

**ТАҶРИБАИ КИШВАРҲОИ ПЕШРАФТА
ДАР ТАНЗИМИ МУСОФИРКАШОНӢ ВА
ИНФРАСОХТОРИ НАҚЛИЁТӢ**

*Саидов Муродҷон Мамурҷоновиҷ - унвонҷӯи
кафедраи молишиносӣ ва фаъолияти гумрукӣ ДИС
ДДТТ, e-mail: m_saidov89@mail.ru*

**ОПЫТ РАЗВИТЫХ СТРАН В
РЕГУЛИРОВАНИИ ПАССАЖИРСКОЙ И
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

*Саидов Муродҷон Мамурҷоновиҷ - соискатель
кафедры товароведения и таможенного дела
ИЭТ ТГУК в г. Худжанде, e-mail:
m_saidov89@mail.ru*

**EXPERIENCE OF DEVELOPED COUNTRIES
IN REGULATION OF PASSENGER AND
TRANSPORT INFRASTRUCTURE**

*Saidov Murodzhon Mamurdzhonovich - Applicant of
the Department of Commodity Science and Customs,
IET TSUK in Khujand, e-mail: m_saidov89@mail.ru*

Вожаҳои калидӣ: инфрасохтори нақлиётӣ, нақлиёти мусофирбар, нақлиёти боркаш, нақлиёти ҳавоӣ, рақобат, танзими инфрасохтори нақлиётӣ.

Дар мақола таҷрибаи кишварҳои пешрафта дар танзими гардиши мусофирон дар инфрасохтори нақлиётӣ сухан меравад. Инфрасохтори системаи нақлиётӣ ИМА, Аврупои Ғарбӣ ва Ҷопон таҳлил карда мешавад. Қайд карда мешавад, ки танзими давлатӣ ва байнидавлатии нақлиёт бо механизми бозор, ки дар фаъолияти тиҷоратии ширкати нақлиётӣ бартарӣ дорад, ҳамкориҳои зич дорад ва аз ин кишварҳо шаклҳои моликият дар ин ё он таносуб мавҷуданд. Асоснок аст, ки роҳҳои оҳани хориҷӣ нишон медиҳанд, ки истифодаи хатҳои баландсуръат натиҷаҳои мусбӣ иқтисодӣ медиҳад.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, пассажирский транспорт, грузовой транспорт, воздушный транспорт, конкуренция, регулирование транспортной инфраструктуры.

В статье рассмотрен опыт развитых стран в регулировании пассажирских перевозок в транспортной инфраструктуре. Проанализирована инфраструктура транспортной системы США, стран Западной Европы и Японии. Отмечено, что государственное и межгосударственное регулирование на транспорте тесно взаимодействует с рыночным механизмом, который является главенствующим в коммерческой деятельности транспортного предприятия и где в странах в той или иной пропорции существуют формы собственности. Обосновано, что опыт зарубежных железных дорог показывает, что эксплуатация высокоскоростных линий дает положительные экономические результаты.

Key words: transport infrastructure, passenger transport, freight transport, air transport, competition, regulation of transport infrastructure.

The article discusses the experience of developed countries in the regulation of passenger traffic in the transport infrastructure. The infrastructure of the transport system of the USA, Western Europe and Japan is analyzed. It is noted that state and interstate regulation of transport closely interacts with the market mechanism, which is dominant in the commercial activity of a transport company and from these countries there are forms of ownership in one proportion or another. It is substantiated that foreign railways show that the operation of high-speed lines gives positive economic results.

Таваҷҷуҳи зиёд ба мушкилоти баланд бардоштани самаранокии механизмҳои давлатӣ ва бозор дар фаъолияти инфрасохтори нақлиётӣ дар кишварҳои ИДМ ва хориҷи дур дода мешавад.

Тавре, ки таҷрибаи ҷаҳонӣ нишон медиҳад, давлат наметавонад аз масъулияти рушди нақлиёти ҷамъиятӣ озод шуда, аз унсурҳои танзими нақшагии самтҳои муҳимтарини фаъолияти иқтисодии худ даст кашад. Дар соҳаи сармоягузорию асосӣ, он ё бевосита дар раванди сармоягузорӣ ширкат меварзад ё вазифаҳои танзими фаъолияти сармояи хусусиро вобаста ба ҷалби маблағ дар нақлиёт ба зимма мегирад.

Бояд қайд кард, ки дар кишвар қариб 3335,6 км дарозии умумии роҳҳои ҷумҳуриявӣ роҳҳои байналмилалӣ мебошанд. Мақоми ин роҳҳо тибқи шартномаҳои байналмилалӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон муқаррар карда мешавад.

Ин роҳҳо ба якҷанд вазорату идораҳо, кумитаҳо ва ҳукуматҳои маҳаллии Ҷумҳурии Тоҷикистон тааллуқ доранд ва аз ҷиҳати молиявӣ дастгирӣ карда мешаванд.

Бояд қайд кард, ки иерархияи мавҷудаи дуқабатаи роҳ дар Тоҷикистон, ки аз роҳҳои ҷумҳуриявӣ ва маҳаллӣ иборат аст, хеле танг аст ва баъзан фаҳмидани синфҳои гуногуни роҳ бо функсияҳои гуногуни онҳо дар иерархияи мавҷудаи роҳ душвор аст.

Якум, онҳо ҳамаи намудҳои роҳҳои шабакаро фаро намегиранд. Роҳҳои идоравӣ ва роҳҳои дохили минтақа ва дохили хоҷагӣ ба ҳисоб нагирифташуда ба иерархияи роҳ дохил карда намешаванд.

Дуввум, роҳҳои ҷумҳуриявӣ маъноӣ роҳҳои байналмилалӣ, байниминтақавӣ ва минтақавиро доранд. Ҳар се намуди роҳҳо вазифаҳои гуногун доранд. Худи ҳамин номуайяни дар байни роҳҳои дохили минтақавӣ ва маҳаллӣ низ ба назар мерасад. Дар айни замон, иерархияи мавҷуда танҳо роҳроеро дар бар мегирад, ки дар тавозуни вазорат мебошанд ва роҳҳои ҳукуматҳои маҳаллӣ ва дигар шӯъбаҳо ба он дохил карда нашудаанд.

Бисёр таснифоти роҳҳо ва муайянкунии роҳҳои идоравӣ аз рӯи моликият мавҷуданд. Дар натиҷа, системаи роҳҳо бетартиб буда, дар банақшагирӣ, сохтмон, маблағгузорӣ ва нигоҳдории роҳҳо мушкилот эҷод мекунад. Бояд қайд кард, ки аз сабаби набудани таъмири асосӣ шумораи зиёди роҳҳои маҳаллӣ (85%) ва минтақавӣ (95%) дар ҳолати бад қарор доранд, дар ҳоле ки нигоҳубини роҳҳо ба шохроҳҳои асосӣ ба сабаби нарасидани маблағ кам анҷом дода мешавад.

Дар айни замон тақсимои вазифаҳои функционалӣ дар сатҳҳои гуногуни маъмури-ҷуғрофӣ (вилоятӣ, ноҳиявӣ, сатҳи маҳаллӣ) вучуд надорад. Бояд мундариҷа, банақшагирӣ ва тарроҳӣ, дастгирии техникӣ, маъмурият ва маблағгузорӣ ҷудо карда шавад.

Камбудии чунин системаи аз ҳад зиёди марказонидашуда дар он аст, ки ба роҳҳои маҳаллӣ диққати нокифоя дода мешавад, ки дар ин ҳолат афзалият надоранд. Бояд ба идоракунии роҳҳои магистралӣ диққати махсус дода шавад. Дар айни замон, маблағгузори марказонидашуда камтар бошад, барои мақомоти роҳҳои маҳаллӣ бехтар аст.

Дар ин ҳолат, ҳукуматҳои маҳаллӣ метавонанд ба роҳҳои маҳаллӣ диққати бештар диҳанд.

Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон барои нигоҳубини мунтазам ва даври роҳҳо маблағҳои кам ҷудо мекунад, ки дар натиҷа ҳаҷми сармояи роҳ аз сабаби ташкили бади нигоҳдории роҳҳо кам шудааст.

Бо назардошти мушкилоти мавҷудаи молиявӣ, роҳҳои маҳаллӣ ва байниноҳиявӣ барои нигоҳдорӣ маблағи ноқофӣ гирифтанд. Инро, қабл аз ҳама, мавҷуд набудани системаи тақсимои маблағҳои буҷа дар байни табақаҳои гуногуни роҳҳо ва дуввум, афзалияти пасти роҳҳои маҳаллӣ дар раванди қабули қарорҳо, сарфи назар аз зарурати фаврии барқарорсозии онҳо, шарҳ додан мумкин аст.

Боварӣ ба он аст, ки зарари молиявӣ дар натиҷаи нигоҳубини бади роҳҳо асосан аз ҷониби роҳбарон ситонида мешавад, на аз ҷониби ҳукумат. Вақте ки роҳ дар натиҷаи нигоҳубини нокифоя бадтар мешавад, ҳар як сомоние, ки дар чунин нигоҳдорӣ сарфа карда мешавад, ба ҷомеа (истифодабарандагони роҳ) 5 маротиба зиёдтар зарар мерасонад (сарчашма: Бонки Ҷаҳонӣ) аз ҳисоби зиёд шудани хароҷоти истифодаи автомобилҳо ва паст шудани ҳосилнокии мошинҳо. Илова бар ин, чунин нороҳатиҳо мавҷуданд, ки дастрасии душвор ба нуқтаҳои аҳолинишини деҳот. Ин далели бозғайимодии он аст, ки кам кардани хароҷоти нигоҳдории роҳҳо воқеан пулро сарфа намекунад, балки арзиши умумии истифодаи нақлиётро зиёд мекунад ва дар маҷмӯъ ба иқтисодиёт зарар мерасонад.

Илова бар ин, қайд кардан лозим аст, ки синфҳои гуногуни роҳҳо (байналмилалӣ, ҷумҳуриявӣ, маҳаллӣ) якдигарро мукамал намуда, вазифаҳои худро иҷро мекунанд ва бо ин ба афзоиши иҷтимоӣ иқтисодии минтақаҳои ҷумҳури мусоидат мекунанд. Нигоҳдории ғайриқаноатбахши роҳҳои маҳаллӣ на танҳо ба ҳаракати нақлиёти мусофирбар ва боркаш дар онҳо ҳалал мерасонад (масалан, интиқоли молҳои кишоварзӣ ба бозорҳо), балки ба шиддатнокии ҳаракати тамоми шабакаи роҳ низ таъсир мерасонад. Дар оянда ин метавонад боиси қатъ шудани раванди рушди иқтисодӣ бо сабаби хароҷоти азим барои интиқоли молҳои кишоварзӣ ба бозорҳои минтақавӣ ва байналмилалӣ гардад.

Дар навбати худ, ҳамаи ин ба сиёсати номуносиби нигоҳдории роҳ оварда мерасонад, ки онро бо сохтани нодурусти система, ки шабакаи роҳҳои ҷумҳуриро ташкил, идора, маъмурият ва маблағгузорӣ мекунад, шарҳ додан мумкин аст. Асосан ин масъалаҳо ба набудани иерархияи мувофиқ ва таснифи роҳҳо марбутанд.

Омили муҳими рушди роҳҳои автомобилгард шиддат ва таркиби чараёни ҳаракат дар роҳҳои ҷумҳури мебошад. Бо мақсади омӯختани ҳолати ин масъала, мушоҳидаҳои сахрой дар шохроҳҳои

минтақаҳои тобеи ҷумхури (Турсунзода, Вахдат, Рӯдакӣ, Ҳисор, Файзобод) ва дар вилояти Хатлон дар шоҳроҳҳои минтақаи Бохтар гузаронида шуданд. Аксари мушоҳидаҳо дар роҳҳои дорои аҳамияти ҷумхуриявӣ гузаронида шуданд.

Таҳлили маълумоти бадастомада нишон медиҳад, ки шиддатнокии воқеӣ нисбат ба шиддатнокии миёнаи ҳарсолаи шабонарӯзии категорияи роҳи автомобилгард 54% -и қитъаҳои тадқиқшуда зиёдтар аст. Зиёда аз шиддати рӯзона ба ҳисоби миёна 119% -ро ташкил медиҳад.

Бояд қайд кард, ки барои беҳтари инфрасохтори роҳҳои нақлиётӣ ва оҳании кишварҳои хориҷӣ аз таҷрибаи онҳо истифода бурд, ки ба кишвари мо аз ҷиҳати хусусӣ хос аст.

Инак, маълум аст, ки инфрасохтори системаи нақлиёти ИМА, Аврупои Ғарбӣ ва Ҷопон дар маҷмӯъ, дар сатҳи хеле баланди рушд қарор дорад ва ба талаботи муносири аҳоли ва субъектҳои хоҷагӣ дар нақлиёт ҷавобгӯ мебошад. Дар ин ҷо танзими давлатӣ ва байнидавлатии нақлиёт бо механизми бозор, ки дар фаъолияти тичоратии ширкати нақлиётӣ бартарӣ дорад, зич ҳамкорӣ мекунад. Дар ҳар кадоми ин кишварҳо, дар таносубҳои гуногун, се шакли моликият мавҷуданд:

- давлатӣ ё шахрӣ бо маблағгузори бучетӣ;

- дастаҷамъӣ, ки дар асоси он корхонаҳои тичоратии мухтор бо иштироки сармояи давлатӣ ё шахрӣ дар якҷоягӣ бо хусусӣ мебошанд;

- коллективие, ки дар он корхонаҳои тичоратии мухтор бо иштироки сармояи давлатӣ ё шахрӣ дар баробари хусусӣ асос мебошанд;

- инфиродӣ ё намудҳои гуногуни моликияти хусусӣ.

Дар Иёлоти Муттаҳидаи Амрико мақоми давлатие, ки тамоми мусофиркашониро танзим мекунад, Шӯрои нақлиёти заминӣ (ШНЗ) мебошад. Аз ҷумлаи вазифаҳои асосии ШНЗ танзими иқтисодӣ нисбат ба роҳи оҳан мебошад. Дар ин ҷо танзим дар як вақт дар ду самти қомилан муқобил амалӣ карда мешуд: аз як тараф, ҳадафи истисно кардани амалияи монополизатсияи хидматрасонии нақлиёт тавассути роҳи оҳан ва аз тарафи дигар, танзими мутаносибан дар нақлиёти автомобилӣ, ҳавой ва дохилӣ бо мақсади маҳдуд кардани рақобат дар бозори нақлиётро пеш гирифт. Ҳадафҳои асосиеро, ки ШНЗ мехост бо ёрии танзими нақлиёт ба даст орад, чунин муайян кардан мумкин аст: адолати иҷтимоӣ; дастгирии манфиатҳои бахши кишоварзӣ; мӯътадилгардонӣ дар нақлиёт [4].

Бозори нақлиёти мусофирбар дар ҷаҳон бо афзоиши динамикӣ хос аст. Масалан, дар кишварҳои Аврупо гардиши мусофирони тамоми намудҳои нақлиёт дар 20 соли охир ду баробар афзудааст. Тибқи пешгӯиҳои нав он минбаъд афзоиш меёбад ва дар соли 2030 беш аз 2800 миллион мусофирро ташкил хоҳад дод, нисбат ба км дар муқоиса бо 315 миллион мусофир-км дар мебошад. Омили ҳалқунанда афзоиши ҳаракатнокии аҳоли бо афзоиши некӯаҳволӣ ва рушди иқтисодӣ мебошад [4]. Ҳоло қисми зиёди нақлиёти мусофирбар тавассути нақлиёти автомобилӣ ва ҳавой анҷом дода мешавад, дар ҳоле ки ҳиссаи онҳо дар нақлиёти роҳи оҳан коҳиш меёбад. Дар ҳар як намуди нақлиёт дар трафики умумӣ тағирот пешбинӣ шудааст. Ҳамин тавр, гардиши мусофирони нақлиёти роҳи оҳан бояд то соли 2018 ба ҳисоби миёна афзоиш ёбад ва 70% ва нақлиёти ҳавой 16-17%, мошинҳои инфиродӣ танҳо 6% коҳиш ёбанд. Афзоиши ҳаракати нақлиёт тавассути роҳи оҳан метавонад аз ҳисоби ҷалби мусофирон аз нақлиёти автомобилӣ 40%, 31% - тавассути ҳавопаймо, 29% - аз ҳисоби баланд шудани сатҳи хидматрасонии нақлиёт ба амал ояд [3].

Натиҷаҳои ин таҳқиқотҳо нишон медиҳанд, ки системаи интиқоли мусофирони роҳи оҳан имкониятҳои худро барои зиёд кардани ҳаҷми интиқоли мусофирон ва баланд бардоштани сифати хидматрасонӣ ба мусофирон ҳанӯз ба қадри кофӣ истифода накардааст.

Солҳои охир роҳҳои оҳани давлатҳои Аврупо мавқеи худро нисбат ба рақибон аз нав дида баромада, ба ҳамкорӣ бо дигар намудҳои нақлиёт мегузаранд. Ба ин ислоҳоти муассире, ки дар Ҷумҳурии Тотористон амалӣ карда мешавад, мусоидат кард.

Сиёсати давлатӣ, инчунин тавсеаи шабакаи баландсуръат дар гардиши мусофирон дар як қатор кишварҳо, масъалаи ҳамкорӣ дар сатҳи қонунгузорӣ ҳал карда шудааст ва аз ҷониби давлат барои ташкили марказҳои дигари нақлиётӣ ва терминалҳои дастгирии молиявӣ мегирад. Масалан, ҳукумати Фаронса як қатор қонунҳоеро қабул кард, ки ба рушди нақлиёти якҷоя мусоидат мекунанд, барои бунёди нигоҳубини онҳо ва таҷдиди таҷҳизоти мавҷуда маблағҳои зиёд ҷудо карданд. Бисёр давлатҳо инчунин усулҳои ғайримустақимро барои ҳавасмандгардонии нақлиёти якҷоя бо роҳи имтиёзҳои андоз, қарзҳои фоизҳои паст, имтиёзҳои истироҳатӣ истифода мебаранд [3]. Дар ниҳоят, муҳимтарин бартарҳои ҳар як намуди нақлиёт мебошанд, ниёзҳои муштариён беҳтар қонеъ карда мешаванд ва инфрасохтор оқилона истифода мешавад. Дар як қатор кишварҳои ҷаҳон қатораҳо интиқоли мусофиронро ба фурудгоҳҳои бузург таъмин мекунанд.

Дар рақобат барои ҷалби мусофирон нақлиёти роҳи оҳан, ҳавой ва автомобилӣ усулҳои гуногунро аз фишори мустақим ба шарик то ёфтани роҳҳои ҳамкорӣ мутақобилан судманд истифода мебаранд. Мақомоти роҳбарикунанда борҳо зарурати ҳамбастагии наздики нақлиёти ҳавой,

автомобилӣ ва роҳи оҳан, истифодаи системаҳои мураккаби хизматрасонии мусофирон ва чобачогузори бағочро таъкид кардаанд.

Рушди алоқаи ҳавоӣ ва роҳи оҳан бо сабабҳои воқеӣ муайян карда шудааст: набудани қаламравҳои озод дар фурудгоҳҳо ва дар назди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар роҳҳои автомобилгард.

Андозҳо ва пардохтҳои, ки дар муқарроти сиёсати нақлиётӣ фаро гирифта нашудаанд, ба монанди андоз аз арзиши иловашуда ё андоз аз истифодаи энергия, набояд як намуди нақлиётро нисбат ба дигарҳо дар ҷои имтиёзнок ҷой диҳанд, зеро дар акси ҳол рақобат дар бозори нақлиёт ҳалалдор карда мешавад. Давлат ӯҳдадор аст, ки таҷдиди назарраси шабакаи асосиро таъмин намояд. Ҳамчун як ниҳоди давлатӣ, банкферт вазиладор аст, ки нисбати ширкатҳои мухталифи нақлиётӣ сиёсати беғаразонаро пеш барад, ки дар оянда метавонанд бо ҳам муносибатҳои мушаххас барқарор кунанд.

Таҷрибаи минтақавӣ ва либерализатсия дар Фаронса таваҷҷӯҳ дорад.

Аз соли 2012 инҷониб ташкил ва маблағгузори нақлиёти маҳаллӣ дар Фаронса ба минтақаҳо дода мешавад. Дар заминаи минтақавӣ қардани нақлиёти мусофирбарӣ ҷамъиятӣ, давлат мустақиман ҷубронпулиро барои ҳамлу нақли қамии минтақавӣ ҷуброн мекунад. Озмоиши минтақавӣ, ки дар ҳафт минтақа гузаронида шуд, имкон дод, ки дар рушди нақлиёти роҳи оҳан ба динамикаи мусбӣ ноил шавем. Шӯроҳои минтақавӣ нақши ташкилотҳоро бо мақсади ба фишанги ҳамбастагии иҷтимоӣ ва рушди ҳудуд тақдир додани нақлиёти роҳи оҳан ба зимма гирифтаанд [4]. Онҳо сиёсати қатъии оптимизатсияи пешниҳодҳо ва рушди хизматҳоро пеш мегиранд (васеъ қардани майдони хизматрасонӣ, таҷдиди истгоҳҳо, навсозии ҳаёти ҳаракат, нархҳои махсус, васеъ қардани доираи ҷифтаҳо ва ғ.). Ин сиёсат бо фаъолияти тиҷоратӣ ва беҳтар шудани фаъолияти қаторҳои минтақавии баландсуръат дастгирӣ карда мешавад.

Дар Русия то ҳол танҳо шоҳроҳи Москва-Санкт-Петербург ба ҳаракати мунтазами қаторҳои мусофирбарӣ баландсуръат гузаронида шудааст. Дар давраи аз 2020 то 2030 эҷоди шабакаи роҳи автомобилгарди баландсуръати Русия низ оғоз мегардад [1, с. 66].

Васеъ қардани шабакаи робитаҳои баландсуръати дохилӣ ва байналмилалӣ ба қабули сиёсати тарифӣ аз ҷониби маъмурияти роҳҳои оҳан бо дарназардошти талабот, одатҳои мусофирон ва қарққашии онҳо ба хусусияти сафар, инчунин мувофиқати сатҳи нархҳо бо сифати хизматрасониҳои номбаршуда бо назардошти рақобат аз дигар намудҳои нақлиёт мусоидат намуд.

Ба мусофирон имконият дода мешавад, ки бо назардошти тахфифҳо барои сафарҳои гурӯҳӣ, сайёҳӣ ва дигар имтиёзҳо аз якҷанд алтернатива дар робита бо вақти сафар, синфи ҳамлу нақл, маҷмӯи хизматҳои иловагӣ ва ғайра. Дар ҷунин сиёсати нархгузорӣ, қоҳишҳои роҳи оҳан бо суръати баланд дар заминаи умумии шабакаи нақлиёти умумиаврупоӣ ҳамчун ҷузъи ҷудонашавандаи он ҳисобида мешавад.

Дар давоми асри XX, функсияҳои давлат дар идоракунии нақлиёт ва тамоми иқтисодиёт, аз ҷумла дар минтақаҳои аз ҷиҳати иқтисодӣ тараккикарда тағир ёфтанд. Дар як қатор кишварҳо давлат на танҳо ҳамчун субъекти танзими нақлиёт, балки ҳамчун иштирокчи бозори нақлиёт низ баромад мекунад. Иштироки давлат дар фаъолияти соҳибқарӣ ва нақлиёт дар кишварҳои саноатӣ беш аз 75% - ро ташкил медиҳад. Дар бунёди хатҳои алоқа, ки бо сармояи зиёд ва даврҳои дарозтари татбиқ тавсиф мешаванд, ҳамкориҳои саъйҳои давлатӣ ва хусусӣ амалӣ мешавад. Роҳи раҳӣ аз ҳолатҳои бӯҳронӣ одатан, дар ташкили маблағгузори бисёрҷанба, ҷамъовариҳои маблағҳои ширкатҳои хусусӣ ва бучетҳои маҳаллӣ, хайрияҳо ва ғайра пайдо мешавад. Дар кишварҳои пешрафта давлат, рақобати оқилона дар нақлиёт тавассути низомии иҷозатномадиҳӣ, таназзули миқдорӣ ва сифатии онро ҳангоми таназзули иқтисодӣ ва сиёсати танзими амалиро пеш мегирад дар давраи барқарорсозии иқтисодиёт бо мақсади баланд бардоштани самаранокии нақлиёт.

Дар аксари кишварҳои ҳориҷӣ сатҳи тарифҳо аз ҷониби давлат назорат карда мешавад ва дар низомии умумии нархҳои бозори озод истисноӣ муайяне ҷорӣ карда шудааст. Вобаста аз дараҷаи ҳукмронии роҳҳои оҳан дар бозори нақлиёт, шароити рақобати дохили соҳа, бо дарназардошти қорҳонаҳои мавҷудаи нақлиёти рақобатпазир, шакли моликияти онҳо дар соҳа, шаклҳо ва усулҳои танзими тарифҳои роҳи оҳан вазъияти дигар ба вучуд оварда мешавад.

Ҳамин тавр, дар Аврупо, ки дар ҳар як кишвар қорҳонаи давлатии роҳҳои оҳани асосӣ мавҷуд аст, тартиби мустақиман муқаррар қардани ҳадди ниҳии тарифҳо амал мекунад.

Ҷунин тартиби танзими давлатии нархҳо на як амр аст, на як андоза нишондиҳанда, ва албатта, бештар ба вазифаҳои нархгузори бозор мувофиқат мекунад.

Дар асоси натиҷаҳои таҳқиқот ҷунин ҳулосаҳо бароварда шуданд:

- дар Тоҷикистон афзоиши миёнаи солони аҳоли, махсусан дар деҳот, бо қаме қоҳиш ёфтани ҳиссаи аҳолии шаҳр ба назар мерасад. Қисми асосии аҳоли дар водихо қамъ оварда шудааст, ки дар натиҷа зичии баланди аҳоли дар ин қаламравҳо ба амал меояд;

- барои баланд бардоштани сатҳи зиндагии хеле паст дар ҷумҳурӣ, саноат ва кишоварзӣ пеш аз ҳама инфрасохтори нақлиётро рушд додан зарур аст;

- инфрасохтори суғурӯи рушдҳои интиқоли байниминтақавӣ, байналмилалӣ ва молу мусофир;

- сифат ва ҳолати пасти роҳҳои автомобилгард: 1% - хуб; 25% - миёна, 45% - бад ва 29% дар ҳолати хеле бад;

- ихтилофи назар байни дарозии роҳҳо ва шумораи мошинҳо;

- шиддати ҳаракат дар бисёре аз роҳҳои автомобилгарди кишвар аз меъёр якҷанд маротиба зиёдтар аст, ки интиқоли онро ба категорияи баландтар талаб мекунад. Дар ин ҳолат зарур аст, ки аз ҳолати ҷуғрофӣ ҷойгиршавии нуқтаҳои аҳолинишин ва мақсадҳои ҳамлу нақл бармеояд.

Мавқеи ҷуғрофӣ Тоҷикистон дар маркази қитъаи Аврусиё барои истифодаи шохроҳҳои нақлиёти хатсайрҳои пайдошудаи трансконтиненталӣ дар алоқаи Осиё ва Аврупо шароити мусоид фароҳам меорад, ки аксари онҳо бахшҳои шабакаи роҳи автомобилгарди Тоҷикистонро байни кишварҳо дар бар мегиранд ва нақлиёти афзояндаи дохилӣ ва транзитӣ талаботи зиёд ба миён меорад, ки ҳолати техникаи роҳҳои автомобилгард ва сифати хизматрасониҳо хуб мегардад.

Бояд қайд кард, ки дар Тоҷикистон роҳҳои автомобилгард бартарӣ доранд ва барои бисёр минтақаҳо ягона воситаи алоқа, ки тавассути он ҳамлу нақли бор ва мусофирон амалӣ карда мешавад.

Зичии роҳҳои автомобилгард дар ҷумҳурӣ 0,095 км / км² қаламрав ва 2,27 км / ҳазорро ташкил медиҳад.

Аз нигоҳи ҷуғрофӣ, он аз се бахш иборат аст: Шимол - дар вилояти Суғд; Марказӣ - бахши Душанбе ва дар ҷануб - дар вилояти Хатлон. Ҳар се минтақа аз якдигар ҷудо карда шудаанд. Алоқа байни онҳо тавассути қаламрави дигар кишварҳо (Узбекистон ва Туркменистон) сурат мегирад.

Ҳамин тавр, таҷрибаи ҷаҳонӣ нишон медиҳад, ки таъсири самараноки сохторҳои маъмурӣ ба фаъолияти нақлиёт таъмин намудани охири бозор шароити муқаррарии рақобати байни намудҳои гуногуни нақлиёт ва имкониятҳои ба даст овардани фоидаи оқилона новобаста аз моликият мебошад. Бе маблағгузори давлатӣ, минтақавӣ ва маҳаллӣ дар шароити муосир, ҳамлу нақли мусофирон, инчунин сохтмони васеи нақлиёт ғайриимкон аст.

АДАБИЁТ

1. Максимов А.Б. Транспортная инфраструктура регионов // Известия ИГЭА. 2016. №1(51). – С. 66.
2. Офип В.П. Особенности реализации проектов государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2016. – №5 (101). – С. 50-54.
3. Graham Daniel J. Agglomeration Economies and Transport Investment. Discussion paper N 2007–11. Joint Transport Research Center. OECD, International Transport Forum. 23p.
4. Ciccone A., Agglomeration effects in Europe // European Economic Review, Vol. 46, No. 2, 2015. pp. 213–227 /
5. Subramanian V. & Tung F. Law and Project Finance // Journal of Financial Intermediation, Elsevier – 2016. – vol. 25. – P. 154-177.

REFERENCES

1. Maksimov A.B. Transport infrastructure of regions // Izvestiya IGEA. 2016. No. 1 (51). - P. 66.
2. Ofip V.P. Features of the implementation of public-private partnership projects in transport infrastructure // Izvestia of the St. Petersburg State University of Economics. - 2016. - No. 5 (101). - P. 50-54.
3. Graham Daniel J. Agglomeration Economies and Transport Investment. Discussion paper N 2007–11. Joint Transport Research Center. OECD, International Transport Forum. 23p.
4. Ciccone A., Agglomeration effects in Europe // European Economic Review, Vol. 46, No. 2, 2015. pp. 213-227 /
5. Subramanian V. & Tung F. Law and Project Finance // Journal of Financial Intermediation, Elsevier - 2016. - vol. 25. - P. 154-177.