

И.Ерниязов

Соискатель ТГЮУ

НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В УЗБЕКИСТАНЕ

Аннотация: в статье рассмотрены вопросы развития автомобильных дорог, правовые основы регулирования строительства дорог, в частности указаны некоторые проблемы и направления совершенствования правовых основ и государственного регулирования в данной сфере.

Ключевые слова: дорожное строительство, правовое регулирование, автомобильные дороги, перевозки

Annotation: The article discusses the development of highways, the legal framework for regulating road construction, in particular, some problems and directions for improving the legal framework and state regulation in this area are indicated.

Keywords: road construction, legal regulation, highways, transportation

Автомобильные дороги являются важной составной частью производственной и социальной инфраструктуры в экономике Узбекистана. На сегодняшний день основная часть грузовых и пассажирских перевозок приходится именно на долю автомобильных дорог. В частности, перевозки по автодорогам составляют около 85% всех грузовых перевозок и свыше 95% – пассажирских, что подтверждает особую роль и значение автодорог в социально-экономической жизни страны.

В настоящее время состояние множества участков автомобильных дорог междугородного и местного значения не отвечает установленным требованиям. Текущие объемы финансирования строительства ремонтных работ в дорожной сфере не покрывают растущие потребности, при этом имеются многочисленные случаи некачественного выполнения дорожно-строительных работ со стороны подрядных организаций. По мнению экспертов, система контроля и мониторинга за качеством выполнения дорожно-строительных работ требует совершенствования.

На протяжении последних лет обеспечивается целенаправленное совершенствование дорожного хозяйства, создаются производственные и промышленные мощности дорожной индустрии, наращиваются объемы строительства и реконструкции автодорог. В 2006 году принята Концепция развития автомобильных дорог общего пользования на 2007–2010 годы и долгосрочную перспективу. В 2009 году начата реализация масштабной программы по реконструкции и развитию Узбекской национальной магистрали (УНА), реализацию которой планируется осуществить в течение периода до 2015 года. Общая протяженность автомобильных дорог, входящих в состав УНА, насчитывает 2755 км, что составляет порядка 70% всех автодорог международного значения. В рамках данной программы предусматривается расширение строительства и реконструкции 4-х полосных международных автодорог I категории, обеспечивающих свободный проезд по ним транспортных средств с осевой нагрузкой 13 тонн и отвечающих международным стандартам.

Лицензия келишуви (шартнома) албатта ёзма шаклда тузилиши лозим. Ёзма шакл деганда нафақат унинг қоғоз шаклидаги тури, балки ўзига хос тарзидаги электрон ташувчи орқали ҳам имзолаш тушунилмоғи лозим. Амалиётда бундай розилик, дастурни ўрнатиш пайтида мониторинг пайдо бўладиган маълумотлар масалан, "Мен лицензия шартномаси шартларини қабул қиламан" деган банднинг олдида белги қўйиш орқали (ёки бошқа аналогик мазмунли ёзув), ёки лицензия шартномаси шартлари белгиланган пакетни очиш билан ифодаланиши мумкин.

«Электрон ҳисоблаш машиналари учун яратилган дастурлар ва маълумотлар базаларининг ҳуқуқий ҳимояси тўғрисида»ги Қонуннинг 11-моддаси иккинчи қисмида ҳам ЭҲМ учун яратилган дастурлар ёки маълумотлар базалари сотилганда ёхуд оммавий фойдаланувчилар учун бериб қўйилганда шартномалар тузишнинг алоҳида тартиби қўлланиши, хусусан ЭҲМ учун яратилган дастурлар ёки маълумотлар базаларининг берилаётган нусхаларида шартноманинг типик талаблари баён этиб қўйилиши мумкинлиги назарда тутилган.

Шуни назарда тутиш лозимки, мазкур лицензия шартномасини (келишув) лицензия ва рухсат этиш хусусиятига эга ҳужжатларнинг тартиб таомиллари билан адаштирмаслигимиз лозим.

Давлат томонидан бериладиган лицензиялар фаолиятнинг айрим турлари билан шуғулланиш учун берилади ва фаолиятнинг бундай тури учун давлатнинг рухсат берганлигини англатади. Муаллифлик лицензияси эса муаллифнинг ўзи томонидан бошқа шахсларга ўз асаридан фойдаланишга рухсатни тасдиқлаш учун берилади.

Яқини сўз ўрнида, шуни айтиш мумкинки, юқорида таъкидланган "Электрон ҳисоблаш машиналари учун яратилган дастурлар ва маълумотлар базаларининг ҳуқуқий ҳимояси тўғрисида"ги ва "Муаллифлик ҳуқуқи ва турдош ҳуқуқлар тўғрисида"ги қонуни амалда компьютер дастури ва ҳуқуқ эгаларининг ҳуқуқларини ҳимоя қилишга қаратилган бўлсада, мазкур қонунлар илм-фан ва техникани жадал ривожланаётган бир пайтида компьютер дастурлари яратувчиларининг (муаллиф) ҳуқуқларини лозим даражада ҳимоя қила олмаяпти, айниқса "Электрон ҳисоблаш машиналари учун яратилган дастурлар ва маълумотлар базаларининг ҳуқуқий ҳимояси тўғрисида"ги Ўзбекистон Республикаси Қонуни ўзгартириш ва қўшимчаларга жуда муҳтождир.

Адабиётлар рўйхати:

1. Ўзбекистон Республикаси Фуқаролик кодекси.
2. Муаллифлик ҳуқуқи ва турдош ҳуқуқлар тўғрисида"ги қонунининг 18-6 моддаси\2006 йил.
3. Электрон ҳисоблаш машиналари учун яратилган дастурлар ва маълумотлар базаларининг ҳуқуқий ҳимояси тўғрисида»ги Қонуни.
4. Национальная библиотека им. Н.Э. Баумана (Bauman National Library) https://ru.bmstu.wiki/Лицензия_на_программное_обеспечение.

В соответствии с действующим порядком, заказчиками работ на автодорогах общего пользования выступают Республиканский дорожный фонд (РДФ), службы единого заказчика при Совете Министров Республики Каракалпакстан и хокимиятах областей, ГАК «Узавтойул» и ее территориальные подразделения. Заказчиком дорожно-строительных работ на автодорогах международного и государственного значения выступает РДФ, тогда как службы единого заказчика при хокимиятах областей ответственны за аналогичные работы на дорогах местного значения.

Содержание и текущий ремонт автодорог общего пользования обеспечивают подразделения ГАК «Узавтойул», в ведении которых находятся эти дороги. Эти работы осуществляются за счет средств РДФ и на основании сметы расходов, утверждаемых ГАК «Узавтойул» по согласованию с фондом.

На современном этапе сформирована институциональная основа планирования и развития транспортной системы страны. Образовано Министерство транспорта Узбекистана, действует система отраслевых акционерных компаний на видах транспорта, система подготовки и переподготовки кадров.

Создана законодательная нормативно-правовая база, регулирующая деятельность транспортной отрасли, которая постоянно совершенствуется с учетом международного опыта, а также практики применения тех или иных правовых норм. Системообразующими законодательными актами являются:

- Воздушный кодекс Республики Узбекистан;
- Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте»;
- Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте»;
- Закон Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах»;
- Закон Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения»;
- Закон Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте»;
- Закон Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» и др.

Помимо этого, принят целый ряд решений Президента Республики Узбекистан и постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан, регулирующих процессы реформирования транспортного сектора.

Узбекистан является участником более 70 международных конвенций, соглашений и двусторонних договоров по вопросам транспортных коммуникаций, принимает участие в ряде международных программ по интеграции транспортных коммуникаций. Большинство реализуемых транспортных проектов сориентированы на увеличение транзитного потенциала страны. В настоящее время по территории Узбекистана проходят 99 маршрутов, предназначенных для транзитного передвижения иностранных перевозчиков на территории Республики Узбекистан.

В настоящее время существует недостаточная эффективность институтов, формирующих и реализующих транспортную политику. В частности, ключевой причиной недостаточной эффективности системы институтов в транспортной сфере, являлось отсутствие до 2019 года единого полномочного органа государственного управления в лице Министерства транспор-

та, ответственного за выработку и реализацию единой транспортной политики страны. Это вело к тому, что не была сформулирована единая комплексная Стратегия развития транспортной системы, на основе анализа потребностей растущей экономики страны, необходимости обеспечения пространственной связанности регионов страны и доступности качественных транспортных услуг для населения и экономики. Виды транспорта развивались во многом обособленно друг от друга, ориентируясь на узковедомственные цели и задачи развития.

Только формируются практические механизмы эффективного взаимодействия между Министерством транспорта и отраслевыми транспортными структурами по вопросам тарифо и ценообразования, формирования системы мультимодальных грузовых и пассажирских перевозок, формирования единой политики в вопросах международных перевозок и ряд других.

Сформированное на предыдущем этапе законодательство, регулирующее транспортную систему, отношения между органами государственного и хозяйственного управления, потребителями и поставщиками транспортных услуг, на сегодня требует развития, исходя из новых условий государственного регулирования отрасли. В частности, решение вопросов законодательного урегулирования вопросов государственно-частного партнерства в транспортной сфере; внедрения механизмов платных автомобильных дорог, обеспечения безопасности дорожного движения и целый ряд других.

Также недостаточно эффективная система государственного регулирования тарифов.

Согласование изменения уровня тарифных ставок перевозчиками с госорганами производится в соответствии с Законом Республики Узбекистан от 24.04.1997г. №398-1 «О естественных монополиях» т.к. услуги, оказываемые АО «Узбекистон темир йуллари» и НАК «Узбекистон хаво йуллари» входят в категорию услуг, оказываемых субъектами естественной монополии и регулируемых государством.

В соответствии со статьей 12 Закона Республики Узбекистан о городском пассажирском транспорте, установление предельных тарифов и организация контроля за их соблюдением относится к полномочиям органов государственной власти на местах в области регулирования и управления деятельностью городского пассажирского транспорта.

Тарифы по оказанию услуг аэронавигации, портов и аэропортов согласовываются с министерствами транспорта и финансов.

Согласно постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан от 4 мая 1992 года №221 «О тарифах на авиационные и автомобильные перевозки», услуги гражданской авиации, грузовых перевозок и перевозок пассажиров на междугородных автобусных маршрутах, выполняемые автомобильным транспортом, осуществляются по договорным (свободным) ценам.

Согласно постановлению Кабинета Министров Республики Узбекистан от 8 сентября 1994 года №455 «О тарифах на услуги городского и пригородного пассажирского транспорта» перевозка пассажиров автобусами на пригородных маршрутах осуществляется по договорным (свободным) тарифам.

Тарифы на перевозку грузов и пассажиров в международном сообщении железнодорожным транспортом устанавливаются в соответствии с международ-

ными договорами межведомственного характера. При перевозке пассажиров и грузов во внутригосударственном сообщении – изменение уровня тарифов происходит по согласованию АО «Узбекистон темир йуллари» с министерствами транспорта и финансов.

Финансирование и возмещение убытков перевозчиков, занятых выполнением регулярных городских пассажирских перевозок населения, в связи с оказанием услуг по предельным тарифам, осуществляется в соответствии с постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 сентября 2012 года №273.

На современном этапе и в среднесрочной перспективе важнейшей целью транспортной стратегии Узбекистана должно явиться совершенствование институционального потенциала, формирование эффективной институциональной основы для формирования и реализации единой транспортной политики. Формирование Министерства транспорта Республики Узбекистана стало важнейшим шагом на пути: формирования единой и скоординированной системы институтов, определяющих транспортную политику страны; совершенствования системы государственного планирования, управления и регулирования, разработки и реализации транспортной политики и законодательства, направленных на повышение эффективности, безопасности и устойчивости транспортной системы в целом.

В среднесрочной перспективе, в рамках формирования единой системы институтов, реализующих транспортную политику необходимо обеспечить внедрение системы стратегического прогнозирования и планирования развития транспортной отрасли республики как основы для обеспечения оптимизации затрат на развитие транспортной инфраструктуры при удовлетворении растущего спроса на перевозки.

Эффективная работа институтов, формирующих и реализующих транспортную политику страны, требуют постоянной работы по определению параметров и стандартов качества работы транспортно-логистического сектора, создания системы стимулов их выполнения, внедрения высокоэффективных технологий, отвечающих стандартам качества, отработке элементов новых технологий, нормативной базы и методов государственного регулирования и их внедрения через пилотные проекты.

Дальнейшие действия по разработке и совершенствованию нормативно – правовой базы транспорта и дорожного хозяйства республики должны производиться с учетом ее максимального сближения с требованиями международного права, а также международных организаций, участницей которых является Республика Узбекистан, с совершенствованием налоговой, таможенной и финансово-экономической политики, целенаправленной и продуманной инновационной и инвестиционной политики, созданием полноценных механизмов обеспечения безопасности работы транспорта и транспортных коммуникаций.

Министерство транспорта должно стать ключевым институтом, которое должно обеспечить условия для развития как внутренней конкуренции (между перевозчиками, видами транспорта), так и внешней конкуренции (с международными транзитными системами). Внутренняя конкуренция обеспечит повышение ритмичности и ускорение товародвижения, снижение транспортных издержек, повышение доступности транспортных услуг, улучшение инвестиционного кли-

мата и развитие рыночных отношений. Это окажет позитивное влияние на внешнюю конкурентоспособность и реализацию транзитного потенциала страны.

Список литературы

1. Воздушный кодекс Республики Узбекистан;
2. Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте»;
3. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильном транспорте»;
4. Закон Республики Узбекистан «Об автомобильных дорогах»;
5. Закон Республики Узбекистан «О безопасности дорожного движения»;
6. Закон Республики Узбекистан «О городском пассажирском транспорте»;
7. Закон Республики Узбекистан «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика» и др.
8. Закон Республики Узбекистан «О естественных монополиях»
9. Постановление Президента Республики Узбекистан №ПП-299 "О мерах по усилению контроля за объемами и качеством дорожно-строительных работ и утверждении программы строительства автомобильных дорог на 2006 год" от 03.03.2006 г.
10. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 21.08.2003 г. №361.
11. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 17 сентября 2012 г. №273.
12. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 8 сентября 1994 г. №455.
13. Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан от 4 мая 1992 г. №221.