеет целью снижение затрат потребителей автомобильных дорог, повышение комплексной безопасности в дорожном хозяйстве.

Таблица 7. - Бюджетные и фактические затраты на транспорт и связь Республики Таджикистан в период 2000-2023 гг.

| Годы | Утвержденный бюджет, тыс. Сомони | Реальное выполнение бюджета, тыс. сомони | Процент выполнения от утвержденного го бюджета, % | Реальное выполнение бюджета к ВВП, % | Доля расходов в государственном бюджете страны, % |
|------|----------------------------------|--|---|--------------------------------------|---|
| 2000 | 20803,6 | 19903,9 | 95,7 | 1,1 | 7,6 |
| 2005 | 83497,2 | 78821,2 | 94,4 | 1,1 | 7,0 |

продолжение таблицы 7

| | | | | | |
|------|-----------|-----------|-------|-----|-----|
| 2010 | 114418,5 | 109605,93 | 95,8 | 0,4 | 2,6 |
| 2015 | 1030569,1 | 986975,5 | 95,8 | 2,0 | 6,1 |
| 2020 | 1131200,0 | 1025700,0 | 90,7 | 1,2 | 4,1 |
| 2021 | 1777317,1 | 1714487,5 | 96,5 | 1,7 | 5,8 |
| 2022 | 2268972,1 | 2396942,9 | 105,6 | 2,1 | 6,8 |

Источник: Данные подготовлены автором на основе официальных данных Министерства транспорта Республики Таджикистан; Статистический сборник Республики Таджикистан: 30 лет государственной независимости. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2021; Ежегодная статистика Республики Таджикистан. – 2023. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2024.

Следует отметить, что большая доля государственных расходов для реализации целевой государственной программы “Инвестиции для развития автомобильные дороги” (2015-2025) составляет в размере 803,9 млн. долл.США, из них 545,5 млн. долл. США для реконструкции республиканских автомобильных дорог и 258,3 млн. долл. США направляется для реконструкции республиканских автомобильных дорог на международных автотранспортных коридорах. Кроме того, на реализацию принята “Программа инвестиции для реконструкции мостов до 2025 года”, где мобилизации инвестиции предусматриваются в трех этапах: на первом этапе, т.е. на краткосрочном периоде предусматривается реконструкции около 166 мостов объемом 4854 погонных метров на международных коридоров, в размере 808,8 тыс. долл. США. В среднесрочном периода предусматривается реконструкции 173 мостов на сумму 6550 млн. долл. США. А на долгосрочном периоде предусматриваются реконструкции 237 мостов на сумму 20127,8 тыс. долл. США должен выполняться работы по реконструкции и строительству мостов.

Содержание транспортной инфраструктуры, включая инфраструктуру автомобильного транспорта, в стране требует значительных затрат, которые возлагаются на государственные и местные органы управления. При среднесрочном планировании строительства новых и реконструкции существующих объектов автотранспортной инфраструктуры основное финансирование оказывается недостаточным, поскольку возможности государственного и местного бюджетов ограничены. В связи с этим для реализации утверждённых проектов необходимо привлекать дополнительные инвестиции, в первую очередь из частного сектора экономики. Однако эксперты отмечают, что объем частных инвестиций в автомобильную инфраструктуру остаётся недостаточным и составляет лишь несколько сотен миллионов долларов США.

Следует отметить, что из-за специальных особенностях реализации инвестиционных проектов на автомобильном транспорте и других отраслях экономики, привлечении инвестиции в отрасль автотранспорта имеет инфраструктурные особенности; отражают обеспечение доступности, объем и конкурентоспособность транспортных услуг; интеграция с транспортным пространством мира и использование транзитного потенциала страны.

Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025 года, как важный документ является определителем перспективы направления модернизации транспортной систем страны с целью обеспечения инновационных потребностей экономики, имеющие социальную направленность и обеспечивающие качественные и конкурентоспособные транспортные услуги. Для решения проблем модернизации транспортной системы страны разработана и принята к внедрению Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, что в реализации больших проектов будут включены проблемы, которые входят в компетенции органов государственной власти и местного самоуправления. Однако, в данный момент времени привлечения частного сектора ограничивается из-за имеющихся множество

социально-экономических эффектах, которые в разделе коммерческой эффективности проекта не включены.

Инфраструктура автомобильного транспорта играет важную роль в экономической деятельности и подвижность населения. Известно, что общество не может существовать без системы автомобильных дорог. Поэтому инфраструктурные проекты имеют положительное влияние на развитие регионов. Реализация проектов строительства инфраструктуры автомобильного транспорта, обычно, создают дополнительные рабочие места, новые места жительства в территориях размещения инфраструктуры автомобильного транспорта, способствуют повышению конкурентоспособности и повышения производственного потенциала территорий, а также могут способствовать повышению привлекательности для развитию предпринимательства.

- известно, что инвестиционные проекты в области инфраструктуры автомобильного транспорта имеют большой капиталоемкость и длительные сроки отдачи инвестиции. Как было указано выше, строительства и модернизации инфраструктурны автомобильного транспорта требуют большие капиталовложения на всех этапах реализации;

- реализация проектов происходит в форме поэтапности, поэтому разработка последовательности реализации этапов в реальности является прочной основой для успеха реализации проекта. Поэтому для правильной реализации проекта, первый этап в нем занимает большую долю затрат. В основном, подготовительные работы, как правило, являются важными и ценными;

- высокие риски (строительные и коммерческие) неполучение доходов являются очевидными. Поэтому, прогнозные доходы зависят от инфраструктуры автомобильного транспорта, являются сложными и неустойчивыми, частные капиталовложения в таких проектах являются органиченными;

- возможность развития проекта является адаптация относительно времени к условиям институциональной и экономической среды;

- реализации проекта имеет непосредственный положительный эффект от влияния особенностей на источник и схемы капиталовложения. Для оценки прямого положительного эффекта рассмотрим денежные поступления в бюджеты, распределённые по следующим категориям: автозаправочные станции, включая пункты технического обслуживания; объекты общественного питания и придорожной торговли; гостиницы у дорог; торговые центры; промышленные и складские комплексы; населённые пункты и рекламные щиты.

Государство получает арендную плату за сдачу в аренду земельных участков вдоль дорог, предназначенных для строительства торговых точек и складов, а также доходы от продажи земли под строительство населённых пунктов.

Таким образом, все особенности отрасли во время выбора источников развития и определения механизмов и способов финансового обеспечения развития инфраструктуры автотранспортной системы принимаются во внимание.

Изучение характерных особенностей механизма института государственно-частного партнерства больше всего соответствуют этим особенностям. Опыт реализации инфраструктурных проектов в стране и зарубежом показывают, что применение механизмов государственно-частного партнерства в инвестировании инфраструктуры международных коридоров автомобильного транспорта являются вполне приемлемым.

Во второй главе - «Анализ соотношения цена-качество при эксплуатации автотранспортных коридоров Таджикистана» определены отличительные особенности использования понятия анализа соотношения цена-качество при оценке приоритетности государственного партнерства с частным сектором. Обосновано мировой опыт применения метода анализа соотношений цена-качество в автотранспортной инфраструктуре международных коридоров Республики Таджикистан и метод управления изменениями в работе автотранспортных коридоров, а также их методология. Обоснованы управленческие изменения в содержании инфраструктуры автотранспортных коридоров.

В мировой практике для оценки и выбора формы партнерства между государством и частным сектором часто применяется матрица «цена-качество». Этот показатель отражает взаимосвязь между стоимостью проекта и качеством его выполнения, то есть насколько достигнутые результаты соответствуют поставленным целям на всех этапах реализации проекта.

Следует отметить, что общая процедура ценового и качественного анализа автотранспортной инфраструктуры Республики Таджикистан состоит из пяти этапов (таблица 8).

Таблица 8. - Общие этапы проведения анализа соотношения цены и качества в инфраструктуре автомобильных транспортных коридоров

| Этап | Описание этапа |
|------|---|
| 1. | -Условный расчет необходимой цены -Расчет ожидаемых затрат в случае государственных закупок |
| 2. | Сравнение государственных закупок с предложением условных цен и выбор опциона по высокому соотношению цены и качества |
| 3. | Выбор метода реализации проекта и предложения цены с учетом привлечения частного сектора |
| 4. | Получение ценового предложения и их сравнение с государственными закупками или предложения цены для утверждения анализа цены и качества работ |
| 5. | Сравнение государственных расходов с фактическими показателями реализации проекта партнерства |

Источник: Разработана автором.

В рамках оценки качественных критериев выделяют два основных направления:

- определение целесообразности использования государственно-частного партнерства как способа реализации проекта;

- анализ и сравнение показателей качества на основе полученных ценовых предложений.

К главным критериям качественного анализа относятся:

- принятие частным партнером рисков, которые сложно оценить в денежном выражении;

- опыт частного партнера, его финансовая устойчивость и наличие необходимых ресурсов;

- применение инновационных методов проектирования и управления строительством;

- обеспечение конечным потребителям выгоды, превышающей установленные нормы;

- предоставление услуг на требуемом уровне без дополнительной поддержки со стороны государства;

- учет и защита социальных интересов;

- соблюдение современных экологических стандартов;

- улучшение доступа потребителей к услугам;

- использование опыта и технологий, которые государственный партнер не может предложить;

- повышение качества продвижения и реализации услуг.

Таблица 9. - Общий порядок проведения анализа соотношения цены и качества

| Этап | Описание этапа |
|------|--|
| 1. | Оценка критериев качества: - определение возможности применения государственно-частного партнерства, как метод реализации проекта при подготовке или отборе проектов (или анализе и сравнении качественных критериев ценовых заявок - на стадии тендера). |
| 2. | Количественная оценка: -затраты государственного партнерства с частным сектором; -расходы на государственные закупки |
| 3. | Заключение о выборе способа реализации проекта |

Источник: Разработана автором.

Следует отметить, что количественная оценка соотношения цены и качества является важнейшим фактором выбора способа реализации проекта.

Оценка соотношения «цена-качество» проводится через расчет общих затрат, где основное внимание уделяется оценке стоимости рисков, которые берет на себя государство при каждом варианте реализации проекта. При этом затраты корректируются с учетом конкурентного нейтралитета государственных закупок, чтобы обеспечить справедливое сравнение вариантов.

Для сравнения методов реализации проекта рассмотрены два сценария с разным распределением рисков между государственным партнером и частным сектором:

1. Расчет себестоимости проекта по традиционному методу — через государственные закупки.

2. Определение чистой стоимости проекта при реализации через государственно-частное партнерство.

3. Результат оценки соотношения цены и качества.

В таком случае необходимо использовать зарубежный опыт применения показателей соотношения цена-качество относительно использованию государственно-частного партнерства в инфраструктуре автотранспортных коридоров.

В диссертации представлен анализ распределения рисков, на примере использования автомобильной дороги Душанбе – Чанок в международном автотранспортном коридоре.

Расчет ключевых финансовых показателей рентабельности проекта проводится с учетом денежного потока, согласно предложенной финансовой модели. В расчет включены такие показатели, как экономическая рентабельность и кредитная устойчивость. В диссертации также представлена методика анализа этих показателей.

Одним из важных, реализованных проектов по развитию инфраструктуры автомобильного транспорта Республики Таджикистан является взимание платы за проезд по автодороге Душанбе – Чанок, методика реализации которой была разработана для данного проекта в связи с использованием партнерства.

Таблица 10. - Суммарная экономия времени от использования платной дороги Душанбе – Чанок в международном автотранспортном коридоре

| № | Гурӯҳи ВН | ΔЗэ, сомонӣ | Э _{удг} , сомонӣ | Э _{вр} , сомонӣ | Э _б , сомонӣ | Э _Σ , сомонӣ |
|----|-----------|-------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| 1. | Г1 | 12,5 | - | 5,91 | 1,20 | 19,61 |
| 2. | Г2 | 19,47 | 0,37 | - | 1,57 | 21,41 |
| 3. | Г3 | 28,16 | 0,53 | - | 0,58 | 29,27 |
| 4. | Г4 | 34,66 | - | 27,81 | 1,20 | 63,67 |

Источник: Составлено на основе расчетов автора.

Примечание: здесь:

ΔЗэ,- экономия эксплуатационных затрат, сомони

Э_{удг}, -экономия за счет повышения скорости движения,сомони

Э_{вр}, - экономия времени, сомони

Э_б, - экономия за счет повышения безопасности движения на платных автомобильных дорогах, сомони

Э_Σ, -общая экономия, сомони

В переходной зоне международного автотранспортного коридора представлен средний тариф за пользование платных дорог по группе транспортных средств, итоговые результаты которого представлены в таблице 11.

Таблица 11- Средний тариф за пользование автотранспорта, сомони

| Группа автотранспортных средств | Тариф за час, соат, Тч | Тариф за один км, Ткм |
|---------------------------------|------------------------|-----------------------|
| Г1 | 6,19 | 0,37 |
| Г2 | 6,67 | 0,56 |
| Г3 | 7,02 | 0,79 |
| Г4 | 8,10 | 0,92 |

Источник: Составлено на основе расчетов автора.

Таким образом, использование платных дорог в рамках международных автотранспортных коридоров считается очень важным для привлечения транзита через Республику Таджикистан на основе полного или частичного финансирования со стороны частного сектора.

В Республике Таджикистан существование бесплатного альтернативного проезда дороги считается важным. Однако этот вопрос до конца пока всесторонне неопределено.

С нашей точки зрения, определение альтернатива платной дороге позволяет решить следующие задачи:

- технические вопросы;
- определение возможности перехода средства транспорта на альтернативный путь прохождения;
- оценка повышения комфортности поездок и сокращение дорожно-транспортных происшествий во время движения;
- распределение транспортный поток между альтернативным и платным проездом;
- прогнозирование интенсивности движения;
- определение и регулирование размера платы за проезд;
- определение степени соответствия объема осуществленных услуг плателщику использования платной дороги;
- влияние альтернативность движения на эффективности всего проекта;
- определение социальной реакции на нововедении;
- реакция потребителей на размер платы за пользование дорог;
- изучение факторов, которые отражаются на отношении социальных субъектов относительно платности проезда.

Проведенные исследования показывают, что самыми важными параметрами рассмотрения альтернативности движения являются следующие:

- установленная плата за проезд платной дороги;
- распределение транспортный поток между маршрутами платной и альтернативной дороги;
- интенсивность движения в обеих маршрутах после внедрения дороги платного использования;
- экономическая оценка эффекта от платного использования дороги.

Альтернатива это необходимость выбора из двух и более возможности отрицающие друг друга. Понятие альтернативность платного проезда понимается как возможность выбора маршрута движения по определенным нормам в том направлении, которые посредством платной дороги обслуживаются.

Существование альтернативных пунктов пропуска автотранспортных средств из платной дороги дает возможность установит платности дороги, которые в в условиях

неточной оценки сокращения интенсивности движения на платных дорогах увеличивает финансовые риски концессионера. Существуют и другие факторы риска, которые выше уже были приведены. Анализ иностранного опыта, которые приведены в диссертации, показали, что следующие факторы влияют на альтернативность проезда и будущей интенсивности движения на платных дорогах:

- уровень автомобилизации страны;
- ВВП на душу населения;
- уровень мобилизации частных инвестиций на строительство дорог;
- удельный вес платных дорог в общей протяженности автомобильных дорог.

Следует отметить, что по мере увеличения валового внутреннего продукта страны увеличивается и автомобилизация населения страны, что обусловлено высокой степенью участия транспортного сектора в рыночной экономике. Уровень ВВП на душу населения является определяющим фактором при установлении тарифа за пользование дорогами и платными объектами.

Таким образом, рентабельность использования платных дорог и объектов зависит от многих факторов:

- факторы, характеризующие финансовые условия реализации строительства платной автомобильной дороги (размер ожидаемой прибыли, условия получения кредита, финансовое положение финансирующей организации);
- факторы, определяющие основные условия структуры дорожных объектов (стоимость, срок эксплуатации, качества строительства);
- факторы, определяющие транспортные условия строительства платных объектов дорог (плотность дорожной сети, транспортно-эксплуатационные условия, ожидаемый оборот товаров и пассажиров).

Опыт внедрения платных дорог показывает, что одними из важнейших факторов, определяющих коммерческую рентабельность воспроизводства объектов платных дорог, являются тариф и объем перевозок. Чтобы окупить затраты на строительство платной дороги, интенсивность движения по ней должна составлять не менее 20 тыс. транспортных средств. Этот вывод подтвержден опытом платной дороги Душанбе-Чанак. В результате опроса выяснилось, что более 50% водителей транспортных средств категории Г1 согласны с тем, что могут пользоваться платной дорогой за плату не более 0,20–0,25 сомони за километр (в основном это водители легковых автомобилей, микроавтобусов вместимостью до 11 мест и легких грузовиков), около 30% водителей категории Г2 могут платить не более 0,30 сомони, водители категории Г3 хотят платить до 0,4 сомони, а водители категории Г4 готовы платить 0,5 сомони. Расчетная экономия времени – 0,5–1,5 часа, а общая выгода составляет от 0,6 до 2,7 сомони/км.

В третьей главе – «Основные направления повышения эффективности работы автотранспортных коридоров Таджикистана» установлено, что повышение эффективности работы автотранспортных коридоров рассматривается как один из механизмов развития его инфраструктуры; исследовано и доказано, что партнерство государства и частного сектора является фактором развития автотранспортных коридоров, а также установлено, что развитие сотрудничества автотранспортных коридоров с соседними странами является главным фактором развития транзитных перевозок и способом превращения Таджикистана в транзитную страну.

Республика Таджикистан играет важную роль в организации и планировании инфраструктурного развития автотранспортных коридоров, соединяющих Центральную и Южную Азию. Участие страны в этих процессах определяется рядом внутренних и внешних факторов. Среди внешних факторов ключевую роль играет открытость экономики Таджикистана, которая непосредственно влияет на скорость структурных преобразований, уровень экономического роста и расширение экспортного потенциала.

Достижение хорошей целевой ситуации будет способствовать динамичному развитию транспортно-коммуникационной системы страны для полного удовлетворения потребностей

потребителей по доступным ценам, приемлемому уровню качества, а также обеспечению геополитической стабильности страны.

Таблица 12 - Двусторонние межправительственные соглашения с соседними и странами транзитерами в сфере международных автомобильных перевозок

| Соседние страны | Название соглашения | Дата принятия |
|---------------------------------|---|--|
| 1.Афганистан | 1.О перевозке, транзите грузов и пассажиров 2.О строительстве железной дороги по маршруту Дж.Руми - Нижний Пяндж - Шерхонбандар | Постановление ПРТ от 01.09.2005, №331 |
| 2.Кыргызстан | 1. О транзите товаров автомобильным транспортом 2.Омеждународных автомобильных перевозках 3.Об строительстве двух мостов и участок в автомобильной дороге | Постановление ПРТот 12.12.2005, №463 Постановлеение ПРТ от 12.11.2013, №489 |
| 3.Узбекистан | 1.Об международной автомобильной связью 2. Транзитная перевозка опасных грузов по территории Республики Узбекистан | Постановление МНМО РТ, №1089, от 25.05.2018 Постановление МНМО РТ, №537 от 27.10.2021 |
| 4.Китайская Народная Республика | 1.Международная автомобильная перевозка 2. О пограничных переходах и режимах их работы | Постановление МНМО РТ, №1215 от14.01.2009 Постановление ПРТ, №56, от 24.12.2012 |
| Страны транзитёры | Название соглашения | Дата принятия |
| Казахстан | 1. О международных автомобильных перевозках | Постановление МНМО РТ, №388 от 08.11.2006 |
| Пакистан | 1. О международных автомобильных перевозках 2. О транзитной коммерции | Постановление МНМО РТ, №593 от 15.12.2021 Постановление МНМО РТ, №1005от 10.05.2023 |
| Россия | 1. О международных автомобильных перевозках | ПостановлениеПРТ, №484 от 03.11.2000 |
| Туркменистан | 1. О международных автомобильных перевозках | Постановление МНМО РТ №1005 от 20.06.2008 |
| Туркия | 1. О международных автомобильных перевозках | ПостановлениеПРТ №386 от 03.09.1996 |
| Иран | 1. О международных автомобильных перевозках | Постановление ПРТ, №152 от 04.04.1997 |

Источник: Информация Министерство транспорта Республики Таджикистан.

Развитие транспортных коридоров усиливает международную роль возрождения исторических центров «Шелкового пути» на территории Республики Таджикистан. Транзит по дорогам Таджикистана часто осуществляется между республиками Центральной и Южной Азии, в частности, Афганистаном, Пакистаном, Китаем и Россией.

В таблице 12 представлены двусторонние межправительственные соглашения с соседними странами и транзитные пассажирские и грузовые перевозки по международным автомобильным транспортным коридорам.

Анализ двусторонних соглашений, представленных в таблице 12, показывает, что они направлены на обеспечение развития как государственного, так и частного сектора транспорта, ограничение монополий в отрасли, приоритетность обеспечения безопасности транспортной деятельности, недопущение дискриминации и обеспечение равных условий для всех субъектов при осуществлении транспортной деятельности.

Реализация двусторонних соглашений противоречит принципу большего упрощения и создает препятствия для выгодного выхода перевозчиков на региональный рынок, искажая конкуренцию.

Наконец, следует отметить, что результаты развития могут быть распространены более широко посредством интеграции и укрепления связей, что способствует созданию новых рабочих мест, росту доходов и благосостояния общества.

Анализы показывают, что доля объема импорта товаров, осуществляющих отечественные компании составляет всего 28,1% поставок, а 71,9% выполняются через иностранные компании. Значение экспорта является противоположно: 64% экспортных поставок осуществляются отечественными компаниями, а 36% — иностранными.

Таблица 13 - Использование разрешений на международные перевозки

| Показатели | 2021- Всего квот | 2021- Неисполь- зованные | % | 2023- Всего квот | 2023- Неисполь- зованные | % |
|--|------------------------|--------------------------------|------|------------------------|--------------------------------|------|
| 1.Квота на перевозку грузов из зарубежных стран национальным автомобильным транспортом: | | | | | | |
| -дальний зарубежь; | 9710 | 5096 | 52,5 | 18917 | 10072 | 53,2 |
| -государств СНГ | 32300 | 5959 | 18,4 | 45650 | 33705 | 73,8 |
| 2.Квота на перевозку грузов в направлении Таджикистан посредством транспорта зарубежных стран: | | | | | | |
| - дальний зарубежь | 12510 | 9364 | 74,8 | 19350 | 12142 | 62,7 |
| -страны СНГ | 26200 | 13340 | 50,9 | 43350 | 27616 | 63,7 |

Источник: Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан за 2023 год.

Одним из важнейших ограничений развития транзита в Республике Таджикистан является наличие разрешений на ввоз отечественных и иностранных транспортных средств.

Данные таблицы 13 показывают, что ежегодно не используется около 58,2% разрешений, выданных отечественным компаниям для работы в иностранных государствах, и 73,8% — в страны СНГ. Аналогичная ситуация наблюдается и по разрешениям, выданным транспортными средствами иностранных государств, т.е. 62,7 и 63,7% соответственно.

Все усилия необходимо направить на развитие инфраструктуры автотранспортных коридоров соседних стран с целью привлечения растущего количества пассажиров и грузов. Это приводит к увеличению их доходов. Соответственно, транспортная политика соседних стран должны быть направлены на активное подключение к транспортному коридору Север-Юг.

Таблица 14. - Динамика показателей международных автомобильных перевозок в период 2005-2023 гг.

| Показатели | 2005 | 2010 | 2015 | 2020 | 2021 | 2023 | 2023/2005 |
|-----------------------------------|-------|--------|---------|--------|--------|--------|-----------|
| 1.Перевозка грузов, тыс.тонна | 409 | 908 | 1126,4 | 1487,9 | 1994,2 | 2469,9 | 6,0 груз |
| 2.Грузооборот, млн.ткм | 674,8 | 1498,2 | 21750,0 | 3001,2 | 3254,1 | 3978,4 | 5,9 груз |
| 3.Перевозка пассажиров, млн.пасс. | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,01 | 0,03 | 10,0% |
| 4. Пассажирооборот, млн.пасс-км | 422,5 | 637,5 | 98,2 | 49,8 | 5,7 | 22,6 | 5,3% |

Источник: Ежегодная статистика Республики Таджикистан за 2023 год. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан 2023. –С.298-299.

Государственная транспортная политика должна быть ориентирована на укрепление сотрудничества с соседними странами для развития экспорта товаров и услуг. Республика Таджикистан ставит перед собой следующие ключевые задачи, направленные на стимулирование роста экспорта:

- создание системы государственного страхования и гарантий для отечественных экспортеров, которая защитит их от политических рисков и долгосрочных коммерческих потерь;
- поддержка участия национальных организаций в реализации инвестиционных проектов за рубежом, включая проекты на основе межправительственных соглашений;
- предоставление бюджетной поддержки для экспорта отечественной продукции и услуг;
- привлечение местных предприятий к участию в международных инфраструктурных и экономических проектах;
- снижение факторов, которые ограничивают экспорт местных товаров и услуг, а также максимально эффективное использование международных автотранспортных коридоров;
- совершенствование таможенно-тарифного и налогового регулирования экспорта, а также координация действий с соседними странами для создания единой и слаженной системы.

Гармонизация транспортной политики соседних стран должна осуществляться в соответствии с мерами, запланированными в рамках приоритетов стратегии развития национальных транспортных систем соседних стран. Среди приоритетных направлений следует уделять больше внимания тем, которые оказывают влияние на экономическую политику в долгосрочной перспективе и на создание международных транспортных коридоров, а также поиску новых направлений для повышения интеграции экономического взаимодействия соседних стран; укрепление торговых связей между соседними странами представляет собой новую возможность для развития торговли и финансирования.

Эффективная координация усилий в рамках согласованной транспортной политики, как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, во многом зависит от улучшения качества и изменения структуры транспортной сети.

Основные задачи развития транспортной инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров в среднесрочной перспективе касающиеся сопредельных государств являются:

- анализ выполнения национальных программ развития автомобильного транспорта и разработку рекомендаций по гармонизации возможностей сопредельных государств с целью повышения эффективности и рентабельности;
- повышение конкурентоспособности международных транспортных коридоров;
- совершенствование системы регулирования перевозок и координацию изменений в рамках сотрудничества между соседними странами;
- обмен опытом по улучшению транспортной безопасности, снижению числа аварий и повышению экологической устойчивости всей транспортной системы.

Транспортная политика каждой соседней страны должна обеспечивать эффективное выполнение как внутренних, так и международных пассажирских и грузовых перевозок, а также способствовать развитию внешнеторговых и транзитных связей, включая использование международных транспортных коридоров. При этом снижение транспортных расходов является важным условием для повышения конкурентоспособности товаров и активизации транспортно-экономического взаимодействия с соседними государствами.

Рынок транспортных услуг обычно требует, чтобы перевозки были высокого качества и при этом недорогими, а также чтобы обслуживание клиентов было на хорошем уровне. При этом важно рационально строить транспортные системы, объединяя все современные виды транспорта согласно их основным задачам и предпочтениям. Кроме того, необходимо учитывать разные формы собственности и эффективно их использовать в этой системе.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. Транспортная инфраструктура международных автомобильных транспортных коридоров в Республике Таджикистан является важной составляющей экономического развития и устойчивости страны. В условиях растущей интеграции с системой международных экономических отношений это одна из главных задач современной государственной политики. Зарубежный опыт подтверждает необходимость модернизации автомобильной транспортной инфраструктуры на основе привлечения частного капитала в государственный сектор с использованием механизмов государственно-частного партнерства и вопрос строительства современной транспортной инфраструктуры, позволяющей обеспечить эффективное использование инфраструктуры в условиях ограниченных бюджетных ресурсов [1-М, 4-М].

2. Растет спрос общества на реконструкцию старых объектов транспортной инфраструктуры и строительство новой инфраструктуры. В результате исследования было установлено, что механизм государственно-частного партнерства является основополагающим механизмом привлечения внебюджетного финансирования для обеспечения развития транспортной инфраструктуры. Таким образом, государство может добиться дополнительной оптимизации и экономии бюджетных расходов, повышения количественно-качественных показателей реализации проектов на благо населения. Таким образом, требование привлечения внебюджетного финансирования общественной инфраструктуры на основе использования механизма государственно-частного партнерства позволяет не только решать сложные схемы финансирования, но и совершенствовать системы управления коридорами автомобильного транспорта [1-М].

3. Опыт реализации проектов на основе государственно-частного партнерства в настоящее время имеет ряд недостатков, создающих препятствия для использования и развития этого механизма. К ним относятся: отсутствие профессионально разработанных проектов, низкий приоритет государственно-частного партнерства при разработке плана финансирования, недостаточная квалификация персонала, отсутствие координации между проектами, различное толкование государственно-частного партнерства в регионах страны и несовершенство правового регулирования на республиканском уровне.

4. В то же время зарубежный опыт показал большие положительные преимущества механизма государственно-частного партнерства. Например, зарубежный опыт показывает, что использование этого механизма позволяет экономить бюджетные средства, одновременно сокращая сроки реализации проекта и повышая качество его выполнения.

5. Чем больше страна вовлечена в мировую торговлю и вступает во Всемирную торговую организацию (ВТО), тем интенсивнее движение товаров внутри страны и по международным транспортным коридорам. Это означает, что увеличится внешняя торговля и транзитные грузоперевозки. В результате, для соответствия международным требованиям и стандартам, стране необходимо улучшать инфраструктуру автомобильных транспортных коридоров. Это требует, чтобы строительство инфраструктуры и развитие технико-экологических основ в развитых странах привели к увеличению потребности во внедрении современных технологий, развитию сезонных дорог, созданию новых связей и модернизации технических баз.

6. Инфраструктура автомобильных транспортных коридоров, как и другие общественные дороги, является государственной собственностью. Государство стремится к их развитию, поскольку этот сектор очень важен для экономики страны и требует финансирования для развития. Это финансирование, как правило, поступает из государственного бюджета, что необходимо для обеспечения современных стандартов инфраструктуры, а также развития и поддержания важных дорог транзитного транспорта. [4-М]

7. Реформирование инфраструктуры транспортных коридоров в Таджикистане действительно является важным шагом на пути к улучшению экономического положения страны. Привлечение частного капитала может значительно увеличить объем

финансирования и обеспечить необходимое использование ресурсов. Это не только улучшит качество транспортных услуг, но и создаст новые рабочие места, что, в свою очередь, положительно скажется на экономике страны. Однако важно обеспечить прозрачность и устойчивость этих инвестиций, чтобы снизить риски и гарантировать долгосрочную выгоду для всех заинтересованных сторон [3-М, 4-М].

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПРАКТИЧЕСКОМУ ПРИМЕНЕНИЮ РЕЗУЛЬТАТОВ ИССЛЕДОВАНИЯ

1. Из данных за период 2000-2023 гг. видно, что автомобильный транспорт играет ведущую роль в единой транспортной системе Республики Таджикистан, как в грузовых, так и в пассажирских перевозках. Удельная доля автомобильного транспорта в грузовых перевозках за анализируемый период увеличилась на 135,0%. Таким образом, за анализируемый период произошли значительные структурные изменения в объеме грузовых перевозок в пользу автомобильного транспорта. В целом, доля автомобильного транспорта в грузовых перевозках единой транспортной системы страны в 2023 году достигла 92,6%. Аналогичная тенденция, но с меньшей интенсивностью, наблюдается в автомобильном транспорте по отношению к пассажирским перевозкам с другими видами транспорта. Здесь удельная доля автомобильного транспорта за анализируемый период колебалась от 71 до 90%, что имеет небольшую структурную флуктуацию (9,4%).

2. Главной задачей органов государственной власти в рамках проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) должно быть создание добавленной стоимости от предоставления государственных услуг. Эффективное сотрудничество с частным сектором может привести к улучшению качества услуг и снижению их стоимости для пользователей. Использование современных методов планирования и инноваций очень важно, поскольку они позволяют быстро адаптироваться к меняющимся потребностям и повышать общую эффективность. Однако для успешной реализации таких проектов необходимо одновременно учитывать прозрачность и устойчивость подобных инициатив, чтобы они действительно приносили пользу обществу [3-М].

3. Доказано, что концепция государственно-частного партнерства в совершенствовании инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров реализуется в следующем порядке:

- разработка проекта, в рамках которого частный сектор от имени государства планирует, строит и частично управляет инвестиционным объектом;
- государственное финансирование проявляется в виде инвестиций в форме оплаты за использование инфраструктуры;
- утверждение долгосрочного контракта, содержание и структура которого разнообразны, способ и сроки оплаты, их зависимость от качества услуг и определенных экономических событий, а также распределение текущих расходов в нем устанавливаются путем переговоров и зависят от различных целей и результатов переговоров между партнерами;
- передача инвестиционного объекта в частную или государственную собственность по истечении срока действия контракта.

4. Государственно-частные партнерства (ГЧП) могут играть важную роль в развитии инфраструктуры, особенно транспортной. Активное участие государства как основного потребителя услуг позволяет лучше учитывать интересы населения и реализовывать проекты, отвечающие общественным потребностям. Использование механизмов ГЧП (государственно-частного партнерства) в рамках долгосрочных инвестиционных программ, рассматриваемых для развития транзитных мощностей в период с 2015 по 2030 год, помогает обеспечить надлежащее распределение государственных бюджетных расходов. Такой подход не только повышает качество инфраструктуры, но и предоставляет возможность реализации важных проектов путем привлечения капитала частного сектора и разделения их рисков. Этот процесс, с одной стороны, помогает государству непрерывно вносить вклад в

строительство необходимой транспортной и транзитной инфраструктуры в рамках ограниченного бюджета, с другой стороны, частный сектор получает возможность играть активную роль в реализации проектов, обеспечивая при этом взаимную выгоду.

Это, в свою очередь, создает условия для более эффективного использования ресурсов и привлечения частного капитала, что важно для устойчивого экономического развития. Для успешной реализации проектов государственно-частного партнерства важно иметь четкую координацию и эффективное сотрудничество между партнерами. Каждая сторона должна выполнять свою роль точно и ответственно. Такая координация необходима не только для реализации проектов, но и для обеспечения правильного управления, распределения ресурсов и принятия стратегических решений. Только в этом случае можно гарантировать, что инвестиции будут направлены на действительно необходимые проекты, приносящие пользу обществу [5-М].

Анализ рисков показывает, что при варианте 2 государственные закупки более выгодны. Сравнительный анализ вариантов 1 и 2 показывает, что при варианте 2 распределение рисков между государственными и частными партнерами некорректно. Некоторые риски, вероятно, будут переложены исключительно на частного шерифа, который не сможет эффективно помочь в управлении ими в сложных условиях. Это может привести к недостаточным выплатам частному партнеру, поскольку он будет вынужден требовать деньги для компенсации дополнительных рисков, даже если риск для государственного партнера ниже, чем в варианте 1. Риски должны быть надлежащим образом распределены между государственным и частным секторами. Если все риски будут переложены на частный сектор, частный партнер не сможет эффективно ими управлять. В результате он будет требовать дополнительных выплат, которые могут оказаться дорогостоящими и долгосрочными для государства.

5. Финансовая выгода для государства на протяжении всего этапа реализации проекта государственно-частного партнерства оценивается следующим образом:

- этап выбора частного партнера: на этом этапе государство сравнивает прямое бюджетное финансирование с финансированием проекта государственно-частного партнерства и рассматривает несколько альтернативных вариантов для выбора наилучшего из них;

- этап конкурса: на этом этапе сравниваются предложения нескольких потенциальных инвесторов с целью выбора наиболее подходящего;

- после заключения договора: после подписания договора правительство сосредотачивается на первоначальной оценке, чтобы определить степень достигнутых выгод и, при необходимости, внести корректировки в проект на последующих этапах. Эти методы помогают государству правильно определить финансовую выгоду проекта государственно-частного партнерства.

В диссертации исследовались предпосылки для возникновения государственно-частных партнерств в развитии автодорожной инфраструктуры страны.

6. Доказано, что метод анализа соотношения цена-качество является одним из эффективных методов управления инфраструктурой автомобильных коридоров страны. В связи с этим был проанализирован опыт зарубежных стран и выработаны конкретные предложения по его применению к инфраструктуре автомобильных транспортных коридоров, проходящих по территории Таджикистана.

Одновременно на основе данной методологии было обосновано управление изменениями в содержании инфраструктуры транспортного коридора Республики Таджикистан.

7. Анализ показал, что повышение эффективности транспортных коридоров Республики Таджикистан может служить эффективным инструментом для улучшения управления всей системой автомобильного транспорта. после заключения договора: после подписания договора правительство сосредотачивается на первоначальной оценке, чтобы

определить степень достигнутых выгод и, при необходимости, внести корректировки в проект на последующих этапах. Эти методы помогают государству правильно определить финансовую выгоду проекта государственно-частного партнерства.

В диссертации исследовались предпосылки для возникновения государственно- что Таджикистан обладает большим транзитным потенциалом среди соседних стран и может стать ключевой транзитной страной между странами Центральной и Южной Азии.

Литература

1. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Пешвои миллат Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 22 декабри соли 2016..

2. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии Ҷумҳурии Тоҷикистон» аз 26.12.2023.

3. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон мухтарам Эмомалӣ Раҳмон «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии Ҷумҳурии Тоҷикистон» аз 28.12.2023.

4. Бобоев К.О. Региональная транспортная инфраструктура современного Таджикистана./ Под общ. Ред. д.э.н., проф. А.Рауфӣ. – Душанбе, Дониш, 2018. – 216 с.

5. Бронштейн Я.Т. Проблемы развития транспортной инфраструктуры в контексте территориальной организации производства Республики Таджикистан-Душанбе, «Истиклол 2019». – 2019. – 250 с.

6. Варнаровский, В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г. Варнаровский. – М.: Наука, 2005. – 315 с.

7. Рауфӣ А. Транспорт в системе рыночной экономики А. Рауфӣ. – Душанбе, Ирфон, 2002. – 255 с.

8. Шералиев А.А. Рынок перевозочных услуг автотранспортных коридоров/ Под ред. д.э.н., профессора О.Бобоева. Душанбе Ирфон. – 2020. – 142 с.

ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в научных журналах, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-М]. Шарипов, С.Х. Анализ современного состояния и перспектив развития наземной инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан [Текст] / С.Х. Шарипов // Государственное управление. – 2022. - № 4/2 (59). - С.192-201. ISSN 2664-0651

[2-М]. Шарипов, С.Х. Выбор подходящих моделей ГЧП при анализе проектных рисков автодороги «Душанбе-Чанак» [Текст] / С.Х. Шарипов // Финансово-экономический вестник. – 2022. – № 2/1 (31). – С.374-384. ISSN 2663-0389

[3-М]. Шарипов, С.Х. Государственно-частное партнерство как источник мобилизации средств в развитии наземной инфраструктуры системы автотранспорта Республики Таджикистан [Текст] / С.Х. Шарипов // Известия Национальной академии наук Таджикистана. Отделение общественных наук. – 2023. - №3 (272). - С.187-192. ISSN 2791-2639

[4-М]. Шарипов, С.Х. Обзор международного опыта по использованию методики анализа СЦК при реализации проектов государственно-частного партнерства в наземной инфраструктуре системы автомобильного транспорта / С.Х. Шарипов // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2023. – №6. – С.173-181. ISSN 2413-5151

б) в других изданиях:

[5-М]. Шарипов, С.Х. Долонҳои нақлиёти автомобилӣ - ҳамчун механизми такмили идора [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсия илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи “Вазъи муносири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо”. ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2021. – Душанбе, - 2021. – С. 76-80.

[6-М]. Шарипов С.Х. Шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ – омили рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ [Матн] / С.Х. Шарипов // конференсия илмӣ - амалии ҷумҳуриявӣ дар

мавзуи “Комплекси нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он”. ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2022. – Душанбе, - 2022. – С. 178-182.

[7-М]. Шарипов, С.Ҷ. Механизмҳои молиявӣ ва сармоягузори байналмилалӣ барои дастгирии стартапҳо ва технологияҳои нав [Матн] / С.Ҷ. Шарипов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзуи “Идоракунии рушди инноватсия дар Ҷумҳурии Тоҷикистон: мушкилот ва тамоюлҳои рушд”. АИДНПҚТ, аз 11 декабри соли 2025. – Душанбе, - 2025. – С. 193-209.

[8-М]. Шарипов, С.Ҷ. Механизмҳои мутобикшавӣ ва инноватсия дар идоракунии давлатӣ [Матн] / С.Ҷ. Шарипов // конференсияи илмӣ – назариявӣ байналмилалӣ дар мавзуи “Нақши инноватсия ва рақамикунонӣ дар таҳкими идоракунии давлатӣ: назария, амалия ва дурнамои рушд”. АИДНПҚТ, аз 30-31 октябри соли 2025. – Душанбе, - 2025. – С. 422-428.

АННОТАТСИЯ

ба автореферати диссертатсияи Шарифӣ Субҳиддин Ҳабибулло дар мавзуи “Рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ тавассути шарикии давлат бо баҳши хусусӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон” барои дарёфти дараҷаи илмии доктори фалсафа (Ph.D) – доктор аз рӯи ихтисоси 6D051000 – Идоракунии давлатӣ ва маҳаллӣ (6D051001 – Идоракунии давлатӣ ва маҳаллӣ)

Калидвожаҳо: инфрасохтор, нақлиёти автомобилӣ, долонҳои нақлиёти автомобилӣ, долонҳои байналмилалии нақлиёти автомобилӣ, шарикии давлат бо баҳши хусусӣ, ҳамлу нақли байналмилалӣ, гузаришитранзитии бору мусофирон, лоиҳаҳои инвеститсионӣ, лоиҳаҳои шарикии давлат бо баҳши хусусӣ, долонҳои нақлиётии кишварҳои ҳамсоя.

Мақсади тадқиқот рушди нишондодҳои назариявӣ-методи арзёбии фаъолияти инфрасохтори долонҳои байналмилалии нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз механизмҳои шарикии давлат бо баҳши хусусӣ ва таҳияи пешниҳодҳои амалӣ нисбати дар амал истифода шудани онҳо мебошад. Дар раванди таҳқиқи мавзӯ аз усулҳои дедуксия ва индуксия, абстраксияи илмӣ, усулҳои таҳлили омӯрӣ, эконометрикӣ, таҳлил ва синтез, таҳлили қиёсӣ васеъ истифода бурда шудаанд. Ба сифати усули асосӣ принсипи системавии таҳқиқот истифода гардидааст.

Дар диссертатсия натиҷаҳои назаррас ва навгонии илмии зерин ба даст оварда шудаанд: Хусусиятҳои назариявӣ-эмпирикии рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз механизмҳои шарикии давлат бо баҳши хусусӣ, ки ангежа барои ҷалби маблағгузори баҳши хусусӣ бо гирифтани суди калони иҷтимоӣ ва иқтисодӣ, инчунин марҳилаи тӯлонии истифодабарии судманди онро таъмин мекунад.

Афзалиятнок будани истифода аз механизми шарикии давлат бо баҳши хусусӣ дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ собит карда шуд; манфиатҳои иқтисодии давлат ва баҳши хусусӣ (имконияти иштирок дар лоиҳаҳои дарозмуддат, пешниҳоди кафолати давлатӣ, тақсмоти хатарҳо, ҷалби маблағҳои давлатӣ барои таъмини риояи ӯшонидаани қарз) муайян карда шудаанд.

Дар амсилаҳои шарикии давлат бо баҳши хусусӣ шартҳои иловагии татбиқи он дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ дохил карда шуданд. Дар асоси омӯзиши таҷрибаи ҷаҳонии истифода бурдани услуби таҳлили таносуби нарх ва сифат дар лоиҳаҳои шарикияти давлат бо баҳши хусусӣ имконияти истифодабарии ин консепсияи дар рушди инфрасохтори долонҳои нақлиёти автомобилӣ аз Ҷумҳурии Тоҷикистон гузаранда асоснок карда шуданд.

Тавсияҳои методӣ оид ба идораи тағйирот дар долонҳои байналмилалии нақлиёти автомобилӣ нисбати ошкорсозӣ ва барҳамдиҳии норасоӣҳои дар онҳо мавҷуд буда, ба воситаи истифодаи механизмҳои шарикии давлат бо баҳши хусусӣ, пешниҳод карда шудаанд.

Самтҳои асосии тақмили фаъолияти долонҳои нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон муайян карда шудаанд. Собит карда шуд, ки рушди долонҳои нақлиёти автомобилӣ ҳамчун механизми қавии тақмили фаъолияти тамоми системаи нақлиёти автомобилӣ кишвар истифода бурда мешавад.

АННОТАЦИЯ

на автореферат диссертации Шарифи Субхиддин Хабибулло на тему: “Развитие инфраструктуры автотранспортных коридоров посредством партнёрства государства с частным сектором в Республике Таджикистан”, представленное на соискание ученой степени доктора философии (Ph.D) доктора философии (Ph.D) - доктора по специальности 6D.051000-Государственное и местное управление (6D.051001 - Государственное и местное управление)

Ключевые слова: инфраструктура, автомобильный транспорт, автомобильные дороги, автотранспортные коридоры, международные автотранспортные коридоры, партнерства государства с частным сектором, международные перевозки, транзит грузов и пассажиров, инвестиционные проекты, проекты государственно-частного партнерства, транспортные коридоры соседних стран.

Цель исследования – разработка теоретических и методологических показателей оценки эффективности инфраструктуры международных автомобильных транспортных коридоров с использованием механизмов государственно-частного партнерства и разработка практических предложений по их применению на практике. В процессе изучения темы широко использовались методы дедукции и индукции, научной абстракции, статистического и эконометрического анализа, анализа и синтеза, сравнительного анализа. В качестве основного метода использовался систематический принцип исследования.

В диссертации получены следующие значимые результаты и научные нововведения: теоретико-эмпирические особенности развития инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров с использованием механизмов партнёрства между государством и частным сектором, обеспечивающие стимул для привлечения финансирования частного сектора с высокой социально-экономической отдачей, а также длительный период его выгодного использования; доказана приоритетность использования механизма государственно-частного партнерства в развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров; выявлены экономические выгоды государства и частного сектора (возможность участия в долгосрочных проектах, предоставление государственных гарантий, разделение рисков, привлечение государственных средств, обеспечение соблюдения обязательств по погашению долга).

В моделях государственно-частного партнерства включено дополнительное условие его реализации при развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров. На основе изучения мирового опыта применения метода ценово-качественного анализа в проектах государственно-частного партнерства обоснована возможность использования этой концепции при развитии инфраструктуры автомобильных транспортных коридоров, проходящих через Республику Таджикистан.

Предложены методические рекомендации по управлению изменениями в международных автомобильных транспортных коридорах с точки зрения выявления и устранения существующих в них недостатков посредством использования механизмов государственно-частного партнерства.

Определены основные направления совершенствования функционирования автомобильных транспортных коридоров Республики Таджикистан. Доказано, что развитие автомобильных транспортных коридоров может быть использовано в качестве мощного механизма совершенствования функционирования всей системы автомобильного транспорта страны.

ANNOTATION

to the dissertation abstract of Sharifi Subhiddin Khabibullo on the topic: “Development of infrastructure of road transport corridors through partnership between the state and the private sector in the Republic of Tajikistan”, submitted for the degree of Doctor of Philosophy (Ph.D) - doctor in the specialty 6D051000- State and local government (6D051001 - State and local government)

Key words: infrastructure, road transport, highways, road transport corridors, international road transport corridors, government-private partnerships, international transport, transit of goods and passengers, investment projects, public-private partnership projects, transport corridors of neighboring countries.

Objective of this study is developing the theoretical and methodological indicators for assessing the effectiveness of international road transport corridor infrastructure using public-private partnership mechanisms and to develop practical proposals for their application. The methods of deduction and induction, scientific abstraction, statistical and econometric analysis, analysis and synthesis, and comparative analysis were widely used in the study. A systematic research approach was used as the primary method.

The dissertation yields the following significant results and scientific innovations: It explores the theoretical and empirical features of developing road transport corridor infrastructure using public-private partnership mechanisms, which provide an incentive to attract private sector financing with high socio-economic returns, as well as a long period of its beneficial use; demonstrates the priority of using public-private partnership mechanisms in developing road transport corridor infrastructure; and identifies the economic benefits for the state and the private sector (the opportunity to participate in long-term projects, provide government guarantees, share risks, attract government funds, and ensure compliance with debt repayment obligations). Public-private partnership models include an additional condition for their implementation during the development of road transport corridor infrastructure. Based on a study of global experience in applying the price-quality analysis method to public-private partnership projects, the feasibility of using this concept in the development of road transport corridor infrastructure passing through the Republic of Tajikistan is substantiated.

Methodological recommendations are proposed for managing changes in international road transport corridors in terms of identifying and addressing existing deficiencies through the use of public-private partnership mechanisms.

The key areas for improving the functioning of road transport corridors in the Republic of Tajikistan are identified. It is demonstrated that the development of road transport corridors can be used as a powerful mechanism for improving the functioning of the country's entire road transport system.

Ба матбаа 10.03. 2026 дода шуд.
Ба чопаш 11.03.2026 имзо шуд.
шрифт.Tames New Roman Tj
Қоғаз офсетӣ. Андозаи 60x84. Адади нашр 100 нусха

Матбааи Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии
Тоҷикистон.ш.Душанбе, кӯчаи Саид Носир 33