

**Уважаемый Министр,
Уважаемый г-н Оджиро,
Господин Посол,
Уважаемые участники семинара!
Дамы и господа,**

Позвольте присоединиться к словам приветствия и выразить искреннюю благодарность АБР и JICA за содействие и инициативу в проведении данного семинара.

Тема выступления – вопросы развития платных дорог, является самой актуальной на сегодня темой для всех развивающихся стран, в частности и для Республики Таджикистан.

Все мы уже знакомы с опытом других стран, на примере Китайской Народной Республики, Японии и других по внедрению и эксплуатации платных дорог.

Данный вопрос является актуальным и для нашей страны, где ежегодно выделяются огромные инвестиции, в том числе льготные кредиты на строительство и реабилитацию автомобильных дорог, которые необходимо возвращать.

В связи с этим, существует необходимость в рассмотрении вопроса о внедрении системы и использовании платных дорог, на примере стран с таким же уровнем дохода как Таджикистан, то есть на примере стран СНГ, где география и уровень жизни приближен друг к другу. Однако, данное условие диктуется современным бурно развивающимся темпом развития двух и многосторонних отношений между странами и желанием осуществления должного содержания автодорог, на которые потрачены огромные финансовые средства, и которые должны соответствовать международным стандартам и требованиям.

По настоящее время, подобный механизм внедрения системы сбора за проезд, как в нашей стране, так и на территории всего региона СНГ не рассматривался. На начальном этапе проводится разработка технико-экономической оценки в таких странах как Казахстан, Киргизстан и России, и планируется таким образом приступить непосредственно к реализации проекта.

Успешным завершением реабилитационных процессов автомагистралей предполагается улучшение экономически-географическое местонахождение страны, а именно, содействие росту транзитного потока через территорию республики. Тем самым, также предполагается улучшить социально-экономическую ситуацию прилежащих к данным автомагистралям периферийных районов посредством сглаживания, негативно-нарастающей ВВП на душу населения между регионами внутри страны.

На самом деле, автовладелец за пользование всей дорожной сетью всегда и везде платит заранее. Имеется в виду общепринятые в национальных законодательствах десятков стран целевые дорожные налоги и сборы, направляемые в дорожные фонды.

Под термином же «Платные дороги» («Toll Roads» или «Toll Facilities» на английском), понимается «дороги, на которых взимается пошлина».

Согласно классическому руководству «Highway Capacity Manual», введение транспортных пошлин на определенном участке дороги является эффективным и

самокупаемым **инструментом организации дорожного движения**, выполняющим функцию оптимального распределения трафика по параллельным маршрутам. Обычно таких маршрутов три и более: две магистральные дороги, идущие в обход населенных пунктов (одна из них поновее и получше), а также еще одна дорога - местная, идущая через эти пункты. Организатор дорожного движения заинтересован в том, чтобы весь транзитный трафик не стремился бы на одну - самую лучшую дорогу. Для этого на ней вводится платный доступ. При этом на платную трассу, устроенную по стандартам автомобильной магистрали и имеющую достаточный резерв пропускной способности, выводится межрегиональный и международный грузовой транзит, а также пассажирский туристический трафик.

Именно по такой схеме устроены многочисленные платные дороги в Испании, Италии и Франции, которые обеспечивают, в частности, трансъевропейские автомобильные перевозки.

Однако, низкая доходность эксплуатации платных дорог имеет универсальный характер: как мы уже отмечали, любой автовладелец за пользование дорожной сетью платит заранее. В этой связи по своей сути дополнительный, разовый сбор за проезд конкретного участка дороги является все лишь локальной регулирующей добавкой к общему дорожному налогообложению. Оправданными с правовой точки зрения являются также широко применяемые в мировой практике сборы с пользователей транзитного грузового автотранспорта; но процент таких автомобилей в общем трафике невелик, так что за счет этого источника задачи развития дорожной сети ни в коей мере не решаются.

В настоящее время в Таджикистане строительством и эксплуатацией автодорог занимается Государство. И государство привлекает огромные инвестиции, которые не всегда предоставляются в качестве безвозмездной помощи, и требуют возврата по истечению льготного периода.

Несмотря на то, что сумма капиталовложений, предусмотренные государственным бюджетом ежегодно составляет свыше 100 млн.долларов США, сумма, выделяемая на содержание дорог (по всей республике), включая заработную плату, приобретение необходимой техники и эксплуатация составляют около 7,5 млн. долларов США (1 долл. США на человека).

Более того, основные принципы рыночной экономики заключаются в том, что государство в своем развитии опирается, прежде всего, на частную инициативу.

Частное управление по определению эффективнее государственного, любое предприятие или объект инфраструктуры должны иметь конкретного хозяина (собственника или собственников), которые лично заинтересованы в процветании и развитии своего бизнеса.

На этих принципах основываются предложения многих неравнодушных людей по введению в Таджикистане системы платных дорог.

Хотелось бы привести пример некоторых вариантов формы управления проектом платных дорог:

1. Частно-государственное партнерство - внедрение и реализация толлинговой системы внешним оператором.
2. Государственный орган, или уполномоченное государственное ведомство, который проводит и координирует управление дороги, а также организует все процедуры, связанные с внедрением механизма.

3. Полная приватизация автодорог и передача их частному сектору.

4 Совместное предприятие – частное и государственное предприятие, один из возможных вариантов для разделения рисков и затрат, связанных с эксплуатацией предполагаемой автомагистрали.

Следовательно, выход в частной инициативе. А частная инициатива, в свою очередь, возможна только при условии частной выгоды. То есть дороги и прилегающие к ним территории должны быть в собственности и собственник должен получать от этого определенную выгоду. Необходимо разработать такое законодательство, при котором в Таджикистане частному инвестору стало бы выгодно строить дороги.

Предприятия, работающие в придорожной полосе должны платить не только налоги в государственный бюджет, но и оплачивать ренту непосредственно самому владельцу дороги, на которой они расположены и за счет которой обогащаются сами. Владельцы рекламных мест установленных вдоль дороги, в том числе на фасадах домов, выходящих на городские улицы должны оплачивать определенную законодательством ренту собственнику того участка дороги, к которому они относятся. То есть вся придорожная инфраструктура будет оплачивать существование и эксплуатацию дороги. Не трудно предположить, что подобный способ оплаты может приносить владельцу дороги значительно более существенные прибыли, чем прямая плата за проезд при пользовании дорогой.

Так, при внедрении этой системы, можно предположить ближайшую перспективу развития дорог в нашей стране, что обеспечит должное содержание автодорог, пролегающих на международных коридорах, проходящих через Республику Таджикистан.

Хотелось бы отметить, что все нововведения всегда и везде вызывали бурный резонанс, однако их эффективность спустя некоторые годы, оправдывала все старания инициаторов новых идей.

Так, например, в России недавно было неожиданно представлено в Правительство предложение о строительстве платных трасс со стороны Министерства экономического развития Российской Федерации, что вызвало расхождения во мнении общественности.

Исходя из этого, выражаю уверенность в том, что предпринимаемые усилия Правительства по развитию государственно-частного партнерства станут стимулом для развития и улучшения экономической обстановки нашей страны.

Благодарю за внимание.