

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
КОММЕРЦИИ**

На правах рукописи

ХОДЖАЕВ ПАРВИЗ ДАВРОНОВИЧ

**ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РЫНКА УСЛУГ
ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН
(теория, методология, практика)**

Специальность 08. 00. 05 - Экономика и управление народным
хозяйством (экономика, организация управления предприятиями,
отраслями, комплексами-сфера услуг)

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени доктора экономических наук

Научный консультант:

*доктор экономических наук,
профессор Раджабов Р.К.*

Душанбе 2016

О Г Л А В Л Е Н И Е

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	4
Глава I. Теоретические основы развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночной экономики	15
1.1. Рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта в условиях формирования и развития рыночной экономики	15
1.2. Исследование структуры рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан	27
1.3. Организационно-экономические особенности инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта	44
Глава II. Инновационные подходы эффективного функционирования и развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночной экономики	67
2.1. Инновационная деятельность как фактор устойчивого развития экономических систем	67
2.2. Влияния инноваций на развитие пассажирского автомобильного транспорта	82
2.3. Формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте	91
Глава III. Развитие конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта	110
3.1. Конкуренция на транспорте в условиях рынка	110
3.2. Исследование факторов, характеризующих уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта	118
3.3. Анализ и оценка конкурентоспособности предприятий сферы услуг	136
3.4. Оценка конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта	143
Глава IV. Исследование инновационных форм организации пассажирских перевозок	156
4.1. Организация пассажирских перевозок на основе логистической концепции	156
4.2. Развитие логистического аутсорсинга на пассажирском автомобильном транспорте	167
4.3. Развитие предпринимательской деятельности и ее влияние на организации пассажирских перевозок	175

Глава V. Совершенствование системы оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях рыночной экономики	184
5.1. Концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом	184
5.2. Исследование факторов, определяющих формирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта	197
5.3. Экономико-математическое моделирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта	202
5.4. Прогнозирование показателей, характеризующих функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта	217
Глава VI. Основные направления инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан	223
6.1. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта	223
6.2. Особенности государственно-частного партнерства на пассажирском автомобильном транспорте	241
6.3. Приоритетные направления инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан	258
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	272
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	285
ПРИЛОЖЕНИЯ	330

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проблемы исследования. Развития рыночных отношений создают предпосылки для роста всех отраслей экономики, включая транспортную систему. В современных условиях мы считаем транспортную систему важным фактором обеспечивающей функционирования национальной экономики и ее вхождение в мировое сообщество.

Инновационный путь развития Республики Таджикистан является главным приоритетом экономической политики Правительства Республики Таджикистан. В послании Президента Республики Таджикистана¹ Эмомали Рахмона в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г. среди важных направлений политики реформирования реального сектора экономики выделяются инновационные меры, и указывается: «...мы предусматриваем дальнейшее устойчивое развитие страны в индустриальной и инновационной форме, стремимся к повышению эффективности использования ресурсов и возможностей во всех сферах социально-экономической жизни и уже осуществляем отдельные меры для недопущения уязвимости национальной экономики страны в долгосрочный период». Инновации в настоящее время включает не только технические и технологические разработки, но и поиск, и использование новых форм бизнеса, новых методов работы на рынке, новых товаров и услуг. Они характеризуются более высоким технологическим уровнем, более высокими потребительскими качествами по сравнению с предыдущим продуктом.

Рынок услуг пассажирского транспорта, объединяя в единый комплекс многие отрасли страны, должен проводить эффективную инновационную политику. При этом следует учитывать, что автомобильный транспорт на протяжении всей истории своего развития является одной из наиболее наукоемких отраслей экономики. Основная задача инновационной политики на пассажирском транспорте - разработка и внедрение научно-технических

¹www.prezident.tj Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г.

достижений, которые позволили бы вывести автомобильный транспорт на качественно новый уровень развития.

Происходящие изменения в Республике Таджикистан, в основном связаны с развитием пассажирского транспорта, который способствует развитию связей, функционирование отраслей экономики, удовлетворение спроса населения в транспортных услугах, решение многих социально-экономических проблем.

Следует отметить, что основе учета особенностей и вклада в транспортном обслуживании экономики и населения нами установлено, что пассажирский автомобильный транспорт в Республике Таджикистан является один из основных и наиболее распространенных видов пассажирского транспорта страны.

Пассажирская автотранспортная система в рамках любой страны должна создавать гарантийные условия для развития ведущих отраслей экономики и обеспечивать эффективное использование инновационного и экономического потенциала. Каждое государство должно иметь такую пассажирскую автотранспортную систему, которая полностью удовлетворяла бы спрос ее населения на автотранспортные услуги.

Анализ существующего уровня и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан показывает, что он не отвечает нынешним требованиям и условиям обеспечения экономического роста и повышения уровня жизни населения.

Степень изученности и разработанности темы исследования. В условиях становления и развития рыночной экономики управление инновациями рассматривается как важная составляющая теории и практики управления, привлекает внимание многих отечественных и зарубежных исследователей.

Вопросами теоретического и методологического характера, связанными с рядом аспектов, в том числе и понятийного аппарата по проблемам инновационного развития экономических систем в свое время занимался ряд отечественных и зарубежных ученых: И.А. Баев, О.Г. Голиченко, А.Г. Гранберг, М.А. Гусаков, А.Ю. Егоров, С.Дж. Комилов, Г.Б. Клейнер, А.И. Панов, Г.В. Рожков, А.А. Сафронов, А.А. Трифилов, Д.В. Хавин, Э.А. Фияксель, Е.Г. Ясин, И.

Ансофф, П. Друкер, Д. Кларк, С. Клайн, Р. Нельсон, М. Портер, Р. Росвелл, Н. Розенберг, Й. Шумпетер и др. Инфраструктурные проблемы инновационной экономики отражены в исследованиях отечественных и зарубежных ученых: Л.И. Абалкина, И.А. Аминова, Е.В. Будрина, Е.Н. Головановой, А.Х. Катаева, Н.В. Мордовченкова, И.А. Морозовой, А.С. Новоселова, С.С. Носовой, Ю.Н. Петрова, О.П. Реута, Х.Н. Факерова, Р.А. Фатхутдинова, В.Т. Федько, Л.С. Шаховской, Ф. Котлера, Дж. Боуэна, К. Эрроу и др.

Многочисленные проблемы функционирования рынка транспортных услуг изучаются в трудах Л.И. Абалкина, А.П. Анисимова, Л.А. Александрова, Л.А. Афанасьева, И.В. Белова, В.И. Бережного, О.Б. Бобоева, Л.А. Бронштейна, Е.В. Будриной, А.И. Воркута, А.М. Гаджинского, Б.Л. Геронимуса, О.В. Гончарук, А.Г. Гранберга, Н.Н. Громова, Ю.Х. Гукетлева, Д. Д. Джумаева, Е.И. Зайцева, А.Х. Катаева, В.В. Кистанова, В.Н. Клочкова, Г.А. Кононовой, Ю.Г. Котикова, В.С. Лукинского, Л.Б. Миротина, В.Н. Парахиной, В.А. Персианова, Р.К. Раджабова, А. Рауфи, К.Ю. Рихтера, О.К.Сангинова, В.Г. Санкова, В.И. Сергеева, М.П. Улицкого, Д.У. Урокова, В.В. Циганова, С.М. Цукеберга, В.В. Щербакова и др.

Существенный вклад в исследование методологических аспектов анализа конкурентоспособности и конкурентных преимуществ рынка услуг внесли ученые Г.Л. Азоев, Ю.П. Анискин, В.П. Баранчеев, Е.В. Будрина, В.А. Быков, В.Н. Гунин, Т.П. Данько, П.С. Завьялов, С.Дж. Комилов, А.Я. Кибанов, Б.Н. Киселев, А.И. Ковалев, Ф. Котлер, И.И. Кретов, Ж. Ламбен, Н.К. Моисеева, А.Г.Поршнев, Е.В. Попов, Р.К. Раджабов, А. Рауфи, А.Н. Романов С.Г. Светуных, И.А. Спиридонова, Р.А. Фатхутдинов, Т.Г. Философова, М.К. Хусаинов, В.Н. Чайников, Л.Н. Чайникова, М.М. Шарипов, А.Ю. Юданов и др.

Экономико-математический аппарат для оценки конкурентоспособности рынка услуг представлен в работах А.В. Андрейчикова, О.Н. Андрейчиковой, Е.С. Вентцель, А.М. Дуброва, А.С. Малина, В.И. Мухина, В.С. Мхитаряна, Л.А. Овчарова, Р.К. Раджабова, Х.А. Таха, Л.И. Трошина, М.М. Шарипова и др.

Однако решение некоторых вопросов этой проблемы требуют проведения специальных исследований.

В проведенных исследованиях почти неизученными остаются проблемы инновационного развития рынка услуг пассажирского транспорта, учитывающие как особенности территорий, так и особенности их инфраобеспечения и поэтому эти разработки актуальны в разрезе территориальных преобразований. Многие теоретические, методологические и методические аспекты проблемы оказания автотранспортных услуг в целом и применительно к Республике Таджикистан, недостаточно изучены и требуют научного осмысления и исследования.

В условиях формирующихся рыночных отношений особенно малоизученным в исследованиях являются организационно - экономические аспекты инновационного развития рынка услуг пассажирского транспорта. Эти разработки особенно необходимы в разрезе территориальных преобразований, так как именно здесь они приобретают особый характер при увязке развития экономики, а также транспортной системы. Всё вышеизложенное определяет актуальность диссертационного исследования, теоретическую, методологическую и практическую значимость работы.

Цель и задачи исследования. Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и уточнение методических и методологических основ инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта, концептуальные положения её развития и путей повышения экономической эффективности транспортной системы с учётом государственного регулирования и развитие государственно-частного партнерства в условиях формирующихся рыночных отношений.

Поставленная цель предопределила необходимость решения следующих задач:

- теоретически обосновать и развить методические основы инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта в условиях формирующихся рыночных отношений;

- проанализировать современное состояние, обосновать пути и методы повышения эффективности функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;

- выявить организационно - экономические особенности инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта;

- рассмотреть теоретические взгляды зарубежных и отечественных экономистов на сущность инноваций, обосновать инновационную деятельность как фактор устойчивого развития экономических систем, анализировать влияния инноваций на развитие пассажирского автотранспорта, а также исследовать проблемы формирования адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте;

- изучить факторы, характеризующих уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автотранспорта, анализировать методов оценки конкурентоспособности предприятий пассажирского автотранспорта, а также провести оценку конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта;

- исследовать инновационных форм организации пассажирских перевозок в условиях квазиконкуренции;

- разработать концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом;

- выявить и систематизировать факторы, влияющих на уровень спроса населения на городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;

- разработать экономико-математическую модель спроса и предложения населения на услуги городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;

- рассчитать прогнозные значения показателей, характеризующих функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;

- обосновать механизм государственного регулирования рынка пассажирских автотранспортных услуг;

- разработать предложений по развитию государственно-частного партнерства на пассажирском автомобильном транспорте;
- обосновать основные направления инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта.

Теоретической и методической базой диссертации явились современные экономические учения, влияние экономических процессов на осуществление хозяйственных реформ, разработанные в трудах отечественных и зарубежных исследователей, нормативно - правовые актов органов исполнительной власти, Законы и законодательные акты, Указы, приказы, распоряжения Президента Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли и Правительства, и другие нормативно-законодательные акты.

При проведении диссертационного исследования использованы результаты различных научных разработок и методики, а также материалы и отчеты Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Института экономики и демографии АН Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан и других ведомственных и отраслевых НИИ.

В процессе исследования применялись методы экспертных оценок, логического и корреляционно-регрессионного анализа, балансовые и матричного исчисления.

Объектом исследования является пассажирская автотранспортная система Республики Таджикистан как составная часть сферы услуг.

Предметом исследования является методология формирования и инновационного развития рынка пассажирских автотранспортных услуг в системе сферы услуг национальной экономики.

Научная новизна исследования:

- обоснована необходимость формирования и развития совершенного рынка услуг пассажирского автотранспорта на основе исследование структуры рынка и основных его параметров, развития городских агломераций, усиления роли и значение пассажирского автомобильного транспорта в обеспечение

экономического роста и решения социально-экономических проблем, согласования спроса и предложения в услугах автомобильного транспорта в условиях квазиконкуренции;

- уточнены теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций, выявлены организационно-экономические особенности инновационного развития рынка услуг в условиях повышения эффективности транспортного обслуживания, исследованы инновационные подходы эффективного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта с учетом осуществления инновационной деятельности как фактора развития экономических систем, а также дана оценка влияния инновации на развитие и формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте;

- изучено место и роль конкуренции на автомобильном транспорте в условиях становления и развития рынка, исследованы факторы, характеризующие уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта. Кроме того, выполнен анализ конкурентоспособности предприятий сферы услуг, а также проведен расчет параметров и дана оценка конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта с учетом предъявляемых требований и условий развития свободной рыночной конкуренции;

- исследованы инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода, а также уточнены основные направления развития логистического аутсорсинга с целью совершенствования функционирования рынка пассажирских автотранспортных услуг и производственно-хозяйственной деятельности пассажирских автотранспортных предприятий;

- обоснованы основные направления развития предпринимательской деятельности на основе оценки ее влияния на организации пассажирских перевозок и расчета основных индикаторов транспортного обслуживания в городах. Кроме того рассчитаны целевые индикаторы и показатели,

характеризующие развития предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан;

- уточнены концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом, систематизированы и обоснованы система факторов, формирующие спроса населения в пассажирских автотранспортных услугах и обоснованы рекомендации по совершенствованию системы оказания услуг в городских, пригородных и междугородных автобусных сегментах рынка транспортных услуг;

- разработаны экономико-математические модели транспортной подвижности и по разработанной методике определены перспективные оценочные параметры функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта, уточнено согласования спроса и предложения в различных обслуживаемых зонах Республики Таджикистан;

- исследованы основные направления механизма государственного регулирования рынка транспортных услуг на основе совершенствование механизма улучшения деятельности службы по надзору и регулирования в сфере транспорта по выдаче лицензий, стандартизации и сертификации транспортных услуг с целью обеспечения безопасности дорожного движения и экологии, закрепление маршрутов за пассажирскими АТП, усиления контроля за работой перевозчиков различной форм собственности на маршрутах, а также допуска транспортных средств к перевозочному процессу, а также повышения эффективности работы пассажирского автомобильного транспорта с учетом оказания социальных услуг населению и установление научно-обоснованных тарифов;

- уточнены основные принципы и формы государственно-частного партнерства на рынке транспортных услуг, включающие в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурсности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой

эффективности, даны рекомендации по внедрению этого механизма на пассажирском автомобильном транспорте;

- обоснованы и разработаны приоритетные направления инновационного развития рынка пассажирских автотранспортных услуг на период до 2025г., предусматривающие совершенствование нормативно – правовой базы, развития системы управления транспортным процессом и ценообразования, повышение качества транспортного обслуживания населения в территориальных зонах, организационно- технического уровня АТП, конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта, внедрение инновационных автоматизированных систем организации и управления городским пассажирским транспортом, развитие транспортной сети регионов и др., позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

Диссертация выполнена в соответствии со следующими разделами Паспорта номенклатуры специальностей научных работников (экономические науки): 1.6.109 - Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116 - Механизм повышения эффективности и качества услуг; 1.6.118 - Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.121 - Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг; 1.6.123 - Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг; 1.6.132 - Государственно-частное партнерство в сфере услуг.

Практическая значимость проведенных исследований состоит в решении проблемы инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта в разных аспектах планирования и управления. Важное значение имеет применение предложенных методических основ анализа и синтеза, экономико-математическое моделирование подвижности населения с разработкой методики определения перспективных оценочных параметров рынка услуг пассажирского автотранспорта, а также выбора приоритетных направлений и механизмов

государственного регулирования рынка услуг пассажирского автотранспорта и развитие государственно-частного партнерства в условиях рыночной экономики.

Реализация результатов исследований. Результаты диссертационного исследования использованы при обосновании концептуальных положений и программы развития транспортной системы Республики Таджикистан на период 2025 г.

Результаты исследования также были использованы в работе Душанбинского, Согдийского, Хатлонского органов исполнительной власти, для разработки концепции развития транспортной системы Республики Таджикистан. Кроме того, разработанные методические и практические рекомендации могут быть применены автотранспортными предприятиями различных форм собственности, местными органами исполнительной власти при развитии и функционировании автотранспортной системы.

Результаты исследования нашли практическое применение в деятельности: Министерства транспорта Республики Таджикистан (справка о внедрении от 27.11.2015 г. № 4/5.11-1088); Государственной службы по надзору и регулированию в сфере транспорта Министерства транспорта Республики Таджикистан (справка о внедрении от 26.11.2015 г. № 10-1), ГКУ «Душанбенаклиетхадамотрасон» (справка об использовании результатов от 26.11.2015 г. № 4069).

Теоретические, методические положения диссертационного исследования нашли своё отражение и используются в учебном процессе при разработке учебных программ, учебных пособий и текстов лекций по дисциплинам «Экономика транспорта», «Логистика», «Технология, организация и управление пассажирскими перевозками», «Организация и управление сферы услуг» в Таджикском государственном университете коммерции для студентов экономических специальностей (справка о внедрении от 15.11.2015 г. № 203).

Апробация работы. Основные результаты диссертационного исследования апробированы: на научных конференциях Белорусского торгово-экономического университета потребительской кооперации (2014 г.), Казахского института

международного экономического прогнозирования (КИМЭП, 2013), Азербайджанского университета кооперации с 2010г. по 2011г., на научных конференциях Восточно-Казахстанского государственного технического университета имени Д. Серикбаева (2011 г.), Таджикского государственного университета коммерции (2006 – 2015 гг.), Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (1998-2015 гг.), Института экономики и демографии АН Республики Таджикистан (2006 -2015гг.), Таджикского национального университета (2001-2015гг.), Таджикского института предпринимательства и сервиса с 2001г. по 2015г., Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан (2006 -2015 гг.), Российско-Таджикского (Славянского) университета (2006 -2015гг.), на конференциях молодых ученых и специалистов Республики Таджикистан (2003 - 2015гг.) и др.

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликованы 60 научных работ общим объемом 105 печатных листов, в том числе 4 монографии, 56 научных статей, их них 26 наименований в рецензируемых журналах ВАК России.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, шести глав, заключения и приложения, списка использованной литературы, включающая 520 наименований. Работа изложена на 354 страницах машинописного текста, содержит 45 таблиц, 28 рисунков и 19 приложений.

ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

1.1. Рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта в условиях формирования и развития рыночной экономики

Эффективное транспортное обслуживание населения играет особую роль в развитии экономики региона. Структурный элемент рынка транспортных услуг, пассажирский автомобильный транспорт, удовлетворяя потребности населения в передвижениях, создает необходимые условия для функционирования экономики региона, способствует решению социальных задач.

Следует отметить, что основной задачей пассажирского автомобильного транспорта является полное и своевременное удовлетворение потребности население в перевозках, повышение эффективности и качества транспортного обслуживания.

Пассажирский автомобильный транспорт превратился в один из основных и наиболее распространенных видов пассажирского транспорта страны. Ему принадлежит ведущая роль в обеспечении транспортных потребностей городского и сельского населения, массовых и индивидуальных перевозок пассажиров парком автобусов и легковых автомобилей.

Развитие пассажирского автомобильного транспорта в целом является важной проблемой комплексной программы развития транспортной системы региона. Ее решение зависит от степени совершенства и обоснованности перевозочного процесса, совершенствование схем размещения его предприятий и рационализации структуры автопарка.

С другой стороны важность рынка пассажирских автотранспортных услуг в социально-экономическом развитие региона predetermined географическими особенностями страны, рассредоточением в пространстве материальных элементов жизнедеятельности населения, территориальных систем низших

таксономических рангов, численностью и расселением населения, а также природными условиями страны, его районов и территориальных зон.

В Республике Таджикистан площадью 142.6 тыс. кв. км и населением около 8.4 млн. человек расположено 17 городов, 57 поселков городского типа, 62 районов, функционируют более 370 сельских джамоатов [366, С. 10]. Система расселения Таджикистана характеризуется наличием большого числа мелких поселений.

В современных условиях опыт транспортного обслуживания в Республике Таджикистан показывает, что, несмотря на достигнутые масштабы развития пассажирского автомобильного транспорта, степень удовлетворения потребностей населения, особенно сельского в его услугах остается недостаточной. Наблюдаются значительные потери времени населения на передвижение, требуют улучшения регулярность и частота движения на городских пригородных, междугородных и международных маршрутах. Об этом свидетельствуют данные проведенных обследований, согласно которым транспортная проблема стоит на третьем месте по актуальности после жилищной и экологической, в том числе 22% населения транспортную проблему по остроте приравнивают к жилищной [421, С. 122].

Важно заметить, что пассажирский транспорт выполняет важную роль в развитии внешних и внутренних связей. Снижение времени простоя на остановочных пунктах, обеспечение качества транспортного обслуживания являются главными задачами пассажирского автотранспорта. По данным обследований, проведенных нами, в среднем по республике более 60 % рабочих на передвижение к месту работы и обратно затрачивают от 30 до 45 минут, 40% работающих - от одного до двух часов. Значительны затраты времени на передвижение при посещении культурно-образовательных, бытовых, здравоохранительных учреждений [421, С.123].

Вместе с тем, необходимо выделить инфраструктурную роль пассажирского транспорта в формировании комплексности хозяйства обслуживаемого района. Поэтому данный аспект анализа транспортного обслуживания населения является

составным структурным элементом региональной экономики и территориальной организации производительных сил.

Особенно актуальным вопросом считаем развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг в условиях производственной (транспортные средства, дороги, МТС связь, водо- и энергосети) и социальной (внешнеэкономическая инфраструктура, здравоохранение, образование, жилищное хозяйство, бытовое и коммунальное обслуживание, банки и др.) инфраструктуры. Следует заметить, что в основе выделения инфраструктуры в качестве особого элемента в системе анализа развития национальной экономики, прежде всего, учитывают функциональной направленности ее развития и базовых отраслей производства - промышленности, сельского хозяйства. В качестве приоритетных целей развития инфраструктурных отраслей выступает удовлетворение потребностей обслуживаемого производства или населения (территориальные интересы) в рамках территориальных преобразований².

При этом многие исследователи включают пассажирский транспорт в комплекс отраслей социальной инфраструктуры. Придерживая мнению авторов работ³, мы считаем, что пассажирский автотранспорт создает необходимые условия для функционирования промышленности и способствует удовлетворению материальных потребностей людей. По оценке ведущих специалистов, передвижение населения к рабочим местам и обратно занимают 50-60% всего объема перевозок пассажиров автотранспортом в городах⁴. По нашей оценке, основанной на анализе данных обследований бюджетов времени, проведенных Агентством по статистике при Президенте Республики Таджикистан, в семьях рабочих и служащих промышленности республики на трудовые поездки в рабочие дни недели приходится около 55% времени,

² Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/О.К.Сангинов. -Душанбе: Ирфон, 2002.-145с.

³ Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л.Черникова.-М.:Транспорт,1981.-206 с.; Джумаев Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР/ Д. Джумаев. -Душанбе: Ирфон, 1990.-224 с.

⁴ Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л.Черникова.-М.:Транспорт,1981.-206 с.; Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/О.К.Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002.-145с.

затрачиваемого на передвижение на транспорте женщинами, и 75% - мужчинами. Поэтому отнесение к социальной или производственной инфраструктуре пассажирского транспорта вызывает определенные сомнения у некоторых исследователей [421, С.137].

Вместе с тем, имеются попытки наряду с производственной и социальной подсистемами инфраструктуры также выделить третьего (а иногда четвертого и т. д.) инфраструктурного звена. Также некоторые специалисты выделяют транспортную (дорожно-транспортную, транспортно-коммуникационную, автодорожную) инфраструктуру [155, 157, 164, 356]. При этом специалисты выделяют региональную, рыночную и социальную инфраструктуру, инженерную инфраструктуру [155, 157, 164, 245, 265].

Ряд специалистов предлагают также выделять инженерную инфраструктуру.

По нашему мнению, выделение инженерной инфраструктуры отражает наиболее удачную по сравнению с анализируемой выше инфраструктурной группировки.

Причиной возникших трудностей является нечеткость выбора основания для классификации инфраструктурных отраслей.

Исходя из этого, придерживаясь мнению авторов⁵ считаем целесообразным группировать инфраструктурные отрасли по широте охвата деятельности (масштабу обслуживания): общепроизводственная инфраструктура (сети дорог общего пользования; сети радио- и телефонной связи; сети инженерного обслуживания, водопровод, канализация, теплотрассы; сети энергоснабжения; транспорт, кроме промышленного); инфраструктура важнейших подразделений общественно-хозяйственного комплекса. Она включает выделенные по функциональному признаку: производственную инфраструктуру (сети специальных производственных линий энерго-, тепло- водоснабжения;

⁵ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития/ Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х.Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007. – 544с.; Сивограков О.В. Региональные пассажирские транспортные системы/ О.В. Сивограков. - Минск: Наука и техника,1988. -135 с.

специальные дороги и подъездные пути; очистные сооружения; промышленный транспорт) и социальную инфраструктуру (система охраны здоровья, система образования и воспитания, культурно-бытовое обслуживание, жилищное хозяйство).

По нашему мнению, отнесение того или иного инфраструктурного элемента к определенному уровню данной группировки определяется по признаку, обслуживает ли данный объект своей деятельностью одновременно и производство и население или каждое из них в отдельности.

Конкретные региональные особенности и условия хозяйствования налагают на исследуемый объект определенные ограничения в плане уточнения его места в предложенной классификации. По масштабу обслуживания и производственным целям пассажирский транспорт относят к производственной инфраструктуре. В условиях же больших городов или на уровне стабильных (в том числе магистральных) сетей пассажирского транспорта заметно усиление его социальной значимости. Данное положение может служить основанием для отнесения (в условиях высокого уровня социально-экономической освоенности территории) пассажирского транспорта к отраслям социальной инфраструктуры, что может иметь ряд положительных последствий вследствие усиления ориентации его развития на, социальные критерии, взаимоувязки пассажирского транспорта с функционированием других отраслей и объектов сферы обслуживания населения.

При этом считаем целесообразным, учитывая принцип комплексного развития района (региона), устойчивость взаимоотношений этих систем, развитие и оптимизация пассажирских сетей разрешить противоречия в их функционировании, добиться экономической эффективности развития транспортных операторов и социальной сферы исследуемого района (региона).

Оценка современного состояния и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг в условиях различных районов страны показывает, что пассажирский транспорт, является важным условием создания и

функционирование высокоэффективных промышленных и сельскохозяйственных предприятий.

При этом возможность свободного перемещения жителей района в определенном направлении создает такой принцип комплексности, как построение оптимальной (по экономическим и социальным параметрам) сети и структуры многих составляющих социальной инфраструктуры.

Важно заметить, что это и требует изучение наличия специфических условий развития пассажирского транспорта. При этом в первую очередь необходимо исследовать влияние географических факторов, их конфигурации, расположением относительно других регионов, населенностью и др.⁶.

Среди наиболее существенно влияющих факторов можно выделить наличие и мощность транзитных транспортных магистралей, а также и внутренние автомобильные дороги.

Кроме того, важными факторами, определяющими специфику условий развития пассажирского транспорта, также являются транспортная освоенность областей, теснота экономических и культурно-бытовых связей территории и др.

В зависимости от территориального масштаба определяется иерархичность систем пассажирского автотранспорта. Различаются следующие уровни пассажирской транспортной системы: магистральная, региональная, локальная, которые имеют ряд специфических особенностей развития. В этой связи при реализации регионального подхода необходимо определить места пассажирского транспорта, как инфраструктурного элемента национальной экономики.

Важно отметить, что основным принципом развития пассажирского транспорта является необходимость учета специфики региональных условий его развития на основе его функциональной направленности по обслуживанию населению конкретных территорий.

⁶ Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/ Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М.: Транспорт, 1989. - 128 с.; Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/О.К.Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002.- 145с.

Некоторые исследователи относят пассажирский транспорт к непроизводственной сфере [155, 245].

Следует отметить, что отнесение пассажирского транспорта к непроизводственной сфере во многом предопределяет ряд недостатков его функционирования. При таком отношении пассажирский транспорт рассматривается как второразрядный по значимости в сравнении с грузовым транспортом, в связи, с чем наблюдается стремление к достижению высоких показателей развития грузовых видов транспорта нередко за счет и в ущерб развитию пассажирских перевозок.

Разногласия двух отмеченных точек зрения в данном случае сводятся к проблематике создания стоимости в результате перевозок пассажиров. Рассматривая взгляды отнесения пассажирского автотранспорта к отраслям непроизводственной сферы, необходимо выделить непроизводительный характер труда в отрасли. Критический разбор данного положения применительно к сфере услуг в целом, осуществленный в отечественной литературе, выявил необоснованность и ущербность такой позиции [227, С. 78].

Противники отнесения пассажирского транспорта к непроизводственной сфере в большинстве своем выступают за включение его в сферу материального производства.

Поэтому учитывая особенности функционирования и развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг считаем, что ПАТС является составной частью рыночного производства, весь труд в рамках которого производителен (независимо от вещной или не вещной формы результата труда). Стоимость услуг пассажирского транспорта включается в общие затраты на производство и увеличивает эти затраты, не создавая одновременно дополнительного материального количества или полезной свойства продукта, являясь неизбежной платой общества за конечный выигрыш в результате более эффективного хозяйствования и культурного развития (создаются возможности концентрации производства, повышения мобильности населения и т. д.).

Существующие работы по проблемам развития рынка пассажирских автотранспортных услуг представляют собой либо подборки статей по проблематике пассажирского автотранспортного обслуживания [245, С. 112], либо ограничиваются лишь рамками определенных территориальных уровней [463, С. 123]. В этой связи, прежде всего, надо выделить роль ПАТС в обеспечении транспортного обслуживания пассажиров в территориальных преобразованиях. При этом мы считаем, что система пассажирских автомобильных перевозок состоит из совокупности локальных, между собой взаимосвязанных подсистем, действия которых не всегда поддаются эффективному управлению. В целом совокупность всех условий, предопределяющая эффективную эксплуатацию пассажирского транспорта, характеризуют состояние перевозочной системы.

Поэтому на основе обобщения имеющихся научных разработок и изучение существующей системы пассажирских автомобильных перевозок республики можно выделить следующие элементы взаимодействия, которые характеризуют перевозочную систему: территория района (региона); население района (региона); транспортная сеть района (региона); транспортные средства; пассажирские терминалы (автовокзалы и автостанции) и автообслуживающие (материально-техническая база ремонта) предприятий, придорожная инфраструктура и др..

Взаимодействие указанных элементов перевозочной системы осуществляется на основе определения закономерностей, которые проявляются в характеристике тех отношений, которые присущи каждому из них, как в отдельности, так и в совокупности.

Происходящие рыночные преобразования между субъектами транспортной отрасли способствовало появлению понятия «рынок транспортных услуг». «Рынок транспортных услуг» в отличие от понятий «транспорт», «транспортная отрасль», «транспортная система» предопределило на главное место экономические факторы организации перевозочного процесса.

Многие авторы, чаще всего под «рынком» понимают: 1) координирующий развитие экономики механизм [363]; 2) место, где встречаются покупатель и

продавец [253]; 3) сфера обмена товарами или услугами[321, 373]; 4) количество покупателей конкретного вида услуг[198].

В общем виде, под рынком транспортных услуг понимается комплекс рыночных механизмов, которые действуют в транспортной сфере.

Рассмотрим это понятие более широко, учитывая особенности транспортных услуг.

Следует отметить, что товар всегда принимает вещественную форму, который способен удовлетворять различных потребностей и нужд человека или организации, услуга - как процесс удовлетворения различных потребностей приобретает форму невещественного товара. Следовательно, при оказании услуг потребительная стоимость потребляется, без изменения из формы деятельности в форму вещи⁷.

Транспортные услуги, при этом приобретают особый вид отношений обмена с учетом специфики деятельности по перевозке пассажиров.

Транспортным услугам свойственны такие свойства как нематериальность, неделимость, непродолжительность во времени, неравномерность⁸.

Авторы работы⁹ рассматривают рынок транспортных услуг «в качестве инструмента или средства достижения цели: наиболее рационального распределения транспортных ресурсов единой транспортной системы». Кроме того в работах¹⁰ авторы понимают рынок транспортных услуг как «сложную многофакторную динамическую систему особых экономических отношений

⁷ Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.

⁸ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства/ Е.А. Жуков. - М.: Наука, 1990. -160 с.; Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента/ Н.П. Носов, С.А.Ульянов. - М.: МГИУ, 1998. -125 с.; Проблемы эффективного использования и развития транспорта / под. ред. Лившица В.Н. - М.: Наука 1989.- 122 с.

⁹ Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.; Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента/ Н.П. Носов, С.А.Ульянов. - М.: МГИУ, 1998.-125 с.

¹⁰ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики)/ Е.А. Жуков. -М.:Наука,1990.-160 с.; Комплексная оценка эффективности систем городского пассажирского транспорта. -М.:МГЦНТИ,1990. -24 с.;

обмена», а в работах¹¹ авторы констатируют факт создания рынка транспортных услуг и определяют его как сложную экономическую систему. Особенно важным считаем мнение автора работы¹² о том, что РТУ представляет собой совокупность реальных и потенциальных покупателей и продавцов, форму контактов между ними по поводу обмена специфическим продуктом - транспортными услугами.

Большинство авторов определений рынка транспортных услуг представляют его как организационный и/или экономический механизм. С другой стороны с целью разработку методов управления и развития рынка транспортных услуг необходимо изучить свойств, количества, качества и других параметров транспортных услуг. Более важными для исследования являются общие законы, закономерности, тенденции, особенности, пропорции формирования рыночной среды, процессы функционирования и развития рынка, его конъюнктуры, структура, факторы, определяющие устойчивость рыночных процессов и отношений, проявление все более усиливающихся процессов самоорганизации рынка (ценообразования, конкуренции и др.).

Учитывая особенности территориальных образований «рынок транспортных услуг» понимается нами, как большая открытая самоорганизующаяся система, в которой экономические отношения между покупателями, продавцами транспортных услуг и другими участниками рынка формируются свободно и самостоятельно, определяются потребности государства и общества в этих услугах, выделена сфера рыночного и географического пространства продаж транспортных услуг, влияние государства ограничено государственным регулированием.

Р.К. Раджабов¹³ считает, что «рынок услуг транспортной инфраструктуры – это прогнозирование, управление и удовлетворение спроса на товары,

¹¹ Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: учебное пособие для ВУЗов/ В.И. Бутов, В.Т. Игнатов, Н.П. Кетова. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с.; Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985.-64 с.

¹² Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт/ В.А. Персианов. // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2. -С. 32

¹³ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития/ Р.К Раджабов., Х.Н.Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007. – 544с.

транспортные услуги посредством выполнения транспортных услуг, транспортно-экспедиционной работы и оказания технического обслуживания».

Автор диссертационного исследования считает, что рынок пассажирских автотранспортных услуг –это сфера реализации автотранспортных услуг по перемещению пассажиров и материальных ценностей, связанных между собой определенными признаками производственного или потребительского характера.

Таким образом, учитывая особенности функционирования пассажирской транспортной системы выделяем три признака пассажирских автотранспортных систем: функциональное назначение - пассажирские автомобильные перевозки; территориальный признак - ограниченность системы рамками территориальных преобразований; организационное единство-наличие единого управления.

Система пассажирских автомобильных перевозок состоит из совокупности локальных, между собой взаимосвязанных подсистем, действия которых не всегда поддаются эффективному управлению. И совокупность всех условий, предопределяющая эффективную эксплуатацию пассажирского транспорта характеризуют состояние перевозочной системы. На основе обобщения имеющихся научных разработок и изучение реальной системы пассажирских автомобильных перевозок в республике можно выделить следующие элементы взаимодействия, которые характеризуют перевозочную систему: территория региона; население региона; транспортная сеть региона; подвижной состав пассажирского автотранспорта; пассажирообслуживающие (автовокзалы и автостанции) и автообслуживающие (материально-техническая база ремонта) предприятий.

Взаимодействие указанных элементов перевозочной системы осуществляется на основе определения закономерностей, которые проявляются в характеристике тех отношений, которые присущи каждому из них, как в отдельности так и в совокупности.

В пассажирской автотранспортной системе важным фактором, предопределяющим стратегию его организационно-технического развития, является территория. Территориальные факторы существенно влияют на выбор

средств передвижения, вид транспорта, тип подвижного состава, формы организации транспортного процесса, характер и структуру, неравномерность пассажиропотока во времени и т.д.

В некоторых исследованиях [96, 325] территория рассматривается по отношению перевозочной системе, как внешний фактор, что на наш взгляд, является методологический неверным. Территориальные единицы любого таксономического уровня характеризуются степенью специализации производства, размещением производительных сил, режимом их функционирования, одним словом, всеми компонентами (объектами производства), населения и природы, их хозяйственной деятельности.

В сочетании этих же компонентов территории проявляется характер формирования пассажиропотоков. Причем в пределах определенных групп территории можно наблюдать одинаковые закономерности формирования подвижности населения.

В этих условиях одним из перспективных направлений является нахождения эффективных территориальных и отраслевых форм организации систем пассажирского транспорта.

Важно отметить, что в научных работах в настоящее время главным образом рассматриваются развития лишь транспортной сети (автомобильных и железных дорог, водных путей, авиалиний), а другая важная составляющая совершенствования транспортного обслуживания - организация пассажирского транспорта - практически не анализируется. В итоге система пассажирского транспорта представляется в несовершенном виде, что не позволяет использовать ряд направлений повышения эффективности ее функционирования, выходящих за рамки, ограниченные транспортной сетью.

Таким образом, динамика сдвигов в развитии экономических процессов в рамках определенной территории может в одинаковой степени коррелировать с динамикой развития различных элементов системы. В этой связи выделение влияния одного фактора, например пассажирского обслуживания населения, возможно с определенной долей условности.

По нашему мнению, решение данного вопроса возможно путем проведения сравнительного анализа по районам со схожими экономическими потенциалами, но с различной степенью развитости пассажирской автотранспортной системы. Сравнение показателей по крупным экономическим районам дает лишь общее представление и приведет к трудностям достижения высокого уровня транспортного обслуживания. На наш взгляд, данную проблему можно решить в рамках низшего (малые системы расселения, административные районы, города) и локального территориального уровня (городской район, сельский джамоат, сельский населенный пункт).

Изучение результатов исследований по данному направлению, свидетельствует об их обширности и разветвленности, что не позволяет реализовать в полной мере их потенциальную научно-практическую ценность. В этой связи важны систематизация результатов исследований различных авторов, что может быть использовано при анализе влияния уровня, развития пассажирского транспорта на экономическое и социальное развитие обслуживаемых территорий и для выработки на этой основе предложений по совершенствованию транспортной системы.

Теперь переходим к анализу структуры рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан.

1.2. Исследование структуры рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан

Транспорт Таджикистана является неотъемлемой составной частью его экономики и играет важную роль в развитии экономики республики. Он является материальной основой для осуществления межотраслевых и территориальных связей хозяйственного комплекса и обеспечивает движение продукции по всем звеньям сферы производства и обращения.

Транспорт как элемент региональной экономики находится во взаимодействии со всеми структурными подразделениями экономики. Самым

общим проявление этого взаимодействия являются пропорции между транспортом и экономикой, отражающиеся во взаимном движении таких показателей, как валовой продукт и пассажирооборот в динамике пассажироемкости совокупного общественного продукта.

Темпы развития транспорта должен быть обычно опережающими с тем, чтобы транспорт мог своевременно удовлетворять все народнохозяйственные потребности в перевозках и, кроме того, играть роль стимулирующего фактора в развитии производительных сил, возникновении новых и расширении сложившихся транспортно-экономических связей.

Повышение эффективности общественного производства в значительной степени зависит от уровня его технической оснащенности и уровня использования ресурсов общественного и живого труда.

Транспортный комплекс считается главной сферой национальной экономики. Эффективное развитие транспортного комплекса способствует значительному экономическому росту базовых отраслей экономики.

Следует отметить, что начиная с 1999 года, наблюдается улучшение благосостояния населения и увеличение платежеспособного спроса на транспортные услуги. В 2014 году пассажирооборот транспорта общего пользования увеличился в 4.48 раза по сравнению с 1998 годом и составил 10,3 млрд. пассажиро-километров[376].

Вместе с тем, следует отметить наличие важных недостатков, которые в дальнейшем препятствовать устойчивому развитию транспортной отрасли:

- высокий (50,0-70,0%) износ транспортных средств;
- достаточно высокий уровень инфляционных процессов в экономике страны;
- долгосрочное строительство автомобильных дорог и аэродромов;
- пассивная безопасность функционирования транспортной отрасли.

Важно заметить, что перечисленные недостатки имеют общегосударственный характер, они характерны также для отдельных регионов страны.

В 1991 - 1997 гг. экономика Республики Таджикистан переживала, трудные времена и с 1999 года наблюдается динамика роста основных отраслей экономики (табл. 1.1).

Таблица 1.1. Тенденции роста базовых отраслей национальной экономики Республики Таджикистан, в %.

Отрасли	Годы									
	1991	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2014
Тяжелая промышленность	95,40	40,10	51,10	58,00	71,20	78,20	74,10	82,10	91,00	96,00
Промышленность, всего	96,40	36,90	46,70	55,60	70,70	82,00	74,00	84,00	93,80	98,80
Металлургический комплекс	84,00	50,10	66,30	72,70	87,80	96,60	85,90	91,90	98,50	103,50
Топливо-энергетический комплекс	97,20	105,50	98,60	114,20	119,30	135,40	125,80	135,80	142,20	148,50
Лесохимический комплекс	105,30	6,80	8,20	12,90	19,80	17,10	9,80	12,80	16,00	17,00
Машиностроение	99,70	13,40	17,70	33,50	75,60	156,00	131,60	191,60	249,00	269,40
Легкая промышленность	100,40	33,90	37,70	55,50	70,30	74,40	58,30	68,30	75,90	81,20
Промышленность строительных материалов	94,40	3,40	4,20	8,50	14,20	23,60	21,70	28,70	35,00	45,00
Оборот розничной торговли ¹	100,00	115,70	93,30	136,70	185,90	195,60	274,10	304,10	324,70	335,70
Пищевая промышленность	84,90	16,40	25,30	26,80	40,50	52,80	51,10	71,10	90,30	109,30
Сельское хозяйство ¹	100,00	51,90	62,20	79,30	89,70	98,10	115,00	129,00	142,80	161,50
Строительство ¹	100,00	5,50	8,80	14,40	30,80	127,50	225,40	245,40	263,60	275,70

Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. –Душанбе: АПСР РТ, 2015.-456 с.

¹ по сравнению с 1991 г.

Следует отметить, что в 2000 - 2014 гг. успешно развивались такие отрасли как топливо - энергетический комплекс, легкая промышленность, металлургический комплекс, розничная торговля и строительство.

С другой стороны невысокими темпами развивается промышленность строительных материалов.

Республиканский транспорт обладает мощным потенциалом, и транспортная отрасль республики находится в стадии подъема.

Важно отметить, что автобусным транспортом обслуживаются 600 сельских населенных пунктов с количеством более 11,70 тыс. автобусов и микроавтобусов

в 49,0 пассажирских терминалах, и она осуществляется на 945,0 (в том числе 127,0 городских) автобусных маршрутах.

Следует отметить, что в 2014 году на ремонт автомобильных дорог было затрачено 105,20 млн. сомони, прирост дорог составил 120,20 км.

Макроэкономические тенденции показали, что рост пассажирских перевозок в основном связан с ростом численности населения и с валовым внутренним продукте. Исходя из этого, в качестве основных показателей, воздействующих на рост пассажирских перевозок, следует принимать:

- рост реального валового внутреннего продукта;
- рост численности населения;
- рост реального среднедушевого валового внутреннего продукта.

Особую значимость представляет рост индекса валового внутреннего продукта с 1999 по 2014 гг., равный 3391,0 и среднедушевого валового внутреннего продукта в 2459,0 (табл. 1.2). Следовательно, с учетом индекса роста пассажирооборота, равного 561,0, эластичность будет равна 0,220.

Анализ тенденции показателей развития транспорта показал, что:

- эластичность между количеством перевезенных пассажиров автотранспортом и валовым внутренним продуктом составляет 0,10, а эластичность между пассажирооборотом автомобильного транспорта и среднедушевым валовым внутренним продуктом составляет 0,230;
- эластичность между пассажирооборотом воздушного транспорта и среднедушевым валовым внутренним продуктом равен 4,70 является высокой;

Важным элементом повышения уровня развития экономики и культуры страны является неуклонный рост пассажирских перевозок. Наряду со все более полным удовлетворением потребностей населения в объемах пассажирских перевозок необходимо обеспечить своевременный и качественный уровень их выполнения.

Таблица 1.2. Макроэкономические тенденции роста показателей Республики Таджикистан за 1999-2014гг.

Показатели	Годы															
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
ВВП*	1345.0	1786.0	2564.0	3375.0	4761.0	6167.0	7207.0	9335.0	1280.	17707	20629	24705	30071	36163	40525	45605
Индекс (1999=100%)	100.0	133.0	191.0	251.0	354.0	458.0	536.0	699.0	952.0	1316.0	1534.0	1837.0	2236.0	2689.0	30130.	3391.0
Население (тыс.чел.)	6127.0	6250.0	6376.0	6507.0	6640.0	6780.0	6920.0	7064.0	7216.0	7374.0	7530.0	7616.0	7807.0	7987.0	8161.0	8354.0
Индекс (1999 =100%)	100.0	102.0	104.0	106.0	108.0	111.0	113.0	115.0	118.0	120.0	123.0	124.0	127.0	130.0	133.0	136
Перевозка пассажиров (млн.чел.)	188.0	151.0	172.0	226.0	265.0	341.0	398.0	415.0	429.0	455.0	515.0	540.0	542.0	521.0	545.0	557.0
Индекс (1999=100%)	100.0	80.0	91.0	120.0	141.0	181.0	212.0	221.0	228.0	242.0	274.0	287.0	288.0	277.0	290.0	296.0
в т.ч.																
Автотранспорт	186.60	149.80	171.30	225.10	264.10	339.70	396.80	413.90	427.60	453.50	513.60	538.60	540.60	519.50	543.90	555.80
Индекс (1999=100%)	100.0	80.0	92.0	121.0	142.0	182.0	213.0	222.0	229.0	243.0	275.0	289.0	290.0	278.0	291.0	298.0
Железнодорожный	1.20	1.00	0.40	0.50	0.50	0.70	0.70	0.70	0.80	0.80	0.70	0.60	0.60	0.50	0.50	0.40
Индекс (1999=100%)	100.0	83.0	33.0	42.0	42.0	58.0	58.0	58.0	67.0	67.0	58.0	50.0	50.0	42.0	42.0	33.0
Воздушный	0.20	0.20	0.30	0.40	0.40	0.60	0.50	0.40	0.60	0.70	0.70	0.80	0.80	1.00	1.10	1.10
Индекс (1999=100%)	100.0	100.0	150.0	200.0	200.0	300.0	250.0	200.0	300.0	350.0	350.0	400.0	400.0	500.0	550.0	550.0
Пассажироборот, (пасс.км)	1836.0	1583.0	2363.0	3590.0	4628.0	5725.0	6482.0	6526.0	7187.0	8072.0	8590.0	9036.0	9448.0	9807.0	10206.0	10305.0
Индекс (1999=100%)	100.0	86.20	128,70	195.50	235,20	311.80	353.10	355,40	391,40	439.70	467.90	492.20	514.60	534.10	556.10	561.30
в т.ч.																
Автотранспорт	1492.0	1179.0	1703.0	2377.0	3335.0	4134.0	4963.0	4974.0	5451.0	4408.0	6900.0	7088.0	7268.0	7283.0	7295.0	7371.0
Индекс (1999=100%)	100.0	79,00	114,10	159,20	223,50	277,00	332,60	333,30	365,30	295.40	462.50	475.10	487.10	488.10	488.90	494.00
Железнодорожный	61,00	73,00	33,00	42,00	50,00	50,00	46,00	50,00	53,00	57,00	45,00	33,00	32,00	24,00	20,90	17,80
Индекс (1999=100%)	100.0	119,30	53,30	68,00	81,90	81,70	75,30	82,00	86,90	95,10	73.80	54.10	52.40	39.30	34.30	29.20
Воздушный	254.0	30,2.0	605.0	884.0	906.0	1152.0	1033.0	809.0	1159.0	1500.0	1645.0	1915.0	2148.0	2500.0	2911.0	2933.0
Индекс (1999=100%)	100.00	118,90	238,20	348,00	356,70	453,50	406,70	318,50	456,30	590,60	647.60	753.90	845.70	984.20	11461.0	11547.0
ВВП/на одного человека*	222.0	289.0	406.0	524.0	724.0	920.0	1052.0	1335.0	1774.0	2427.0	2762.0	3253.0	4364.0	4579.0	4966.0	5459.0
Индекс (1999=100%)	100.0	130.0	183.0	236.0	326.0	414.0	474.0	601.0	799.0	1093.0	1244.0	1465.0	1966.0	2062.0	2236.0	2459.0

Примечание: *млн. сомони (в ценах соответствующих лет)

В транспортной системе страны автомобильный транспорт выполняет определенные социально-экономические функции, которые в отношении подсистемы пассажирских перевозок сводятся в основном к следующим моментам.

Пассажирский транспорт занимает ведущее место в расселении населения; он является по существу определяющим условием формирования территориально- производственных комплексов и развития регионов.

В последние годы пассажирские перевозки приобретают все возрастающее социальное значение. Так как продукция пассажирского транспорта производится и потребляется одновременно, то ее нужно производить именно там и тогда, где и когда в ней появляется потребность, и в таком количестве, в каком его потребляют.

Средства труда пассажирского транспорта в большинстве мобильны (автомобили, автобусы и т.д.). С подвижными средствами труда связана и рабочая сила, что в свою очередь, оказывает существенное воздействие на организацию процесса труда.

Основными причинами, вызывающими недостатки в организации обслуживания населения в Республике Таджикистан является:

- необеспеченность предприятий производственно- технической базы;
- неудовлетворительная организация технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;
- недостаточная насыщенность маршрутной сети автобусами;
- нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах;
- нерациональное закрепление маршрутов за пассажирскими парками (филиалами);
- нерациональная структура пассажирского парка и отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов;
- слабое использование передовых наиболее эффективных форм и методов организации, в автовокзалах и на пассажирских автостанциях;
- нерациональные схемы размещения предприятий пассажирского автомобильного транспорта и их распыленности;

- отсутствие совершенных организационных форм управления и т.д.

Решение данной проблемы неразрывно связано с совершенствованием схем регионального размещения предприятий пассажирского автомобильного транспорта, способствующих созданию необходимых условий для развития технического прогресса, специализации производства, снижения издержек материального и живого труда, полного своевременного и качественного удовлетворения потребностей населения республики в пассажирских перевозках.

Транспорт Республики Таджикистан включает железнодорожный транспорт, автомобильный, и воздушный транспорт. Все эти виды транспорта, объединяясь вместе, формируют транспортную систему страны (таблица 1.3 и 1.4).

Таблица 1.3. Перевозка пассажиров всеми видами транспорта по Республике Таджикистан (млн. чел.)*

Виды пассажирских перевозок	Годы								
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014
Всего	174.1	151.4	225.7	340.6	415.4	455.0	539.5	520.7	556.9
Автобусный	137.0	119.9	200.9	315.1	389.9	443.1	526.5	506.6	541.3
Таксомоторный	3.8	2.9	2.6	2.3	1.8	0.3	1.4	2.3	3.9
Электрический	31.3	27.4	21.3	21.9	22.6	10.1	10.2	10.3	10.2
Железнодорожный	1.8	1.0	0.5	0.7	0.7	0.8	0.6	0.5	0.4
Авиационный	0.2	0.2	0.4	0.6	0.4	0.7	0.8	1.0	1.1

*Таблица составлена по материалам: [369, 370, 375, 376]

Таблица 1.4. Пассажиروоборот по видам транспорта общего пользования
(миллион пассажиро-километров)*

Виды пассажирских перевозок	Годы								
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014
Всего	2305.0	1583.0	3590.0	5725.2	6256.0	8071.7	9036.1	9806.9	10305.1
Автобусный	1640.0	1056.0	2546.1	4405.0	5550.0	6465.2	7029.0	7213.5	7271.1
Таксомоторный	48.0	29.0	22.6	21.1	16.6	1.9	8.8	20.7	34.4
Электрический	137.0	123.0	95.5	97.9	100.7	47.6	50.9	48.5	48.3
Железнодорожный	121.0	73.0	41.6	50.0	49.6	57.0	32.8	24.0	17.8
Авиационный	359.0	302.0	884.2	1151.2	809.1	1500.0	1914.6	2500.2	2933.5

*Таблица составлена по материалам: [369, 370, 375, 376]

Таблица 1.5. Доля видов транспорта в общем объеме перевозок пассажиров
(в 2014 г.)*

№ пп	Вид транспорта	Объем перевозок (млн. пасс)	Доля в %
1	Автобусный	541.3	97.1
2	Легковой таксомоторный	3.9	0.7
3	Электрический	10.2	1.8
4	Железнодорожный	0.4	0.1
5	Авиационный	1.1	0.3
	Итого	556.9	100

*Таблица составлена по материалам: [376]

Как показывают данные таблицы 1.5, большая часть пассажирских перевозок осуществляется автобусами и их доля составляет 97.1 %.

Несмотря на значительно возросший объем пассажирских перевозок пока еще не полностью удовлетворяется, потребности населения республики в перевозках и сами перевозки требуют более совершенных форм организации.

Все это связано с рядом имеющихся недостатков и трудностей в работе пассажирского транспорта. Одним из такого рода недостатков является ведомственная разобщенность пассажирского автомобильного транспорта республики по различным министерствам и ведомствам.

В настоящее время пассажирский парк автомобильного транспорта располагает автобусами и легковыми автомобилями (таблица 1.6).

Таблица 1.6. Наличие государственного пассажирского автомобильного транспорта*

№ пп	Вид пассажирского транспорта	Количество автомобилей, ед.	Удельный вес, %
1.	Автобусы	5697	21.8
2.	Легковые автомобили	20436	78.2
	Итого	26133	100

*Таблица составлена по материалам: [376]

Анализ показывает, что в структуре пассажирского автотранспорта общего пользования автобусы занимают 21.8 %.

Таблица 1.7. Структура автобусного парка по вместимости*

№ пп	Вместимость автобусов	Количество автобусов, ед.	Удельный вес, %
1.	До 32 мест	3771	66,2
2.	Более 32 мест	1054	18,5
3.	Маршрутные таксомоторы	872	15,3
	Итого	5697	100,0

*Таблица составлена по материалам: [376]

В структуре автобусного парка доля автобусов, имеющих вместимость до 32 мест, составляет 66.2 %.

Немаловажное значение имеет анализ структуры автобусного парка по виду применяемого топлива (таблица 1.8).

Таблица 1.8. Структура автобусного парка по виду применяемого топлива*

№ пп	Вид применяемого топлива	Количество автобусов, ед.	Удельный вес, %
1.	Сжиженный нефтяной газ	1692	29,7
2.	Дизтопливо	3185	55,9
3.	Бензин	820	14,4
	Итого	5697	100,0

*Таблица составлена по материалам: [376]

Анализ структуры автобусного парка по виду применяемого топлива показал, что удельный вес автобусов, работающих на дизельном топливе, составляет 55.9 %. В структуре легкового автопарка преобладают автомобили, работающие на сжиженном нефтяном газе, и их доля составляет 76.5 %.

Таблица 1.9. Структура легкового автомобильного парка по виду применяемого топлива*

№ пп	Вид применяемого топлива	Количество легковых а/м, ед.	Удельный вес, %
1.	Сжиженный нефтяной газ	15633	76.5
2.	Дизтопливо	4353	21.3
3.	Бензин	500	2.2
	Итого	20436	100,0

*Таблица составлена по материалам: [376]

Проведенный нами анализ показал, что из общего числа легковых автомобилей 94.3% легковые автомобили являются негосударственными, а всего лишь 5.7 % являются государственными.

Таблица 1.10. Структура легкового автомобильного парка по формам собственности*

№ пп	Формы собственности	Количество легковых а/м, ед.	Удельный вес, %
1.	Негосударственные автомобили	341037	94,3
2.	Государственные автомобили	20436	5,7
	Итого	361473	100,0

*Таблица составлена по материалам: [376]

Легковыми таксомоторами осваивается 4.9 % объема пассажироперевозок автомобильного транспорта. В настоящее время статистика не располагает достаточными данными о работе служебных и индивидуальных автомобилей в пассажирских перевозках, поэтому глубокий анализ их работы не представляется возможным. Наблюдения показывают, что в перспективе роль данных видов автотранспорта в системе пассажирских перевозок в республике будет возрастать, что создает существенную конкуренцию легковым таксомоторам общего пользования.

Развитие рынка услуг пассажирского автотранспорта в значительной степени зависит от возраста автомобилей, поэтому нами был проведен анализ структуры автопарка по возрасту.

Исследования показали, что автобусный парк физически устарел. Доля автобусов имеющих возраст свыше 15 лет составляет 42.0 %[376].

Необходимо отметить, что в нашей республике на протяжении нескольких десятилетий функционировали две формы принадлежности автомобильного транспорта: автомобильный транспорт общего пользования (АТОП) и автомобильный транспорт, находящийся в подчинении различных нетранспортных министерств и ведомств, так называемый автомобильный транспорт ведомственного назначения. Эти формы принадлежности автомобильного транспорта имели соответствующие сферы деятельности, хотя зачастую происходили смешения в выполняемых ими функциях. На протяжении всей истории существования и развития ведомственного автотранспорта неоднократно принимались на правительственном уровне меры по ограничению его развития, укрупнению ведомственных автотранспортных предприятий, передачи ведомственного автотранспорта автотранспорту общего пользования. Однако жизнь показала несостоятельность этих мер, вопреки всем ограничениям ведомственный автотранспорт функционировал и развивался.

Большая часть ведомственных автомобилей размещена в парках, имеющих от одного до десяти автомобилей, в то время как средний размер пассажирского автопарка общего пользования составляет 150-200 автомобилей.

На наш взгляд, объективные причины существования и развития ведомственного автотранспорта были заложены в его ориентации на потребителя, которая проявлялась в возможностях удовлетворять специфические потребности в перевозках с определенным качеством, часто даже в ущерб внутриотраслевой эффективности автотранспорта.

С переходом к рыночным отношениям начинает развиваться автотранспорт частных предпринимателей. Автотранспорт частных предпринимателей (АТЧП) наряду с автотранспортом общего пользования (АТОП) и ведомственным автотранспортом (ВАТ) играет доминирующую роль в процессе перевозок пассажиров. Об этом свидетельствуют данные таблицы 1.11.

Таблица 1.11. Доля различных форм автотранспорта в общем объеме перевозок пассажиров и в пассажирообороте*

№ пп	Формы автотранспорта	Объем перевозок, млн. пасс	Удельный вес, %	Пассажирооборот, млн. чел	Удельный вес, %
1.	АТОП	197.9	34.9	5715.1	55.2
2.	ВАТ	48.8	8.6	724.7	7.0
3.	АТЧП	320.4	56.5	3913.6	37.8
	Итого	567.1	100	10353.4	100

*Таблица составлена по материалам: [376]

Анализ данных таблицы 1.12 показывает, что в общем объеме перевозок преобладает автотранспорт частных предпринимателей и ее доля составляет 56.5 %, а в общем пассажирообороте преобладает автотранспорт общего пользования, и ее доля составляет 55.2%. На показатель пассажирооборота оказал влияние средняя дальность поездки пассажиров.

В настоящее время в Республике, в частном секторе насчитывается 341037 единиц легковых автомобилей и 11562 единиц автобусов. Это в основном приватизированные автомобили государственных автотранспортных предприятий. Динамика численности частных автомобилей в Республике Таджикистан представлена в таблице 1.12. Анализ приведенных данных показывает, что за период с 1999 по 2014гг. наблюдаются следующие тенденции:

- рост численности частных автобусов;

- рост численности частных легковых автомобилей;

Таблица 1.12. Динамика численности частных автомобилей в Республике Таджикистан*

№ пп	Типы автомобилей	Численность автомобилей								2014г. к 1999г.
		1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011	2014	
1.	Легковые автомобили	141701	147111	169001	191506	246619	274562	300990	341037	2,1 раза
2.	Автобусы	2761	4007	4612	6703	9444	10434	11020	11562	4.0 раза

*Таблица составлена по материалам: [376]

Таким образом, видно, что наблюдаются высокие темпы роста частных автомобилей. И наоборот, в общей численности автопарке уменьшается доля автотранспорта общего пользования. Более того, автотранспортом общего пользования в основном считается автотранспорт подавляющего большинства автотранспортных акционерных обществ. В настоящее время в системе автотранспорта насчитывается 91 акционерных обществ. Из этого количество акционерных обществ 73 т.е. 80,2% акционерные общества, созданные на базе автотранспортных предприятий Министерство транспорта Республики Таджикистан.

Необходимо отметить, что АТОП Республики Таджикистан представлял наиболее мобильную часть автотранспорта, организованную в единую административно-хозяйственную систему, способную оперативно выполнять крупные хозяйственные задачи, интенсивно использовать подвижной состав, обеспечивать более высокую производительность труда.

Изучение опыта развития и функционирования автотранспорта за рубежом и его сравнение с автотранспортом нашей республики позволяет отметить следующее:

- доля автотранспорта в ряде стран в 1,5 раза выше, чем в нашей республике, что свидетельствует о более широкой сфере его использования;
- среднее расстояние перевозок на АТОП зарубежных стран в среднем в 3 раза больше, чем в Республике Таджикистан, так как АТОП в этих странах в

основном осуществляет перевозки в междугородном и международном сообщениях;

- АТОП в зарубежных странах функционирует более эффективно, чем в нашей республике. Имея меньшую долю в общей численности автопарка выполняет транспортную работу в 1,8 раза более, чем АТОП Республики Таджикистан;

- На автотранспорте в различных странах мира имеется развитая сеть малых автотранспортных фирм, обслуживающих в основном местные перевозки;

- Наиболее широко используется различного рода компьютеры при эксплуатации, проведении ТО и ТР подвижного состава автотранспорта, а также управлении транспортным процессом.

Возможности АТОП на сегодняшний день очень ограничен, хотя пока именно этим автотранспортом выполняются все правительственные задания, именно этим автотранспортом осваиваются массовые перевозки. В настоящее время в Республике нет другой формы автотранспорта, которая могла бы в таких объемах и по такой структуре выполнять автоперевозки.

По нашему мнению, в нашей республике должна быть разработана государственная программа дальнейшего развития автомобильного транспорта, так как автотранспорт должен подлежать государственному регулированию, как это делается во многих развитых странах.

На наш взгляд, государственная автотранспортная политика в условиях рыночной экономики должна быть направлена на обеспечение решения следующих задач:

- сохранение и совершенствования функционирования автотранспортной системы на основе выделения собственных и заемных финансовых ресурсов для его развития;

- стимулирование качественных, безопасных и высокопроизводительных городских автобусных перевозок по доступной цене за счёт оптимизации использования имеющихся ресурсов с учетом поведения конкурентов;

- снижение выброса вредных веществ в окружающую среду и создание необходимых условий для защиты общества от неблагоприятного воздействия автомобильного транспорта;

- экономия энергии и топлива и особенно дефицитных и дорогостоящих её видов на автотранспортных предприятиях;

- совершенствование государственного регулирования деятельности автотранспорта, особенно частного на основе организация лицензирования их работы;

- направление значительных средств, получаемых от приватизации автомобильного транспорта на его модернизации, технического перевооружения и развития;

- создание биржу автотранспортных услуг и принятие специального закона, регулирующего ее функционирование в новых условиях;

- установление реальных норм амортизации с целью обеспечения АТП средствами для обновления парка транспортных средств.

Разработка и реализация такой программы позволит решить многие проблемы автотранспорта, наиболее полно, качественно и своевременно удовлетворять растущие потребности в автоперевозках и оказании автотранспортных услуг населению, обеспечить развитие и эффективное функционирование разных форм автомобильного транспорта.

В рыночных условиях каждая форма автотранспорта, учитывая присущие ей специфические особенности, должна найти свою собственную сферу применения, свой сегмент рынка автотранспортных услуг. По нашему мнению АТОП должен обслуживать потребителей для осуществления перевозок на относительно большие расстояния.

Следует отметить, что требования, предъявляемые клиентурой и населением к транспортному обслуживанию, возрастают опережающими темпами, что в условиях конкуренции вынуждает автотранспорт любой формой собственности существенно и быстрыми темпами улучшать свою работу. В рыночных условиях, когда приоритетными являются интересы клиента, следует

исходить из того, что главной целью развития любой формы автотранспорта является гарантированное транспортное обслуживание с требуемыми уровнем качества, и наряду с этим, обеспечение максимально возможной прибыли наивысшей производительности труда.

На наш взгляд, в условиях конкуренции автотранспортным предприятиям (фирмам, предприятиям, АО, частным владельцам) для обеспечения доминирующего положения на рынке автотранспортных услуг, а также получения прибыли необходимо:

- расширить спектр предоставляемых автотранспортных и сопутствующих услуг;
- гарантировать надежность и своевременность транспортного обслуживания;
- использовать прогрессивные технологии пассажирских перевозок и подвижной состав, соответствующий условиям эксплуатации;
- наладить обеспечение АТП материально-техническими ресурсами, организовать своевременное и качественное проведение техобслуживания и ремонта подвижного состава;
- развитие автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта, внедрение новых мобильных форм оплаты проезда и оказание социальных услуг;
- изыскать возможности для повышения гибкости и быстродействия в освоении пассажирских перевозок на основе проведения маркетинговых исследований и улучшения имиджа АТП и др.

Таким образом, функционирование различных форм автотранспорта способствует развитию конкуренции, что является важным в рыночных условиях. Успех развития той или иной формы автотранспорта будет зависеть от повышения уровня удобств и заинтересованность клиентуры в пользовании автотранспортными услугами, так как это будет стимулировать отток клиентов в пользу той или иной формы автотранспорта. При этом положительные результаты можно достичь при стимулировании путем введения гибких тарифов,

установления прогрессивной системы взаимной ответственности сторон, построенной на комплексной основе и др.

Транспортное обслуживание неразрывно связано с экологической проблемой.

В настоящее время для города Душанбе основным источником, загрязняющим атмосферный воздух, является автотранспорт, на долю которого приходится более 2/3 всех загрязнений воздуха. В 2014г. в г. Душанбе насчитывалось более 300 тыс. единиц автотранспорта[376]. При условии их полного функционирования ежедневного потребления 6 л бензина, выбросы вредных веществ в атмосферу составляют 5 кг на один автомобиль в день, а общее количество дневных выбросов составляет 1500 тонн. Этот показатель за месяц равен 45000т, а за год - 1620 тыс. т. данные свидетельствуют, что при условно минимальном количестве потребления топлива, ежедневно в воздушный бассейн города выбрасывается громадное количество газообразных вредных веществ, являющихся потенциальным источником отравления всего живого. Более того, анализ, проведенный специалистами Комитетом по охраны окружающей среды Республики Таджикистан на автотранспортных предприятиях г. Душанбе и Исфары, показал, что из 754 автомашин, проверенных на загазованность 118 (каждая шестая) имели предельно допустимые выбросы вредных веществ в атмосферу, превышающие нормативные в 2-3 раза. Эти недостатки являются следствием слабого контроля и вполне разрешимы. Вместе с тем, сейчас отрицательные последствия этих выбросов полностью устранить невозможно, а для снижения уровня их вредности следует принять следующие меры:

а) необходимо произвести повсеместную регулировку двигателей на всех действующих автомашинах на содержание углекислого газа и других выхлопных газов с доведением их до уровня предельно допустимых концентраций – 1,5%;

б) применение природного газа в качестве горючего на автомобилях двигателях в место бензина позволит уменьшить содержание углекислого газа примерно в 3-4 раза;

в) необходимо усовершенствовать работу карбюраторов по рациональной подаче бензина в электродвигатель, а также установить нейтрализаторы на линии выхода выхлопных газов;

г) проводить научно-конструкторские работы в направлении использования водорода в качестве экологически чистого топлива для автомобильных и прочих двигателей внутреннего сгорания, так как при сгорании водорода образуется вода, где исключается водностью образование вредных веществ.

Своевременное внедрение вышеизложенных предложений в соответствующие объекты, загрязняющие атмосферный воздух, позволило бы в определенной мере загрузить воздушный баланс города от инородных тел и повысить концентрацию кислорода в воздухе.

Организационно - экономические особенности инновационного развития рынка услуг пассажирского транспорта рассмотрены в следующем параграфе.

1.3. Организационно - экономические особенности инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта

Переход экономики к рыночным отношениям требует четко оценить преимущества рыночной системы. Если при планово-централизованной системе в качестве основного звена выступал план, то вся рыночная система основана на саморегулирующемся рынке. Рынок является основным связывающим звеном, регулятором и координатором деятельности предприятия. Он устанавливает свободные связи между производителями и потребителями. Рыночная система очень подвижна и динамична, способна быстро реагировать на изменение потребностей.

В целом, рынок – это сфера товарно-денежных обращений, между производителями и потребителями товаров и услуг, обеспечивая тем самым, обмен продуктами труда. На рынке посредством актов купли-продажи происходит обмен товаров на деньги и деньги на товары.

Рынок оценивает потенциальные способности предприятий, их возможность обеспечить высокого качества производимой продукции и оказываемых услуг, предоставить покупателю возможность удовлетворят свои потребности.

Основные элементы рыночного механизма являются спрос, предложение и цена. Спрос отражает уровень общественных потребностей и ограничена размерами доходов населения. Предложение представляет собой массу товаров (услуг), поступающих на рынок с целью реализации.

Важную роль при анализе и исследовании рынка играет правильное определение уровня спроса и предложения какого-либо товара (услуги), а также соотношения между ними для установления оптимальной цены и оптимального объема. Хорошо ориентироваться в классификации рынков, в основу которой положен принцип характера товарного обмена и границ его охвата. Под характером товарного обмена понимаются товары или услуга и экономические отношения между участниками обмена.

В современных условиях главным аспектом решения задачи совершенствование автотранспортного процесса является их территориальная увязка. Учитывая инфраструктурную роль пассажирского транспорта можно заметить, что принцип региональных интересов может стать оптимальным резервом повышения качество работы транспорта.

Сангинов О.К.[351] отмечает, что реализация вышеуказанного принципа наиболее актуальна применительно к инфраструктуре обслуживаемых территорий, т.е. и к пассажирскому транспорту.

Важным фактором, определяющим целесообразность регионального подхода к предприятиям пассажирского транспорта, является его социально – экономическая значимость. Следует отметить, что первостепенное значение в увеличении роли регионального аспекта развития общества имеет возрастающее значение человеческого фактора. Существенной особенностью регионального подхода считается возможность обеспечения комплексного подхода к решению социально-экономических задач [351,356] .

Анализ факторов регионального подхода немислим без учета особенностей регионального рынка.

Некоторые авторы рассматривают региональный рынок как «важнейший элемент территориальных преобразований» [100], другие авторы как совокупность условий реализации товаров или услуг в рамках определенной территории [194].

Сангинов О.К. считает, что региональный рынок - это такое административно - территориальное подразделение страны, где существует особенности экономического, демографического, национально-бытового и природно-климатического характера [351]. Это является важнейшим критерием формирования регионального рынка.

К особенностям экономического характера относятся степень роста производства, размеры среднедушевых денежных сбережений. Эти факторы обуславливают важнейшие особенности функционирования регионального рынка.

Особенностями регионального рынка являются также демографические факторы и наличие в рамках административной территории национальных сложившиеся традиций, специфических природно-климатических и географических условий.

Рынок транспортных услуг региона, является носителем общесистемной функции - средством осуществления экономических торговых связей [421].

Динамичное формирование рыночных отношений в Республике Таджикистан определяет приоритет развития рынка транспортных услуг в целом и в регионах. Региональные рынки транспортных услуг могут стать катализатором экономического развития региона и других сфер хозяйственной деятельности.

Основанием для функционирования рынков транспортных услуг в регионе явилась необходимость стимулирования процесса создания рыночных отношений внутри регионов между предприятиями пассажирского автомобильного транспорта [316,351].

Целью регулирования РТУ, по нашему мнению, является наиболее полное удовлетворение транспортных потребностей территории и динамичной интеграции РТУ региона в национальные и мировые рынки транспортных услуг.

Реализация и достижение поставленной цели регулирования РТУ требует решения следующих задач:

- формирование предпосылок функционирования рынка на основе управления прав собственности;

- регулирование структуры РТУ в соответствии с региональной экономической политикой;

- формирование и совершенствование механизма регулирования РТУ;

- формирование организационного механизма управления отраслью в регионе, позволяющего осуществлять государственное регулирование транспортной деятельности;

- разработка набора и гибкая адаптация методов государственного регулирования к изменяющимся условиям рынка, среди которых: лицензирование, сертификация, контроль качества, кредитование, частичное финансирование, государственный заказ, финансовый контроль;

- формирование и развитие системы регионального маркетинга и мониторинга;

- формирование региональной политики развития РТУ обеспечивающей сбалансированное развитие и экономический рост, финансовую стабилизацию и безопасность участников рынка;

- разработка системы показателей диагностики, анализа состояния и изменчивости поведения РТУ и его синергетического потенциала;

- определение специфики экономики региона, ее влияния на регулирование и развитие РТУ;

- регулирование основных процессов РТУ, имеющих характер движущих сил развития и составляющих механизм самоорганизации, саморегулирования: конкуренция, интеграция, диверсификация, глобализация;

- координация деятельности участников рынка для повышения взаимодействия видов транспорта;

- формирование региональных баз данных, интегрированных в государственную и межгосударственную информационную систему;

- координация усилий участников по обеспечению развития единого информационного пространства региона и внедрению современных телекоммуникационных технологий;

- разработка государственных программ и системы мероприятий, направленных на повышение эффективности использования материально-технического, инновационного, кадрового потенциала участников рынка;

- формирование условий свободной конкуренции, свободного доступа производителей транспортных услуг на рынок;

- разработка мер инновационной адресной поддержки участников рынка на основе международных стандартов.

Целью регулирования РТУ должно стать создание «цивилизованного рынка транспортных услуг», основными критериями которого могут быть: высокое качество предоставляемых услуг, кооперация ресурсов и действий участников рынка.

Целостность является оптимальным критерием регионального рынка. Определение целостности регионального рынка тесно взаимосвязано с определением территории рынка. Автор работы [35, С. 10] рассматривает административную территорию как базу для балансирования денежных доходов и расходов населения, формирование товарных ресурсов для нужд хозяйства и населения и полного управления процессами товародвижения.

Формирование рынка транспортных услуг на наш взгляд, связано со следующими условиями [429, С. 133]:

- 1. Равенство экономических прав функционирующих хозяйственных субъектов на оказании услуг.** Лишь такое равенство позволяет рыночной системе нормально развиваться и быть конкурентоспособным.

- 2. Распространение коммерческих принципов в регионе.** Это означает, что все хозяйственные субъекты должны развивать свою деятельность по рыночным принципам.

3. Экономическая свобода производителя транспортных услуг, которая отражается в выборе вида услуг и партнеров.

4. Экономическое самоопределение личности как основа личной свободы человека, условия раскрытия его творческого потенциала. Это - основа основ рыночной организации общественного производства, ибо означает право на самостоятельное улучшение своей жизни, возможность самостоятельного заработка в достижимых данным индивидом размерах. Только признание принципа экономического самоопределения личности создает и постоянно обеспечивает (и воспроизводит) равные шансы на рыночную активность для всех участников рыночной экономики. Экономическое самоопределение личности есть право гражданина на экономическую самостоятельность во всех ее формах, в том числе и на предпринимательскую.

5. Право быть собственником всех видов движимого и недвижимого имущества.

6. Государственное регулирование рынка пассажирских автотранспортных услуг включает следующие направления:

- дотацию социально важных структур;
- выравнивание уровней экономического развития различных регионов;
- оздоровление финансовой, денежной и банковской системы;

7. Система социальной защиты.

Рынок автотранспортной услуг находится в стадий формирования с углубления рыночными отношениями. В структуру рынка пассажирских автотранспортных услуг входят два главных компонента: пассажирская автотранспортная система и пассажир.

Рынок автотранспортных услуг не может существовать в единстве от товарного рынка и развивается в рамках общих законов рыночной экономики. Однако он имеет ряд специфичных отличительных особенностей, которые отражают степень удовлетворенности спроса населения на автотранспортные услуги.

К отличительным особенностям рынка пассажирских автотранспортных услуг можно отнести [430, С. 135]:

1. **Высокую динамичность и мобильность рыночных процессов.** Она, прежде всего, связана как с изменчивостью спроса и предложения на этом рынке пассажирских автотранспортных услуг.

2. **Транспортную сегментацию.** Формы представления автотранспортных услуг и условия функционирования ПАТП зависят от особенностей расположения региона.

3. **Специфику организации производства услуг.** Производителями услуг являются ПАТП, которые быстро и гибко приспосабливаются к изменениям рыночной конъюнктуры.

4. **Локальный характер.** Это свойство также связан с влиянием территориальных аспектов.

5. **Специфику процесса оказания услуг.** Эта специфика обусловлена взаимодействием между производителем и потребителем. Такое взаимодействие, с одной стороны, создает благоприятные условия для расширения различных связей, но с другой - увеличивает требования к профессионально-квалификационным качествам, опыту и общей культуре производителя.

6. **Неопределенность результата деятельности по оказанию услуги.** Результаты деятельности оказания услуги, определяются после ее потребления.

7. **Высокую скорость оборота капитала.** Она является следствием наиболее короткого производственного цикла в сфере услуг.

8. **Высокую степень чувствительности к изменениям рыночной среды.** Она обусловлена невозможностью хранения и складирования услуг.

Рынок ПТС жестко действует против тех производителей, которые не выполняют требования рынка, и вместе с тем поощряет те предприятия, которые постоянно предлагают что-либо новое и совершенствуют качества своей продукции. При монополизме поиски и внедрение новшеств нецелесообразны, так как монополия и без нововведений преуспевает. Поэтому для того, чтобы предприятия стремились к повышению качества продукции, необходимо создать конкурентную среду. Конкуренция должно стать основным фактором, определяющим развитие ПАТС в условиях рынка.

Рассмотрим некоторые условия, которые необходимы для развития рыночной системы. Во-первых, необходимо уметь управлять многообразными формами собственности, преобразовать государственную собственность, превратить государственные предприятия в другие формы предприятия. Именно многообразие форм собственности образует объективную основу для эффективного развития рыночной системы. Во-вторых, необходимо решить проблему дефицитности экономики. В-третьих, необходимо финансовое оздоровление денежной и банковской системы. В-четвертых, создавать систему социальной защищенности граждан.

В формирующуюся рыночную среду «экономической функцией государства является создание благоприятных условий для нормального функционирования рынка».

Поэтому в диссертационной работе нами проведено исследование рынка услуг по следующим основным направлениям:

- определение размера рынка, т. е. территории, которую обслуживает автотранспортное предприятие;
- оценка спроса на предлагаемые предприятием услуги, в том числе насыщенности рынка конкурирующими (заменяемыми, сопоставимыми) услугами по видам деятельности; Результатом исследования является анализ емкости рынка и спроса на конкретные виды перевозок и услуг;
- описание структуры рынка и его основных сегментов; изучение потребителей в зоне действия предприятия с учетом их географической концентрации; особенности спроса на различные услуги;
- сегментация (разбивка) транспортного рынка на отдельные группы потребителей транспортных услуг, каждой из которых могут потребоваться различные услуги, а также маркетинговый комплекс;
- изучение деятельности предприятий - перевозчиков, работающих на данном рынке (анализ главных конкурентов, их сильных и слабых сторон; сравнение услуг, предоставляемых предприятиями-конкурентами, со своими по каждому из главных показателей маркетингового комплекса).

На рынке автотранспортных услуг, в начальном этапе планирования необходимо проводить потребительскую сегментацию. С ее учетом на развитие рынка влияют различные факторы (рисунок 1).

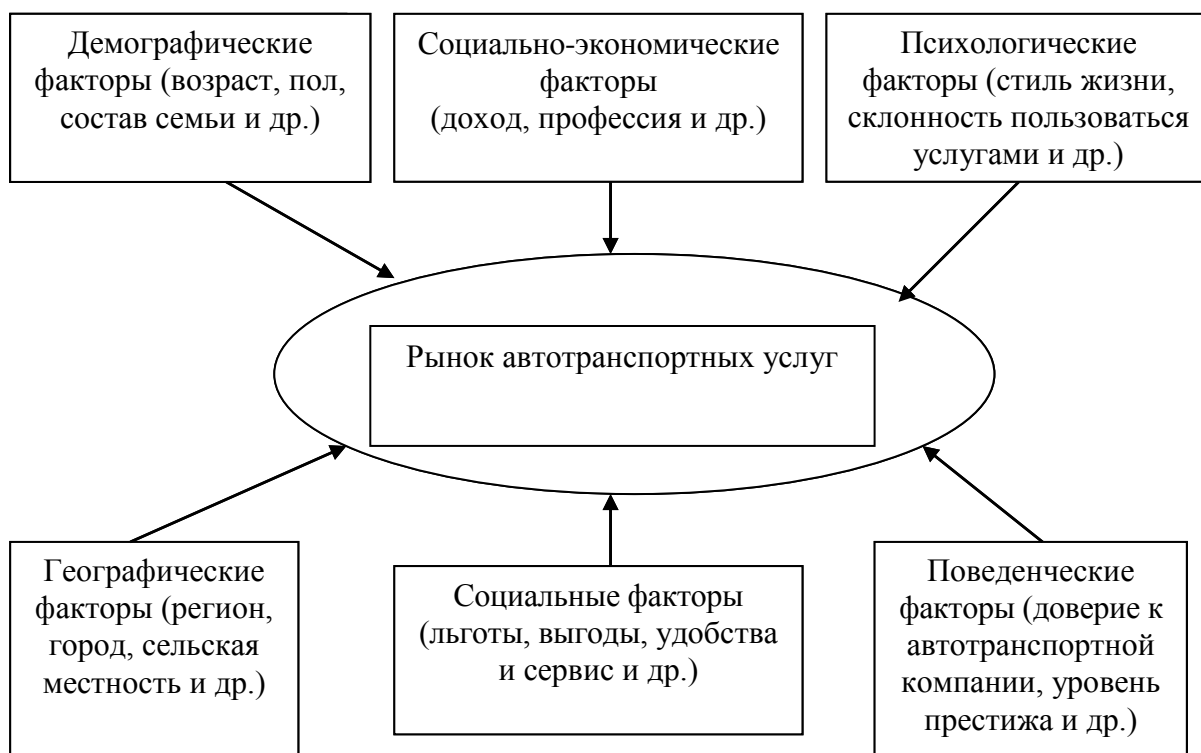


Рисунок 1. Потребительская сегментация рынка автотранспортных услуг

Особенностью современного рынка автотранспортных услуг является сложность определения перспективных потребностей в масштабах и видах услуг. Рынок автотранспортных услуг в Республике Таджикистан еще только формируется, поэтому в его инфраструктуре отсутствуют многие значимые компоненты и связи между участниками рыночных отношений.

При системном исследовании рынка наибольший интерес представляет определение его емкости, т. е. возможности реализации товаров или услуг в зависимости от общей экономической конъюнктуры и политических и социальных условий. Поэтому нами проведен комплексный анализ основных количественных показателей, характеризующих развитие рынка транспортных услуг.

Практика показывает, что для оценки конкурентных преимуществ необходимо проанализировать положение организации на рынке. Положение

организация на рынке определяется путём анализе её сильных и слабых сторон и сегментации рынка.

Одним из наиболее распространенных методов анализа организационной среды предприятия является так называемый SWOT - анализ¹⁴. S-W-O-T (SWOT) означает «сила, слабость, удобные возможности, угрозы» (strengths, weaknesses, opportunities, threats), т. е. метод анализа в стратегическом планировании, заключающийся в разделении факторов и явлений на четыре категории: strengths (сильные стороны), weaknesses (слабые стороны), opportunities (возможности) и threats (угрозы).¹⁵ Метод SWOT - анализа обычно применяется для сопоставления данных анализа внутренней и внешней среды организации и сведения их в единое целое и является одним из основных средств подготовки стратегии. Этот модель позволяет получить общую картину действительности. SWOT - анализ используется на этапе проведения стратегического анализа, предполагает определение степени влияния макроокружения на деятельность организации, выявление возможностей и угроз, определение степени влияния микроокружения на деятельность организации, оценка конкурентных позиций организации (преимуществ организации и возможностей рынка), определение потенциала организации и ее слабых сторон.

При оценке состояния рынка пассажирских автотранспортных услуг нами выявлены перечень сильных и слабых сторон этого рынка, а также благоприятные возможности и угрозы, т.е. проведен SWOT-анализ (табл. 1.13).

Проведенная работа позволяет сделать вывод, какие вопросы текущей и перспективной деятельности необходимо решать в первую очередь, и какую систему управления использовать на перспективу.

¹⁴ Котлер Ф. Маркетинг менеджмент/ Ф. Котлер. - СПб. «Питер»,1999.-896 с; Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Дж., Вонг В. Основы маркетинга: Пер. с англ.-2-е изд / Ф.Котлер, Г.Армстронг, Дж.Сондерс, В.Вонг.- К.; М.;СПб.: Изд. дом «Вильямс», 1998. –1056 с.

¹⁵ Следует заметить, что акроним SWOT был впервые введён в 1963 году в Гарварде на конференции по проблемам бизнес-политики профессором Кеннетом Эндрюсом (англ. *Kenneth Andrews*). Первоначально SWOT - анализ был основан на озвучивании и структурировании знаний о текущей ситуации и тенденциях. В 1965 г. четыре профессора Гарвардского университета, Леранед, Кристенсен, Эндюс и Гут (Leraned, Christensen, Andrews, Guth), предложили технологию использования SWOT-модели для разработки стратегии поведения фирмы. Была предложена схема LCAG (по начальным буквам фамилий авторов), которая основана на последовательности шагов, приводящих к выбору стратегии.

Таблица 1.13. SWOT-анализ

<p>Сильные стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> -привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на транспортных средствах; -предоставление услуг по техобслуживанию автотранспортных средств населения и юридических лиц; -компенсирование из средств городского бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению (перевозка льготных пассажиров); -организация заказных перевозок по рыночным тарифам. 	<p>Слабые стороны</p> <ul style="list-style-type: none"> -отсутствие дисциплины у водителей; -неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава требованиям комфортности, экологичности и надежности; -нерегулярные выплаты компенсации расходов предприятий по перевозке льготных пассажиров; -частые сходы автобусов и нередко простой троллейбусов на линии; -грубое и некорректное поведение кондукторов и водителей; -недобросовестная конкуренция со стороны перевозчиков; -эксплуатация транспортных средств малой вместимости.
<p>Благоприятные возможности</p> <ul style="list-style-type: none"> -введение системы единых проездных билетов; -приобретение нового подвижного состава посредством лизинга и кредитных механизмов; -удовлетворение потребности населения в услугах более высокого качества; -повышение транспортной мобильности населения; -внедрение автоматизированной системы сопровождения «ГЛОНАСС». 	<p>Угрозы</p> <ul style="list-style-type: none"> -повышение цен на топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и запасные части; -высокий уровень автомобилизации городского населения; -отсутствие внимания к проведению маркетинговых мероприятий в решении проблем общественного транспорта; -отсутствие нормативно-правовой базы перевозки пассажиров и багажа; -слабое нормативно-правовое обеспечение безопасности перевозок пассажиров; -высокие процентные ставки по лизинговым сделкам; -отсутствие анализа статистических данных реального спроса населения на перевозки.

Одним из важных экономических аспектов функционирования пассажирской автотранспортной системы является формирование тарифной политики на пассажирском транспорте.

Тарифная политика для автотранспортного предприятия является основным элементом экономического развития. Действующая в настоящее время тарифная система предусматривает использования как жестких государственных тарифов для расчетов за транспортные услуги, так и договорных тарифов для оплаты клиентурой услуг повышенного качества. С развитием рынка

транспортных услуг можно ожидать расширение сферы применения договорных тарифов. Уточняя значение тарифной политики необходимо отметить, что даже в условиях жестких тарифов предприятие может проводить свою тарифную политику. Например, прибегая к скрытому снижению тарифов, посредством предоставления услуг более высокого качества, чем преysкурантное при сохранении тарифных плат, что является средством привлечения дополнительной клиентуры. Возможно также повышение рентабельности предприятия за счет снижения качества перевозок ниже преysкурантного – скрытое повышение тарифов.

Учитывая концепции маркетинга и оценивая роль тарифа, а также оценку потребительской стоимости услуги с точки зрения потребителя или продавца целесообразно акцентировать внимание на трех аспектах этого понятия:

- тариф связан с потребительской стоимостью услуги, а не с общественно необходимыми затратами труда, вложенными в ее производство. Такая характеристика тарифа особенно существенна потому, что она основана на качественных характеристиках общественного труда;

- тариф связан с представлениями и оценками производителя или посредника, но не потребителя. В процессе принятия решения об использовании услуги потребитель руководствуется своей оценкой потребительской стоимости услуги, которая не превышает некоторую максимальную границу, определяемую широким кругом факторов, например, спросом и предложением, часть из этих факторов может быть не известна продавцу;

- размер тарифа зависит от близости непосредственного производителя услуг к клиенту. Всякое промежуточное звено канала реализации учитывает себестоимость услуги, однако при этом может возрастать и ее потребительская стоимость.

Для того чтобы рассмотреть основные методы тарифообразование, необходимо остановиться на признаках классификации транспортных тарифов.

Существуют различные виды транспортных тарифов. Современные тарифы можно классифицировать по следующим признакам [3, 317].

По широте публикации на публикуемые и непубликуемые. К

публикуемым относятся тарифы, информация о которых доступна всем возможным пользователям транспорта. Эти тарифы указываются в специальных справочниках – прейскурантах, в открытых печатных изданиях, в объявлениях размещаемых на территориях транспортных предприятий. Непубликуемыми тарифами являются платы установленные по договоренности между транспортными предприятиями и потребителями их услуг.

По сфере действия различают общие и исключительные тарифы. Общие тарифы применяются к перевозкам, не подпадающим под действие исключительных тарифов. Исключительные тарифы устанавливаются с понижением и повышением против общих.

По внутреннему строению различают тарифы пропорциональные и дифференциальные. Пропорциональные тарифы устанавливаются в виде единой ставки за единицу перевозок или работы вне зависимости от расстояния перевозок. При дифференциальных тарифах их единичная ставка меняется на разных расстояниях перевозки (в настоящее время снижается с увеличением расстояния).

По внешнему построению тарифы делят на схемные и табличные. Схемные тарифы могут быть выражены в виде формулы или графика. Они, как правило, публикуются в виде таблиц плат за перевозку в зависимости от ее расстояния перевозки безотносительно к тому, в какой корреспонденции осуществляется перевозка. Табличные тарифы публикуются в виде таблиц готовых плат за перевозку между конкретными пунктами.

По видам сообщений на автомобильном транспорте тарифы разделяются на городские, пригородные, междугородные и международные.

По режиму работы автобусов тарифы подразделяются на обычные, скоростные, экспрессные, полуэкспрессные, укороченные и заказные.

Для того чтобы рассмотреть методы формирования тарифов, необходимо акцентировать внимание на выборе ценовой политики. Выбор ценовой политики определяется как целями автотранспортного предприятия, так и ее финансовым состоянием и положением на рынке транспортных услуг. В зависимости от этих факторов и поставленных целей автотранспортного предприятия применяют

разные виды ценовой политики, наиболее из распространенными из которых являются следующие [3, С. 125].

Политика «снятия сливок». Цены устанавливаются на высоком уровне при выходе на рынок, где такой вид услуги отсутствует и в течение ближайшего времени существенной конкуренции не предвидится. Целью применения таких цен является максимизация прибыли до тех пор, пока услуга на новом рынке не станет объектом конкурентной борьбы.

К преимуществам такой политики цен относят:

- обеспечение достаточно большого размера прибыли при относительно высоких издержках в начальный период оказания услуг;

- облегчения изменения уровня цены, так как потребители более благосклонно воспринимают снижение цен, чем их повышение.

- создание имиджа качественных услуг у потребителей в результате высокой первоначальной цены, что облегчает реализацию в дальнейшем при снижении цены.

Основным недостатком названной ценовой политики является то, что ее проведение ограничено во времени. Высокий уровень цен стимулирует конкурентов быстро осуществлять оказание аналогичных услуг. Поэтому важной задачей является определение такого момента, когда приступить к снижению цен, чтобы подавить активность конкурентов и удержаться на освоенном рынке.

Политика «прорыва или проникновения на рынок». Цена устанавливается ниже цены на аналогичные услуги, имеющиеся на рынке. Транспортные предприятия, применяющие такие цены, идут на определенный риск, ожидая, что рост объема перевозок и суммы доходов перекроют недополученные прибыли из-за снижения цен. Применение такой политики может быть эффективным, если эластичность спроса достаточно высока и снижение действующих цен не приемлемо для конкурентов.

Применение скользящих цен может составлять элемент политики «снятия сливок», но рассматривается и как самостоятельный вид ценовой политики. В последнем случае - первоначальная цена на новый вид услуги

устанавливается предприятием на высоком уровне и заранее планируется ее снижение по мере насыщения рынка.

Политика «следования за лидером». Цена устанавливается в соответствии с ценой, предлагаемой основным конкурентом на рынке. Это не означает, что цена должна быть в точности равна цене «лидера», но предприятие ориентируется на цену «лидера» и стремится учитывать тенденции ее изменения.

Применение «психологических цен». Такие цены устанавливаются чуть ниже круглой суммы. В результате у потребителя создается впечатление более низкой цены, точной калькуляции затрат на производства.

Применение «престижных цен». Такие цены устанавливаются на услуги особо высокого качества, обладающими уникальными свойствами в сегментах рынка. В создании возможностей применения высоких престижных цен особую роль играет хорошо организованная реклама.

Из перечисленных видов ценовой политики на пассажирском транспорте можно считать распространенным проведение политики «проникновения» на рынок транспортных услуг.

Политика «снятия сливок» в большой мере применима для автомобильного транспорта. В отличие от других видов транспорта автомобильные перевозки могут совершаться без дорогостоящего специального оборудования терминалов. Немало случаев, когда в каком-либо регионе функционирует только один вид транспорта и даже одно транспортное предприятие. Но и в этих случаях нельзя представить, чтобы местные органы исполнительной власти не вмешивались в тарифообразование даже на тех видах транспорта, где тарифы считаются свободными.

В наших условиях возможно применение на транспорте тарифной политики, называемой «следования за лидером». Если качество перевозок разных транспортных предприятий примерно одинаково (например, скорость движения троллейбусов и автобусов между двумя пунктами одинаково), то уровень тарифа не должен быть выше, чем у того транспортного предприятия, которое признано «лидирующим» и уже осуществляет основную массу

перевозок в данном регионе.

Что касается психологических и престижных цен, то они получают все большее распространение на различных видах транспорта, особенно в тарифах на перевозки пассажиров.

В период централизованного управления экономикой тарифы на пассажирские перевозки определялись на основе нормативов, установленных государственными органами ценообразования. Около 10% цен на промышленную продукцию устанавливались объединениями и предприятиями по договоренности друг с другом, но при строгом соблюдении не превышения предельного уровня рентабельности.

Теоретической основой планового ценообразования служило известное положение политэкономии, что цена является денежным выражением стоимости. А так как стоимость товара, согласно этой теории определяется общественно необходимыми затратами труда на его производства, правильное отражение этих затрат рассматривалось в качестве главной задачи при формировании цен.

Транспортные тарифы при централизованном управлении экономикой формировались тем же методом, что и цены на продукцию других отраслей. Формирование тарифов происходила по схеме «себестоимость перевозок плюс прибыль».

В условиях рынка тариф на услуги может колебаться в пределах физических границ своего изменения скрытой или явной форме. Колебания происходят под воздействием большой группы факторов, многие из которых не всегда поддаются учету. При выходе на рынок с новой услугой или продвижение услуг на новый рынок или сегмент рынка автотранспортное предприятие, оценив нижний и верхний предел цены, должно решить задачу установления контрактного уровня цен на свои услуги. Подход к определению цены зависит от экономической политики предприятия и целей, реализуемых им на рынке при продаже данной услуги. Однако все множество способов установления цен сводимо к трем взаимосвязанным методам, рассмотрим их [490].

1. Установление тарифа по себестоимости наиболее простой и часто употребляемый метод. К расчетной себестоимости услуги прибавляется

некоторая величина прибыли, которая, по мнению производителя, является для него достаточным стимулом к эффективной работе. Этот метод применим в случае, когда производитель является ведущим на рынке, либо находится вне конкуренции. Существует мнение, что этот метод позволяет адекватно распределить прибыль между производителем и потребителем, когда первый реализует недефицитную услугу, а для второго цена не является решающим фактором при приобретении услуги. Тем не менее, на основе показателя себестоимости невозможно принимать решения, руководствуясь, маркетинг - концепцией. Успех на рынке часто определяется не себестоимостью производства, а тем, когда, где, как и в каком количестве, транспортные услуги будут предложены потребителю, которого интересует в основном их потребительская стоимость.

2. При установлении тарифа по соотношению спроса и предложения он определяется на основе рыночной информации. Спрос в этом случае рассматривается как своеобразный баланс между ценой и предложением. Этот метод применим на немонополизированных, слабонапряженных рынках при ослабленном государственном регулировании. Тариф, уравнивающий спрос и предложение, в простейшем случае может быть определен следующим образом:

$$T = S (1 + P) C / Q , \quad (1.1)$$

где T (сомони) - тариф, уравнивающий спрос и предложение

S (сомони) - общественная себестоимость услуги;

P – средняя общественно необходимая норма рентабельности услуги;

C (сомони) – уровень спроса на каждый вид услуг;

Q (сомони) - уровень предложения на каждый вид услуг.

Чем выше спрос, тем выше тариф равновесия, при сокращении спроса тариф равновесия снижается. Разумеется, выход на рынок с равновесными ценами не всегда допустим, тем более в условиях несовершенства современной системы цен и тарифов, действующей в нашей стране.

Тем не менее, сопоставление равновесных цен с действующими на рынке позволяет оценить напряженность рынка и спрогнозировать тенденции развития

рыночных цен на услугу.

3. Установление тарифа по потребительской стоимости предполагает установление тарифа в соответствии с эффектом, получаемым клиентом от использования транспортной услуги. Согласно маркетинг – концепции потребительная стоимость услуги определяется оценкой, которую дают потребители. Основная трудность при реализации этого метода заключается в правильном определении потребительной стоимости транспортной услуги, формировании у потребителя необходимого отношения к реализуемой услуге.

В настоящее время на автомобильном транспорте в Республике Таджикистан формирование тарифов происходит по следующей формуле:

$$T = S + 2\%D + \%R \quad (1.2)$$

2% D – отчисление на строительства и ремонт автомобильных дорог;

%R - процент рентабельности, который равен на пассажирском транспорте в нынешних условиях 15%.

Необходимо отметить, что средний уровень тарифов на услуги городского пассажирского транспорта для населения городов устанавливается и регулируется Хукуматом города. При установлении данного уровня последние исходят, как правило, из двух основных условий:

- величина усредненного тарифа на одну поездку не должно составлять более 3 – 5 % уровня прожиточного минимума населения;
- величина указанного тарифа не может превышать часовых расходов на эксплуатацию личного автомобиля наиболее распространенного типоразмера в городе.

В настоящее время в Республике Таджикистан действуют следующие тарифы на перевозку пассажиров (табл. 1.14).

Тарифы на перевозку детей на междугородных маршрутах уменьшается на 50 %. Для некоторых регионов к тарифам добавляется коэффициенты:

- для ГБАО коэффициент - 1.3;
- для Согдийской области коэффициент - 0.9;
- для Раштского и Айнийского районов, горной Матчи коэффициент - 1.1.

В настоящее время тариф на городском пассажирском транспорте в городе

Душанбе установлен в размере 80 дирамов.

Таблица 1.14. Тарифы на перевозку пассажиров автотранспортом Республики Таджикистан

№ п/п	Вид сообщения	Тариф на 1 пассаж-км в дирамах
1.	Тариф на перевозку пассажиров автобусами	
	на городских маршрутах	12.7
	на пригородных маршрутах	9.7
	на междугородных маршрутах	9.2
2.	Тариф на перевозку пассажиров микроавтобусами	
	на городских маршрутах	12.7
	на пригородных маршрутах	10.7
	на междугородных маршрутах	10.7
3.	Тариф на перевозку пассажиров легковыми автомобилями - такси	
	- на 1 км расстояния	82
	- на 1 час простоя	820

Источник: Транспорт и связь Республики Таджикистан. Статистический сборник. - Душанбе: АПСРТ, 2015.- С. 44.

Проведенные исследование показали, что с помощью установленного тарифа невозможно покрывать все эксплуатационные расходы. Поэтому целесообразно рассмотреть калькуляцию расчета тарифа на городских маршрутах, который приведен в таблице 1.15.

Таблица 1.15. Расчет тарифа на городских маршрутах

№ пп	Показатели	Затраты на 1 пассаж-км в дирамах
1.	Заработная плата водителей	129.4
2.	Заработная плата кондукторов	75.1
3.	Начисление на ФСЗН, 25 %	51.1
4.	Затраты на топливо	110.4
5.	Затраты на смазочные и обтирочные материалы	10.9
6.	Затраты на износ и ремонт шин	10.8
7.	Затраты на приобретение запчастей	87.0

№ пп	Показатели	Затраты на 1 пасс- км в дирамах
8.	Амортизационное начисление	60.5
9.	Общехозяйственные расходы, 20 %	107.1
10.	Рентабельность перевозок, 15 %	96.3
	Всего затрат	738.6
11.	Тариф на 1 пасс-км (без налогов)	14.2
12.	Налог на добавленную стоимость, 20 %	2.5
13.	Отчисление на строительства и ремонт автомобильных дорог, 2 %	0.3
14.	Тариф на 1 пасс-км	17.0
15.	Стоимость проезда	80.22

Источник: расчеты автора

Как показывают данные таблицы 1.15, в данном случае среднемесячная заработная плата водителя составляет всего лишь 566 сомони. Проведенные исследования показали, что необходимо пересмотреть действующие тарифы и с учетом нынешних условий устанавливать новые тарифы. Необходимо повисит заработную плату водителей и кондукторов, и пересмотреть остальные эксплуатационные затраты. На основе вышесказанного мы предлагаем следующую калькуляцию тарифа на перевозку пассажиров на городских маршрутах, которая приведено в таблице 1.16.

Таблица 1.16. Расчет тарифа на перевозку пассажиров на городских маршрутах

№ пп	Показатели	Затраты на 1 пасс- км в дирамах
1.	Заработная плата водителей	145.9
2.	Заработная плата кондукторов	84.6
3.	Начисление на ФСЗН, 25 %	57.6
4.	Затраты на топливо	124.5
5.	Затраты на смазочные и обтирочные материалы	12.3
6.	Затраты на износ и ремонт шин	12.1

№ пп	Показатели	Затраты на 1 пасс- км в дирамах
7.	Затраты на приобретение запчастей	98.1
8.	Амортизационное начисление	68.2
9.	Общехозяйственные расходы, 20 %	120.7
10.	Рентабельность перевозок, 15 %	108.6
	Всего затрат	832.6
11.	Тариф на 1 пасс-км (без налогов)	15.6
12.	Налог на добавленную стоимость, 20 %	3.1
13.	Отчисление на строительства и ремонт автомобильных дорог, 2 %	0.3
14.	Тариф на 1 пасс-км	19.0
15.	Стоимость проезда	89.68

Источник: расчеты автора

Как показывают расчеты средние затраты на перевозку одного пассажира на городском пассажирском транспорте составляет около 90 дирамов при среднемесячной заработной платы водителей более 900 сомони, что на достаточном уровне покрывает эксплуатационные расходы[442]. Аналогично определяем тарифы на перевозку пассажиров на других автотранспортных сообщениях, которые приведены в таблице 1.17.

Таблица 1.17. Предлагаемые тарифы на перевозку пассажиров автотранспортом Республики Таджикистан

№ пп	Вид сообщения	Тариф на 1 пасс- км в дирамах
1.	Тариф на перевозку пассажиров автобусами	
	на городских маршрутах	19.0
	на пригородных маршрутах	14.5
	на междугородных маршрутах	13.8
2.	Тариф на перевозку пассажиров микроавтобусами	

№ пп	Вид сообщения	Тариф на 1 пассаж- км в дирамах
	на городских маршрутах	19.0
	на пригородных маршрутах	16.1
	на междугородных маршрутах	16.1
3.	Тариф на перевозку пассажиров легковыми автомобилями - такси	
	на 1 км расстояния	123
	на 1 час простоя	1230

Источник: расчеты автора

Реальный объем дотации определяется как разница между выручкой после увеличения стоимости проезда и выручкой до увеличения[442]:

$$\text{РОД} = \text{Д}^1 - \text{Д} = 128.1 - 85.4 = 42.7 \text{ млн. сомони}$$

Важно отметить, что начиная с 1997 г. в экономике Республики Таджикистан, замечаются положительные сдвиги, однако уровень развития пассажирского транспорта в достаточно хорошем уровне не удовлетворяет потребность населения.

Среди основных задач развития рынка пассажирских автотранспортных услуг являются следующие:

- во-первых, развитие инновационных форм организации пассажирских перевозок в условиях рынка;
- во-вторых, совершенствование механизма государственного регулирования рынка пассажирских транспортных услуг;
- в-третьих, совершенствование системы организации и управления рынка пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики.
- в-четвертых, развитие эффективных форм предпринимательской деятельности на рынке пассажирских автотранспортных услуг и объектов данного рынка;

- в пятых, разработка стратегии развития и изменения формы оказания пассажирских транспортных услуг в сельской местности предприятиями транспорта.

- в шестых, планирование и регулирование работы объектов и предприятий рынка пассажирских автотранспортных услуг;

- в седьмых, финансирование планов развития и деятельность предприятий рынка пассажирских автотранспортных услуг и объектов данного рынка;

- в восьмых, развитие маркетинговой и инновационной деятельности на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

- в девярых, создание современных транспортно-логистических пассажирских предприятий.

- в десятых, развитие международных связей со странами СНГ.

Таким образом, в нынешних условиях развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг требует разработки прогнозных расчетов и установление основных индикаторов на основе использования инновационных подходов развития.

ГЛАВА II. ИННОВАЦИОННЫЕ ПОДХОДЫ ЭФФЕКТИВНОГО ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

2.1. Инновационная деятельность как фактор устойчивого развития экономических систем

В нынешних условиях основу количественных сдвигов составляют взаимосвязанные факторы социально-экономического роста страны. В последние годы на смену традиционным факторам (динамика капитальных вложений, количество работников) пришла инновационная направленность экономического роста.

В условиях рыночных отношений понятие конкурентоспособности становится тождественным понятию способности к инновациям. Мировой опыт показывает, что на мировом рынке в конкурентной борьбе лидирует страна, которое имеет мощный инновационный потенциал.

Следует отметить, что в инновационной сфере происходит превращение научного продукта в готовую продукцию.

П. Друкер¹⁶ выделяет две ключевых функции бизнеса, такие как маркетинг и инновации. По мнению П. Друкера, с помощью инновации и маркетинга можно достичь конечный результат, а все остальное признаются как затраты.

С другой стороны, так как инновации играют важную роль в развитии маркетинга, можно утвердить, что основной функцией бизнеса – инновации.

Для оценки влияния инноваций на экономическое развитие регионов, на наш взгляд, важно изучать истории и этапы становления теории инноваций.

Следует отметить, что становления теории инноваций связан с периодом, когда в практической деятельности начали внедрять научные знания¹⁷.

Важно отметить, что основоположником инноваций признается экономист И. Шумпетер, который доказал, что инновация составляет основу

¹⁶ Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ./ П.Ф.Друкер - М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2007. -С. 69; Drucker P.F. Technology Management and Society/ P.F. Drucker. - L., 1970. -P. 69.

¹⁷ Инновационный менеджмент / под ред. В. М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Наука, 1997. -С.10.

экономического роста¹⁸. И. Шумпетер рассматривает инновацию как преобразование с учетом использования новых товаров, новых рынков для решения новых задач.

Вместе с тем, появление инноваций выводит из равновесия экономическую систему и тем самым стимулирует экономический рост. Этот процесс тянется до тех пор, пока инноваций не занимают значительную часть производства и не станут рутиной и под влиянием конкуренции рыночное равновесие восстанавливается¹⁹.

Важно отметить, что под рутиной понимаются повторяющиеся действия, обеспечивающие устойчивое и непрерывное воспроизводство отношений между хозяйственными субъектами, а также служит элементом передачи совокупности форм, методов и инструментов овладения и использования ограниченных ресурсов²⁰.

Вместе с тем, Н.Д. Кондратьев доказал наличие взаимосвязи длинных волн с техническим развитием производства, показывая волнообразный характер научно-технических открытиях. Переход к новому циклу Н.Д. Кондратьев связывал с волной значительных научно-технических изобретений и нововведений²¹.

Н.Д. Кондратьев выделил долгосрочные и среднесрочные циклы в промышленности и торговле. И. Шумпетер также выделил риск разработки и внедрения больших инноваций, которую берут на себя предприниматели²².

Следует отметить, что концепции И Шумпетера и Н.Д. Кондратьева привлекли внимание с середины 70-х годов, когда под влиянием глобального экономического кризисов уделялось большое внимание к исследованию механизма генерирования нововведений, как важному фактору макроэкономической динамики.

¹⁸ Шумпетер И. Теория экономического развития/ И.Шумпетер. - М.: Прогресс, 1982. -С. 159.

¹⁹ Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И.Иванова. - М.: Наука, 2002. -С. 16.

²⁰ Нельсон Р., Уинтер С. Эволюционная теория экономических изменений/ Р.Нельсон, С.Уинтер. - М.: ЗАО "Финстатинформ", 2000. -С. 31.

²¹ Кондратьев Н.Д. Основы проблемы экономической динамики. - М.: Наука, 1991; Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/ Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. -С. 370.

²² Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. 6-е изд. / Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -С. 20-26.

Важно отметить, что в 1975 году Г. Меншем выделены инновационные пики (1764, 1825, 1886 и 1935 гг.), которые приходятся на середину фазы депрессии²³.

Другой автор анализировал влияния депрессивного состояния экономики на возникновение инноваций²⁴. На основе проведенного анализа он выявил кластеры базисных инноваций.

Автор работы²⁵ считает, что депрессия скорее подавляет, чем ускоряет внедрения инноваций и в этот момент увеличивается социальное напряжение, что создает благоприятные возможности для организационных инноваций, которые создают условия для изменения технологической структуры экономики.

Другим исследователем²⁶ развивается социальная направленность теории инновационного роста и по ее мнению инновационная деятельность обладает не только экономической целесообразностью и ценой, но и имеет социальную ценность.

Т. Хегерstrand занималась исследованием проблем влияния инноваций на социально-экономическое развитие территорий, которая отражает волнообразный характер диффузии генераций нововведений. Т. Хегерstrand выделяет трех типов диффузии: диффузия расширения, диффузия перемещения и смешанный тип²⁷.

Важно отметить, что с концепцией Т. Хегерstrand тесно связана теория регионального жизненного цикла. Согласно этой концепции наиболее благоприятным местом для размещения новых продуктов являются большие города, а производство может и находиться и в периферийных регионах.

²³ Mensch G. Stalemate in Technology: Innovation Overcame the Depression/ G.Mensch. - Cambridge (Mass.), 1979. -P. 14.

²⁴ Kleinknecht A. Innovation Patterns in Crisis and Prosperity: Schumpeter's Long Cycle Reconsidered/ A.Kleinknecht. - Hong Kong, 1987. -P. 19-28.

²⁵ Freeman C. Technical Innovation, Diffusion and Long Wave/ C. Freeman. // The Long Wave Debate. - 1987. - P.43

²⁶ Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ./ П.Ф.Друкер - М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2007. -С. 69; Drucker P.F. Technology Management and Society/ P.F. Drucker. - L., 1970. -P. 69.

²⁷ Regional Policy: Readings in Theory and Applications / Ed. by Friedman J., Alonso W. - Cambridge, London, 1975; Хаггетт П. Пространственный анализ в экономической географии: пер. с англ. / Под ред. В.М. Гохмана и Ю.В. Медведкова. - М.: Прогресс, 1968. -С. 77.

Данную теорию развивает Ф. Перру. Он считает, что функционирования экономических полюсов осуществляется в центрах экономического пространства, где размещаются предприятия развивающихся отраслей²⁸.

Другой автор доказал, что в качестве экономических полюсов можно выдвигать не только предприятий лидирующих отраслей, но и особые территории, выполняющие функцию источника инноваций²⁹.

Х. Ричардсон дает предпочтение региональной агломерации, а также техническому прогрессу и социально-политическим составляющим³⁰.

В современных условиях в экономической литературе встречаются различные трактовки таких категорий, как «новация», «нововведение», «новшество» и «инновация»³¹.

В англо-русских словарях³² novation и innovation переводят как новация и инновация соответственно и оба переводят как новшество и нововведение.

Авторы работ³³, рассматривают инновацию как первое практическое внедрение научно-технического, организационно-экономического и производственного решения. С другой стороны, новшества превращаются в инновации после их коммерциализации.

Другой автор считает, что новшество - это результат деятельности, обладающий мировой новизной: форма выражения новых идей, новая форма выражения известных идей, научных исследований, являющийся сущностью любого товара, его свойством³⁴.

²⁸ Гугняк В.Я. Институциональная парадигма и политической экономии: на примере Франции/ В.Я.Гугняк. - М.: Наука, 1999. --С. 60-65.

²⁹ Географический энциклопедический словарь. Понятие и термины. / Гл. ред. А.Ф. Трешников. Ред. кол. Э.Б. Алаев, П.М. Алимпиев, А.Г. Воронов и др. - М.: Сов. энциклопедия, 1988. -С. 236 - 237; Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретическое и практическое аспекты государственного регулирования/ О.В. Кузнецова - М.: Эдиториал УРСС, 2002. -С. 26-27.

³⁰ Richardson H.W. Regional Growth Theory/ H.W.Richardson. - London. 1973; Handbook of regional and urban economics. Edited by P. Nijkamp, Free University. Amsterdam, 1986.- - P. 173.

³¹ Инновационный менеджмент / под ред. проф. В.А. Швандра, В.Я. Горфинкеля. - М.: Вузовский учебник, 2004. -С. 5.

³² Коваленко Е.Г. Англо-русский словарь по науковедению/ Е.Г.Коваленко. - М.: Издательство "ЭТС", 1999.- .- 456 с.; Англо-русский словарь по экономике и финансам / Под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993;- 378 с.; Мюллер В.К. Англорусский словарь/ Мюллер В.К. - М.: Рус. яз., 2000.- -552 с.

³³ Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / Под ред. В.М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Дело, 2006. С. 19-20.

³⁴ Прищепенко В.В. Маркетинг-менеджмент развития (перспектива инновационного менеджмента)/ Прищепенко В.В.. - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2005. С. 37.

Таким образом, новшеством является оформленный результат базовых разработок или опытно-конструкторских работ в какой либо сфере деятельности. Необходимо также различать такие понятия как «технология», «изобретение» и «открытие».

При этом под технологией следует понимать систематическое знание о процессе производства продукта или предоставление услуги в промышленности, сельском хозяйстве или торговле³⁵.

И.А. Иванов³⁶ рассматривает изобретение как вариант систематических знаний с целью решения технологической проблемы. Под открытием он понимает выявление неизвестных свойств материального мира, вносящих коренные изменения в уровень нашего научного познания.

Твисс Б³⁷ определяет инновацию как процесс, в котором изобретение или идея приобретает экономическое содержание. Приведенное определение дополняется часто пониманием инновации как полного процесса от идеи до готового продукта.

Д. Соколов, А. Титов и М. Шабанова под инновацией понимают конечный результат разработки нового улучшенного средства, направленной на удовлетворение определенных общественных потребностей, экономической эффективностью³⁸.

Автор работы³⁹ рассматривает инновации как доходное применение новшеств в виде новых технологий и экономических решений коммерческого характера.

Другой автор⁴⁰ рассматривает инновацию как фактор развития техники, технологии и освоения на отдельных объектах.

³⁵ Интеллектуальная собственность. Основные материалы: пер. с англ. РАН. - Сибирское отделение. Новосибирск: Наука, 1993. -С. 8-9.

³⁶ Иванов И.А. Инновационный менеджмент/ И.А.Иванов. - Ростов н/Д: БАРО-ПРЕСС, 2001. -С. 19.

³⁷ Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. -С. 36.

³⁸ Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/ Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.-165 с.

³⁹ Морозов Ю. Инновационный менеджмент/ Ю.Морозов. -Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.-225 с.

⁴⁰ Пригожий А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожий. М: Политиздат, 1989.- 154 с.

Согласно Руководству Фраскати инновация рассматривается как конечный результат инновационной сферы в виде улучшенного товара внедренного на практике, также в новом принципе к социальным услугам⁴¹.

Согласно работе⁴² инновацией признается конечный результат деятельности, направленной на разработку новых товаров и использование передовых организационных форм.

Автор работы⁴³ рассматривают инновацию как результат интеллектуального творчества, которое направлено на улучшение технологических процессов и используемых в определенных сферах деятельности.

Таким образом, можно выделить пять основных подходов к определению инноваций: объективный, процессный, объективно-утилитарный, процессно-утилитарный и процессно-финансовый⁴⁴.

Авторы работ рассматривают инновацию как результат инвестиционной деятельности, направленной на разработку, распределение новых видов товаров, услуг и технологий на уровне фирмы⁴⁵.

Другой автор рассматривает инновацию как объект, внедренный в производство в результате проведенного научного исследования, качественно отличный от предшествующего образца⁴⁶.

В.М. Аньшин и С.А. Филин рассматривают инновации как достижения научно-технического прогресса, предназначенные для использования в производстве и социальной сфере⁴⁷.

Таким образом, объективный подход опирается на определение инновации как конечного результата инновационной сферы, в виде улучшенного товара

⁴¹ Фатхудинов Р. Инновационный менеджмент/ Р.Фатхудинов. М.: Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000. -С. 17.

⁴² Научно-технический прогресс. Словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987.- 224 с.

⁴³ Инновационный менеджмент/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.-128 с.

⁴⁴ Баев Л.А., Шугуров В.Э. Системный подход к определению // Современные технологии в социально-экономических системах. - 1995. - С. 13.

⁴⁵ Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -С. 35.

⁴⁶ Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С. 11 .

⁴⁷ Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М. Аньшин., С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003. -С. 203.

внедренного на практике, также в модифицированном принципе к социальным услугам⁴⁸.

Процессный подход приемлем при разработке или создания новшеств, отношений распределения при распространении нового, отношений обмена при коммерциализации новшеств, отношений потребления при освоении, внедрении или использовании новшеств.

Важно отметить, что придерживающийся объективно-утилитарный подход А.А. Кутейников рассматривает инновацию как способ удовлетворения общественных потребностей основанных на достижениях НТП⁴⁹.

Другой сторонник этого подхода⁵⁰ считает, что инновации - это реальные возможности удовлетворения общественных потребностей, представляющие конкретные способы, пути и средства достижения основной цели производства.

Сторонником процессно-утилитарного подхода считается В.И. Громека, который рассматривал инновации как процесс, в ходе которого научная идея или техническое изобретение доводится до стадии коммерческого использования и начинает давать экономический эффект⁵¹.

Сторонник процессно-финансового подхода И.Т. Балабанов рассматривает инновацию как материализованный результат, полученный от вложении капитала в новые формы организации производства, обслуживания и управления, включая новые формы контроля, учета, методы планирования, приемы анализа и т.п.⁵²

Анализ различных определений понятия «инновация» зарубежными учеными показал, что трактовки этого понятия зависят от объекта и предмета исследования и соответствует процессно-утилитарного подходу⁵³.

⁴⁸ Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов - Ростов н/Д: Феникс, 2002. -С. 15.

⁴⁹ Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. -С. 12-13.

⁵⁰ Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С. 8.

⁵¹ Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977. -С. 36-37.

⁵² Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. -С. 14.

⁵³ Инновационный менеджмент: Учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; Под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С. 9; Менсфилд Э. Экономика научно-технического прогресса/ Э.Менсфилд. - М.: Прогресс, 1970.- 123с.; Фостер Р. Обновление производства: атакующие выигрывают/ Р. Фостер. - М.: Прогресс, 1987. ; Мончев Н. Разработки нововведения/ Н.Мончев. - М., 1976. -112с.; Перлани И. Нововведения в организациях/ И.Перлани. - М., 1980. -185 с.; Barnett Н. Innovation: the

Классификация инноваций является важным элементом любых научных исследований, связанных с инновациями. В настоящее время существуют различные подходы к классификации инноваций, что обусловлено как развитием научной мысли в масштабах целых наук и научных школ, так и разработками отдельных ученых⁵⁴

В целом, это классификации по причинам возникновения, по техническим параметрам, по степени радикальности, с точки зрения циклического развития техники, по сферам деятельности предприятия, по глубине вносимых изменений, по распространенности, по месту в производственном цикле, по характеру применения, по источнику возникновения, по роли в воспроизводственном процессе, по инновационному потенциалу, по типу новизны для рынка и т.д.⁵⁵

На наш взгляд, данные классификации инноваций можно дополнить таким критерием, как уровень реализации инноваций, - мегауровневый, макроуровневый, мезоуровневый, микро-/наноуровневый.

Basis of Culture Change/ H.Barnett. - N.Y., 1953. -P. 9; Drucker P.F. Technology, Management and Society/ P.F.Drucker. - L., 1970. -P. 69; Kingston W. The Political Economy of Innovation/ W.Kingston. - The Hague, 1984. -P. XII; Mendell S., Ennis D. Looking at innovation strategies/ S.Mendell, D. Ennis // Research Management . - 1985. - Vol. 28. - № 3. - P. 33; Riggs H.E. Managing high-technology companies/ H.E.Riggs. - Belmont, 1983. -P. 7-8; Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б.Санто. - М.: Прогресс, 1990. -С. 83; Сахал Д. Технический прогресс: концепции, модели, оценки: пер. с англ./ Д. Сахал - М.: Финансы и статистика, 1985. -С. 65; Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989. -С. 36; Hippel E. User's role in industrial innovations/ E.Hippel // Management of Research and innovation. - Amsterdam, 1980.-P. 56; Zaltman G. Innovation and Organizations/ G.Zaltman. - N.Y., 1973. -P. 10.

⁵⁴ Основы инновационного менеджмента: Теория и практика: учеб. пособие / Под. ред. П.Н. Завлина и др. М.: Экономика, 2000. -С. 24; Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С. 72; Бездудный Ф.Ф., Смирнова Г.А., Нечаева О.Д. Сущность понятия "инновация" и его классификация / Ф.Ф.Бездудный, Г.А.Смирнова, О.Д.Нечаева// Инновации. - 1998. - № 2 (3). - С. 3-13; Акмаева Р.И. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Р.И.Акмаева. - Ростов н/Д: Издательство "Фолиант", 2004. -С. 60; Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. -С. 12; Уткин Э.А., Морозова Н.И., Морозова Г.И. Инновационный менеджмент/ Э.А.Уткин, Н.И.Морозова, Г.И. Морозова. - М.: АКАЛИС, 1996. -С. 11; Яковец Ю.В. Ускорение научно-технического прогресса. Теория и экономический механизм/ Ю.В. Яковец. - М.: Экономика, 1988. -С. 95-96; Инновационный менеджмент: учеб. пособие / Под ред. д.э.н. проф. Л.Н. Оголевой. - М.: ИНФРА-М, 2002. -С. 18; Медынский В.Г., Ильдеменов С.В. Реинжиниринг инновационного предпринимательства/ В.Г.Медынский, И С.В.льдеменов.- М.: ЮНИТИ, 1999. -С. 17-19; Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. -С. 6; Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов. 6-е изд./ Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -С. 26-30.

⁵⁵ Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А.Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. -С. 21; Титов А.Б. Маркетинг и управление инновациями/ А.Б.Титов. - СПб: Питер, 2001. -С. 10; Фоломьев А.Н., Э.А. Гейгер Менеджмент инноваций. Теория и практика/ А.Н.Фоломьев, Э.А. Гейгер. - М.: АИРО-XX, 1997. -С. 14-15; Grossi G. Promoting Innovation in a Big Business // Long Range Planning. - 1990. - Vol. 23. - N. 1. - P. 41-58; Берзин И.Э., Пикунова С.А., Савченко Н.Н., Фалько С.Г. Экономика предприятия: учеб. для вузов / Под ред. С.Г. Фалько. - М.: Дрофа, 2003. -С. 270; Прищепенко В.В. Маркетинг-менеджмент развития (перспектива инновационного менеджмента). - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2005. -С. 53; Макарин Н.П., Шаборкина Л.В. Инновационный менеджмент: учеб. пособие. - Саранск: Изд-во Мордов. ун-та, 1997. -С. 10; Инновационный менеджмент: справ, пособие / Под. ред. П.Н. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Миндели. 2-е изд., перераб. и доп.- М.: ЦИСН, 1998. -С. 4-5; Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С. 11.

Важно отметить, что инновации появляются на наноуровне, на уровне отдельного человека и мотивация человека для инноваций - это максимальное получение результата при минимальных затратах труда⁵⁶. Реализация инноваций на микроуровне ограничивается одним предприятием. Инновации на мезоуровне распространяются на территории районов и областей.

Макроуровень, характеризует реализацию инноваций на территории отдельной страны. Инновации на мегауровне постепенно охватывают, распространяясь из эпицентра, практически всю населенную территорию планеты, глубоко ее трансформируя.

Автор диссертационного исследования считает, что инновация – это конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формированию инновационной экономики.

. Как базовое понятие инновация тесно связан с такими понятиями как инновационная деятельность, инновационный процесс, инновационная политика, инновационная сфера, инновационная инфраструктура и др.

В современных условиях в экономических источниках отсутствует единый взгляд к определению данных понятий. По мнению одних авторов, это синонимы, другие - считают, что эти понятия различаются и в тоже время одни считают, что инновационный процесс включает инновационную деятельность, другие - наоборот⁵⁷.

Одни авторы инновационную деятельность рассматривают как процесс⁵⁸.

Другие ученые разделяют понятия инновационная деятельность и процесс⁵⁹.

⁵⁶ О.В. Иншаков Инновационный фактор национальной и региональной конкурентоспособности России / Е.Н. Александрова, И.В. Рындина//Региональная экономика: теория и практика.-2006. -№ 4 (31).-С. 13.

⁵⁷ Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 81.

⁵⁸ Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 82.

⁵⁹ Инновационный менеджмент: учебник / Под ред. Проф. В.А. Швандара, проф. В.Я. Горфинкеля. - М.: Вузовский учебник, 2005. -С. 6-7; Инновационный менеджмент: учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. -М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003. -С. 9.

Авторы работы⁶⁰ рассматривают инновационную деятельность как деятельность, направленную на внедрение результатов научных исследований для повышения качества товаров, улучшения технологии их производства с последующим внедрением на внутреннем и внешнем рынках".

Другие авторы считают, что инновационная деятельность предприятия может быть совокупностью особого рода работ по созданию новшества и распространению его в хозяйственной системе⁶¹.

На наш взгляд, понятие «инновационная деятельность» более широкое, чем «инновационный процесс». Инновационный процесс должен завершаться получением инновации, пригодной для практического использования и распространения.

Таким образом, инновационная деятельность состоит из целого комплекса научных, технологических, финансовых и коммерческих мероприятий⁶². Инновационная деятельность, на наш взгляд, включает в себя изучение рынка транспортных услуг с целью определения потребностей в инновациях, инновационный процесс, а также деятельность, связанную с распространением этих инновации.

М. Портер считает, что важными источниками экономического роста страны являются развитие на основе факторов производства, инвестиций и инновационной активности"⁶³.

Инновационная инфраструктура-это совокупных взаимосвязанных систем, необходимых для эффективного осуществления инновационной деятельности.

Общая концепция формирования инновационной политики на пассажирском транспорте автором рассматривается со следующих позиций:

⁶⁰ Основы инновационного менеджмента. Теория и практика: учеб. пособие / Под ред. П.Н. Завлина, А.К. Казанцева, Л.Э. Миндели. - СПб.: Наука, 1997. -С. 14.

⁶¹ Янковский К.П., Мухарь И. Организация инвестиционной и инновационной деятельности/ К.П.Янковский, И. Мухарь - СПб.: Наука, 2001. -123 с.; Швец С.К. Экономические проблемы управления производственными инновациями на предприятии (фирме): монография. ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова, 1996. -144 с.; Швец С.К. Корпоративные инновационные стратегии: монография. - СПб: изд-во СПб филиала ГУ-ВШЭ, 2002.-179 с.

⁶² Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 83.

⁶³ Портер М. Международная конкуренция/ М.Портер. - М.: Международные отношения, 2000. -С. 163; Портер М. Конкуренция: пер. с англ./ М. Портер - М. Вильяме, 2000.-155 с.

- сбалансированная инновационная политика и создание системы управления инновациями являются важнейшими условиями обеспечения эффективной и устойчивой работы пассажирского автомобильного транспорта;
- финансовое обеспечение инновационной деятельности должно основываться на его целевой ориентации и финансировании за счет различных источников, грантов и др.;
- уровень качества транспортного обслуживания, гибкое реагирование на запросы пассажиров и тарифной политики являются важнейшими показателями конкурентоспособности соответствующих видов транспорта, инструментом для завоевания рынка транспортных услуг;
- повышение качества транспортного обслуживания требует перехода от конкуренции к сотрудничеству с другими видами транспорта. Необходима разработка модели сотрудничества с другими видами транспорта с целью удовлетворения растущих потребностей населения на основе обеспечения комплексного транспортного обслуживания;
- необходима разработка эффективной технологии обслуживания различных групп населения, подчинения интересов транспорта интересам пассажиров, что является взаимовыгодным для обеих сторон.

Особый интерес представляет отличия понятий «новшество» и «инновация». Новшество - конечный результат экспериментальных исследований, а инновация результат получения нового товара при внедрении новшеств.

Следует отметить, что важными аспектами изучения инноваций являются их классификация. Многие исследователи провели классификацию инноваций по различным признакам. Нами предложена уточненная классификация инноваций, которая приведена на рисунке 2.



Рисунок 2. Предлагаемая классификация инноваций

Особый интерес представляет классификации инноваций по уровню новизны. На основе материала проведенного исследования нами предложена классификация инноваций по уровню новизны, которая приведена на рисунке 3.

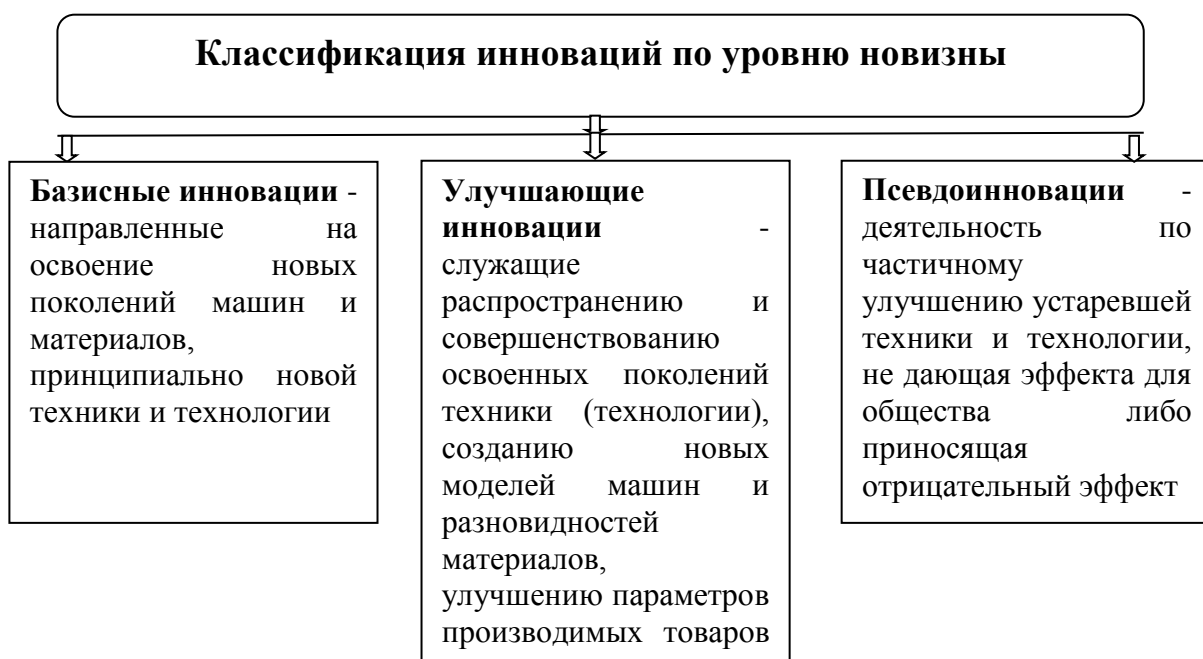


Рисунок 3. Классификация инноваций по уровню новизны

Некоторые авторы⁶⁴ выделяют понятие инновационной сферы, которая рассматривается как система взаимодействия инвесторов, производителей конкурентоспособной продукции (услуг) и развитой инфраструктуры⁶⁵.

Инновационная инфраструктура в экономических источниках рассматривается как совокупность организационных и управляющих подсистем, необходимых для эффективной реализации инновационной деятельности⁶⁶. Кроме того, исследователи выделяют рыночный характер инновационной инфраструктуры.

Важно отметить, что на современном этапе покупатели становятся участниками инновационного процесса. Механизм управления инновационным процессом, отражает необходимость постоянного учета мнения потребителей,

⁶⁴ Ковалев Г.Д. Инновационные коммуникации/ Г.Д.Ковалев. -М.: ЮНИТИ, 2000. –С. 217; Морозов Ю.П. Инновационный менеджмент. -М.: ЮНИТИ, 2000.- С. 9.

⁶⁵ Морозов Ю.П. Инновационный менеджмент/ Ю.П.Морозов.- М.: ЮНИТИ, 2000. -С. 9.

⁶⁶ Гамидов Г.С., Колосов В.Г., Османов Н.О. Основы инноватики и инновационной деятельности/ Г.С Гамидов., В.Г.Колосов, Н.О.Османов. -СПб.: Политехника, 2000. –С. 9.

начиная с выявления новых рыночных потребностей в транспортных услугах и заканчивая качественным обслуживанием и своевременным оказании транспортных услуг, которая приведена на рисунке 4.



Рисунок 4. Предлагаемый механизм управления инновационным процессом на рынке услуг

Инновации в сфере обслуживания представляют собой процесс обновления всех сторон работы с клиентами, ориентации сотрудников на поиск оригинальных путей взаимодействия с клиентами. Поиск эффективных форм управления инновациями связан с выделением и обособлением подразделений, занимающихся инновациями и долгосрочными проблемами развития компании, а также с необходимостью создания механизма интеграции и координации деятельности, взаимодействия в ходе разработки и внедрения инноваций.

На разработку целей инновационной политики, ее принципов, а также механизмов реализации влияет государственное регулирование. Основой инновационной политики Республики Таджикистан является формирование и развитие национальной инновационной системы, которая представляет собой

совокупность взаимодействующих субъектов государственного и частного секторов экономики.

Активизация инновационной деятельности требует, с одной стороны, государственного управления и координации действий всех ее субъектов, с другой - интеграции всех заинтересованных структур в реализации инноваций, привлечении инвестиций, создании условий, способствующих инновационному процессу и внедрению достижений науки и техники в экономику страны.

Механизм формирования и реализации инновационной политики за рубежом различен, однако сходны закономерности развития производства и подходы к инновационной деятельности: наличие эффективной системы маркетинга и сбыта, осуществляющей связь предприятия с конечным потребителем; всесторонний учет потребностей клиента при самом высоком уровне надежности выполнения принятых обязательств; рост расходов на научные исследования и разработки, основной источник финансирования при этом - собственные средства предприятия, государственные целевые программы и фонды, фонды частных инвесторов.

Выполненное исследование позволяет сделать вывод: инновационный прорыв для Республики Таджикистан представляет собой реальную составляющую быстрой модернизации страны, путь повышения социально-экономического развития общества. Причем анализ результатов проведенных исследований показал, что наряду с такими факторами, сдерживающими процессы разработки и внедрения инноваций, как финансовые и информационные, можно выделить следующие: недостаточное развитие законодательства в области инновационной деятельности; дефицит специалистов в области разработки и внедрения новых технологий, продуктов в рыночных условиях; отсутствие эффективных методик вовлечения новых технологий в хозяйственный оборот; низкое качество инновационного менеджмента (высокий удельный вес руководителей, которые не видят необходимости в инновационной деятельности).

Теперь переходим к исследованию вопросов влияние инноваций на развитие пассажирского автомобильного транспорта.

2.2. Влияние инноваций на развитие пассажирского автомобильного транспорта

В настоящее время инновационная ориентация политики Правительства Республики Таджикистан, прежде всего, направлена на сокращение технологического отставания республики от развитых стран мира и повышение качества жизни граждан республики средствами инновационного развития экономики.

В связи с этим в нашей стране в целях ускорения роста инновационной активности и регулирования инновационной сферы было принято ряд нормативно – правовых актов⁶⁷ регулирующих инновационную деятельность, в стране, на базе которых разработана Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг.(от 30 апреля 2011 года № 227).

Конечной целью данной Программы является формирование инновационной экономики в стране и за счёт этого вывод на отечественном и международном рынке конкурентоспособных товаров, процессов и услуг.

⁶⁷Закон Республики Таджикистан «О науке и государственной научно- технической политике» (1998 г); Закон Республики Таджикистан «Об Академии наук Республики Таджикистан» (2002г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Концепции государственной научно- технической политики Республики Таджикистан» (1999г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы развития точных наук в Республике Таджикистан на 2005-2008 годы» (2003г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «О государственной поддержке формирования, использования защиты национальных информационных ресурсов Республики Таджикистан» (2003г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Правил формирования, экспертизы, утверждения, финансирования и реализации научных и научно – технических программ и проектов, финансируемых из государственного бюджета Республики Таджикистан» (2006г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Стратегии Республики Таджикистан в области науки и технологий на 2007-2015 годы» (2006); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы подготовки научных кадров в Республике Таджикистан на 2009-2015 годы» (2008); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы интеграции науки и высшего образования Республики Таджикистан на 2010-2015 годы» (2009г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы внедрения научно – технических достижений в промышленное производство Республики Таджикистан на 2010-2015 годы» (2009г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы развития естественных, математических наук на 2010-2020годы» (2010г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Перечня приоритетных направлений научных исследований в Республике Таджикистан на 2010-2012 годы» (2010г); Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Стратегии Республики Таджикистан в области науки и технологий на 2011 – 2015 годы» (Новая редакция, 2011г.); Постановление Правительства Республики Таджикистан от 30 апреля 2011г. №227 «Программа инновационного развития Республики Таджикистан на 2011-2020 годы»; Закон Республики Таджикистан «О промышленных образцах» от 28 февраля 2004 г. (№16); Закон Республики Таджикистан «Об изобретениях» от 28 февраля 2004г. (№17); Закон Республики Таджикистан «О правовой охране топологий интегральных микросхем» от 22 декабря 2006г. (№218); Закон Республики Таджикистан «О товарных знаках и знаках обслуживания» от 5 марта 2007г. (№234), в новой редакции; Закон Республики Таджикистан «Географических указаний» от 5 марта 2007г. (№236); Закон Республики Таджикистан «О технологическом парке» от 21 июля 2010г. (№629); Закон Республики Таджикистан «Об инновационной деятельности» от 16 апреля 2012 г. (№ 822).

В вышеперечисленных документах в той и или иной степени отражены аспекты, имеющие прямое отношение к проблеме инновационного развития в стране.

Также, указанные законы регулируют правоотношения, связанные с созданием, правовой и охраной и использованием объектов интеллектуальной собственности на территории страны, имеющие самое непосредственное отношение к сфере науки и техники и способствующие развитию инновационных процессов в стране.

Однако, несмотря на существующий правовых базовых условий, и государственная программа в области инновационной деятельности, уровень инновационной активности в Республики Таджикистан до сих пор останется на низком уровне. Республика Таджикистан на сегодняшний день по уровню инновационной активности, удельному весу высокотехнологической продукции в структуре производства и экспорта, развитию инновационной инфраструктуры существенно отстает от экономически развитых стран мира. В стране практически не производится современная высокотехнологичная продукция. Наблюдается снижение темпов роста в реальном секторе экономики, в частности в промышленности. Ее научный потенциал пока еще не сконцентрирован в должной мере на решении приоритетных проблем инновационной экономики.

Важно отметить, что за последние годы в экономике Республики Таджикистан наблюдается значительный рост основных макроэкономических показателей, и улучшения социально-экономическое положение страны. Согласно ряда официальных источников⁶⁸ за 2014 год объем ВВП в стране сложился в сумме 45,6 млрд. сомони, а его реальный рост – 6,7%. Денежные доходы населения по сравнению с предыдущим годом выросли на 12%, составив 23,8 млрд. сомони, вклады населения в банках увеличились на 21%. Уровень бедности в стране удалось снизить с 35,6% до 32%.

Однако, несмотря на повышение уровня социально-экономического развития на сегодняшний день в Республике Таджикистан наблюдается целый

⁶⁸ www. prezident.tj. Послание Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 23.01. 2015 г.

ряд нерешенных проблем. В качестве основной проблемы можно отметить низкий уровень инновационного потенциала.

По данным Международной бизнес – школы (INSEAD), Корнельского университета (Cornell University), и Всемирной организации интеллектуальной собственности (World Intellectual Property Organization, WIPO) Республика Таджикистан по уровню инновационной активности среди 143 стран мира в 2014 году заняла 137 место⁶⁹(23.7- индекс) (рисунок 5). В данном отчете дается оценка ситуации на основе 84 показателей, включая качество образования в основных университетах, доступность микрофинансирования, сделки с привлечением венчурного капитала. Кроме того, Таджикистан в ежегодном рейтинге Doing Business в 2014г. занял 143-е место среди 189 стран мира, потеряв 2 позиции по сравнению с предыдущим годом.

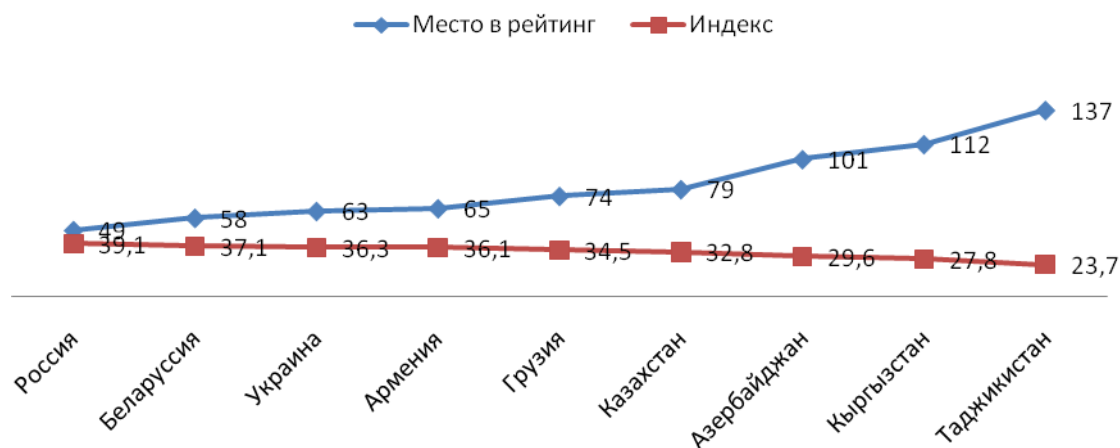


Рисунок 5. Рейтинг стран мира по индексу инноваций в 2014г.⁷⁰

В результате этого на сегодняшний день темпы и объём выполненных научно – исследовательских работ в Республике Таджикистан не могут считаться удовлетворительными. Так, согласно проведенного нами анализа, средние показатели количества публикаций в год на одного научного сотрудника в 2014

⁶⁹ Рейтинг стран мира по индексу инноваций-2014//<http://gtmarket.ru/ratings/global-innovation-index/info>

⁷⁰ Рейтинг стран мира по индексу инноваций-2014, Режим доступа: <http://www.eurosvita.net/index.php/?category=1&id=3407>. (дата обращения: 11.09.2015 г).

году составляет 0,86⁷¹, т.е. на одного сотрудника не приходится даже одна статья. Также, согласно рейтингу стран мира по уровню научно – исследовательской активности⁷² в 2014 году таджикскими учеными опубликовано примерно 0,002% (128 место) от общего числа научных работ, учёными США 25,6% (1 место), Китай – 10,8% (2 место), Япония - 5,6%(3 место), Германия - 5,5% (4 место), Великобритания – 5,6% (5 место), Россия – 1,7% (15 место), Украина – 0,2% (42 место), Белоруссия – 0,04% (60 место), Армения - 0,02% (75 место), Азербайджан – 0,01% (80 место), Узбекистан – 0,017% (82 место) Казахстан – 0,010% (91 место).

Главным причинам, способствующих такому положению, по нашему мнению, является влияние следующих факторов:

- низкая инновационная и инвестиционная активность бизнеса;
- нехватка кадров, их неподготовленность к инновационной деятельности;
- отсутствие рыночных стимулов и соответствующей инновационной инфраструктуры;
- недостаточное финансирование инновационной деятельности;
- высокий уровень физического и морального износа основных фондов промышленности, который сегодня требует замены или глубокой модернизации;
- наличие административных барьеров и элементов коррупции и т.п.

Современное развитие экономики, обусловленное необходимостью перехода на инновационный путь, предлагает активизацию инновационной деятельности предприятий, отраслей национальной экономики в целом. Анализ процесса инновационной деятельности позволяет делать выводы о том, что ее результат несет значительную экономическую и социальную полезность, удовлетворяющую потребности экономики и существует объективная связь между инновационным и экономическим развитием. Инновационная деятельность связана с процессом создания и распространения инноваций. В условиях рыночной конкуренции усиливается необходимость активизации

⁷¹ Шукуров Т., Алибаева М.М., Миралиев К. Мониторинг результативности научно – исследовательских работ НИО республики/ Т. Шукуров, М.М. Алибаева, К. Миралиев // Сборник научных статей региональной конференции на тему «Состояние науки в Республике Таджикистан» Душанбе, 2015. С. 53-58.

⁷² Рейтинг стран мира по уровню научно-исследовательской активности в 2014. Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/scientific-and-technical-activity/info> (Дата обращения -26.08.2015).

инновационной деятельности субъектов рыночной экономики. При этом инновационная активность является важнейшей характеристикой степени интенсивности инновационной деятельности, эффективности использования инновационного потенциала по созданию инновации и ее коммерциализации. Все это свидетельствует о том, что активизация инновационной деятельности с целью достижения положительного инновационного результата должна быть управляемым процессом.

Создание условий инновационной активности предприятий является также важнейшей задачей стратегического управления на макроэкономическом уровне. Формируя и реализуя функциональные макро инновационные стратегии, государство должно создавать стимулы, заинтересовывающие предприятия вкладывать средства в решение задач инновационного развития. Одним из стимулов роста инновационной активности предприятий является налоговое регулирование инновационной деятельности.

Инновационная активность должна способствовать созданию таких условий инновационной деятельности, которые позволили бы поддерживать на необходимом уровне процесс использования нововведений, обеспечивать выпуск наукоемкой продукции. Она усиливает необходимость разработки и внедрения в производство инновации, развитие научно-технических подразделений предприятий, повышения уровня образованности рабочих и специалистов. На современном этапе перехода к рыночной экономике реализуется Государственная программа инновационного развития Республики Таджикистана на 2011-2020 годы.

В данных законодательных актах определены основные задачи инновационного развития страны. Среди задач особое место отводится стимулированию научно-технической и инновационной активности, формированию нормативно-правовой базы инновационной деятельности, вовлечение научного потенциала страны в инновационные процессы, эффективное использование научно-технологических разработок и изобретений, создание и развитие инновационной инфраструктуры. Таким образом, следует отметить, что государством предпринимаются эффективные меры по созданию

инновационной системы, способствующей эффективному внедрению в отраслях национальной экономики инноваций-продуктов, инноваций-процессов и социальных инноваций.

Следует отметить, что при осуществлении инновационной политики, предприятие должна постоянно учитывать пожелание потребителей и производить высококачественные товары (услуги). В нынешних условиях рынок создает необходимые условия для проведения инноваций.

Важно отметить, что экономика страны вступила в новый, сложный и противоречивый период развития, где большое значение приобретают научно-технологические преобразования. В этих условиях встала проблема активизации инновационной деятельности автотранспортных предприятий с целью максимального использования научно-технологического и кадрового потенциала развития национальной экономики.

Проводимые в стране социально-экономические преобразования приводят к снижению темпов экономического роста, уровня конкурентоспособности национальных предприятий и неразвитости инновационного предпринимательства.

Важным направлением стратегии перевода экономики на инновационный тип развития является организация эффективной системы стимулирования инновационной деятельности автотранспортных предприятий. Повышения эффективности инновационной деятельности предприятий может быть достигнуто следующим образом. Во-первых, путем создания институтов инновационного развития, которые обеспечивают формирование национальных приоритетов инновационного развития и инновационной инфраструктуры, адекватную оценку научно-технологических ресурсов, необходимых для достижения намеченных целей. Во-вторых, укреплением научно-технологического потенциала страны путем активизации инновационной деятельности предприятий и организаций. В-третьих, формированием институциональных основ становления национального рынка инноваций. Данный подход должен стать неотъемлемой частью стратегии перевода национальной экономики на инновационный тип развития. Необходимо адресное

и целевое налоговое стимулирование, позволить предприятиям уменьшить налогооблагаемую базу по налогу на прибыль в части расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.

Основой обобществления производства становятся нововведения, которые обеспечивают высокотехнологичность, конкурентоспособность товаров и услуг всех заинтересованных экономических агентов рынка. Такая новая хозяйственная система ориентирована не на экстенсивный экономический рост, а на достижения эколого-экономической сбалансированности при максимальном ресурсосбережении на основе использования наукоемкой технологии и выхода на мировые рынки научно-технических нововведений.

Транспортный комплекс также не может оставаться в стороне от основной линии инновационного развития экономики Республики Таджикистан. Формирование рыночных отношений требуют высокого качественного уровня транспортного обслуживания населения.

Основной задачей пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП) является оказание транспортных услуг населению. Особенностью функционирования ПАТП является дотационный характер их финансирования. Указанные особенности следует учитывать при управлении инновационным развитием ПАТП. При внедрении инновационных транспортных проектов для каждого маршрута следует учитывать структуру автопарка ПАТП. Поскольку инновационные проекты в ПАТП финансируются из бюджета, возникает представление о том, что в данном случае отсутствует инновационный риск.

Важно отметить, что, несмотря на плановый характер бюджетного финансирования ПАТП, в нынешних условиях возможны определенные отклонения от бюджетных обязательств, и они носят вероятностный характер. Следовательно, объем бюджетного финансирования можно определить как случайную величину. Поскольку функционирование ПАТП осуществляется в дотационном режиме и требуемый объем этих дотаций зависит от результатов производственной деятельности предприятия, то эта величина также является случайной. Случайный характер будет иметь экономический эффект от

реализации инновационного проекта. Тогда для эффективной реализации инновационного проекта в ПАТП должно быть выполнено условие⁷³.

$$B \geq I + D - \mathcal{E}, \quad (2.1)$$

где B - объем бюджетного финансирования деятельности ПАТП;

I - затраты на инновационный проект, реализуемой в ПАТП ;

D - дотации, требуемые для функционирования ПАТП;

\mathcal{E} - экономический эффект от реализации инновационного проекта в ПАТП.

Вероятность выполнения условия $P(B \geq I + D - \mathcal{E})$ будет представлять собой вероятность успешной реализации инновационного проекта в ПАТП. В то же время величина

$$R = 1 - P(B \geq I + D - \mathcal{E}) = P(B < I + D - \mathcal{E}) \quad (2.2)$$

будет представлять собой степень инновационного риска. Очевидно, что мерой этого риска будет являться величина

$$M = I + D - \mathcal{E} - B. \quad (2.3)$$

Если вероятность выполнения условия $P(B \geq I + D - \mathcal{E})$ менее некоторого порогового значения, то становится целесообразной поэтапная реализация проекта.

Условие эффективной реализации подобных проектов будет иметь вид:

$$B \geq \sum_{i=1}^N I_i + D - \sum_{i=1}^{N-1} \mathcal{E}_i \quad (2.4),$$

где N - количество этапов инновационной эволюции (количество инновационных подпроектов). Эта величина выбирается таким образом, чтобы выполнялось приведенное выше условие.

При реализации инновационного проекта в форме инновационной эволюции, то есть при делении проекта на ряд подпроектов, необходимо также выполнение условия:

⁷³ Шахов А. Ю. Управление инновационной деятельностью муниципального транспортного предприятия на основе моделирования финансовых результатов. Автореф. дисс...канд.экон.наук:08.00.05/ А.Ю. Шахов -Орел, 2010.-24 с.

$$\prod_{i=1}^N P_i (B \geq I + D - \mathcal{E}) \geq 0,5 \quad (2.5)$$

Это условие учитывает необходимость одновременного успешного финансирования всех подпроектов, на которые был разделен рассматриваемый проект.

Эффективная инновационная деятельность с бюджетным финансированием на ПАТП невозможна без ее внутрихозяйственного финансового контроля, так как имеет место определенная вероятность нецелевого использования бюджетных средств.

Подобный контроль должен осуществляться на всех стадиях инновационного процесса. При этом основой контроля является целесообразность применения моделирования финансовых результатов инновационной деятельности в соответствии с разработанными методиками. На этапе предварительного контроля моделирование служит либо для принятия решений по управлению инновационной деятельностью, либо для контроля эффективности решений, принятых с использованием какой-либо другой методологии. На этапе текущего контроля моделирование позволяет прогнозировать дальнейшие финансовые результаты инновационной деятельности с учетом уже реализованных подпроектов и выработать решения по их корректировке. На этапе последующего контроля моделирование позволяет сравнить прогнозируемые и реальные финансовые результаты инновационной деятельности и сделать либо выводы о корректировке методики статистического моделирования, либо обнаружить существенные отклонения от ожидаемых финансовых результатов, что свидетельствует о неправильном выборе проекта или о возможности нецелевого использования бюджетных средств.

Таким образом, инновационная политика на пассажирском транспорте в значительной степени способствует развитию рынка услуг пассажирского транспорта.

Проблемы формирования адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском транспорте рассмотрены в следующем параграфе.

2.3.Формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте

Формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском транспорте предполагает использование следующих основных методов:

- управление транспортными ресурсами;
- управление транспортными процессами;
- управление корпоративными знаниями на пассажирском транспорте.

Следует отметить, что формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском транспорте в значительной степени зависит от уровня инновационного потенциала страны.

На наш взгляд, основными факторами, сдерживающих развитие инновационного потенциала в Республике Таджикистан являются[419]:

- низкий уровень финансирования сферы НИОКР;
- низкий уровень оплаты труда научных работников;
- недостаточный уровень профессиональной подготовки кадров, занимающиеся научно – исследовательской и конструкторской работы.
- отсутствие четкого механизма государственной поддержки инновационных организаций;

В нынешних условиях перехода экономики к инновационному типу развития, является основой обеспечения стабильного и качественного экономического роста. Это концептуальное положение подтверждается тем, что во многих развитых странах инновационная экономика обеспечивает до 30% роста ВВП⁷⁴.

В последние годы НИОКР становятся важным элементом бизнес-процессов предприятий сферы услуг, и по уровню наукоемкости сфера услуг быстро приближается к сфере производства товаров. В расходах на

⁷⁴Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12.- С. 40-52.

НИОКР частного сектора ее доля за последние двадцать лет выросла в 8 раз, а ряд отраслей услуг - информационно-компьютерные, телекоммуникации и торговля - превосходят показатель наукоемкости в обрабатывающей промышленности⁷⁵.

В нынешних условиях инновационный потенциал сферы услуг в основном увеличивается за счет государственного финансирования. Основная часть государственных средств направляется в научно-исследовательские центры. Для ряда отраслей национальной экономики, необходимы расходы государства на фундаментальные разработки, стимулирующие инновации, способствующие повышению качества материальных ресурсов, производства, системы экономических отношений.

Важно заметить, что инновационные процессы, проходящие в мировой экономике, затронули практически все стороны экономического развития, в том числе и сферу услуг.

Процесс изменения научного знания в инновацию, трансформируется по мере прохождения разных фаз своего жизненного цикла, и считается как инновационный процесс.

Важно отметить, что в отличие НТП инновационный процесс не заканчивается выпуском новой продукции на рынок. Инновационный процесс не завершается после появления на рынке товара, так как по мере распространения новшество рационализируется, становится более эффективным. Основой инновационного процесса является процесс по модернизации новой техники и технологии.

На наш взгляд, инновационный процесс предполагает собой инновационную деятельность в области проводимых исследований.

Инновационная деятельность в сфере услуг может проявляться при производстве новой или усовершенствованной услуги на рынок.

⁷⁵ Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12.-С. 40-52.

Мировой опыт показывает, что важнейшим инструментом государственного стимулирования инновационной деятельности является финансирование. Каждое государство реализует свою финансовую политику, исходя из своих национальных интересов с учётом ряда экономических, социальных и политических факторов.

В Республике Таджикистан основными источниками инвестирования инновационной деятельности являются (рисунок 6):

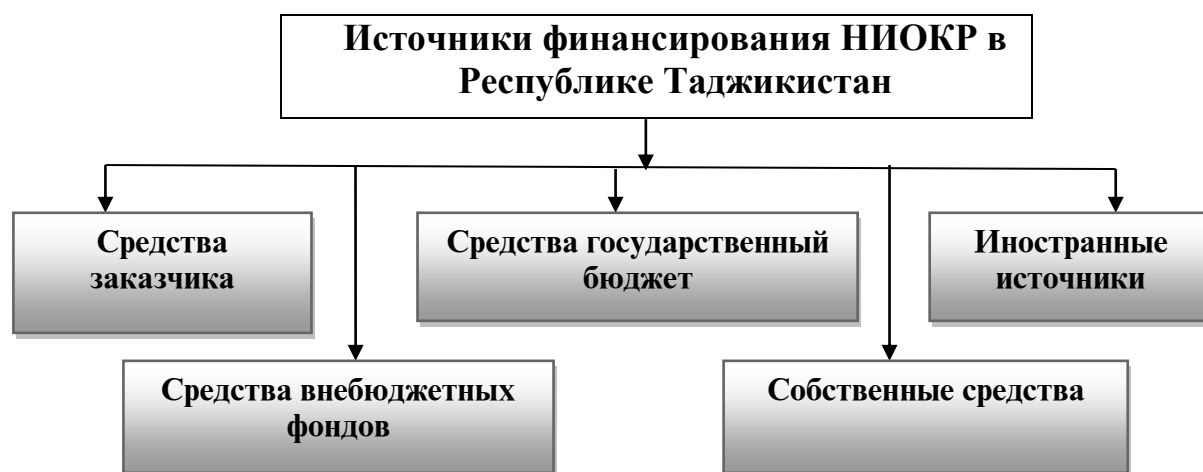


Рисунок 6. Источники финансирования НИОКР в Республике Таджикистан

Важно отметить, что среди существующих источников финансирования НИОКР в Республике Таджикистан в настоящее время ведущее место занимает государственный бюджет.

Проведенный нами анализ показал, что основными источниками финансирования НИОКР в Республики Таджикистан на сегодняшний день является государственный бюджет - 99,07% (38549330,68 сомони). Доля финансирования за счет собственных средств и средства иностранных источников составляет всего лишь 0,93% (360922 сомони) [419, С. 33].

Следует отметить, что наиболее важным показателем финансовых ресурсов НИОКР являются затраты на научные исследования и разработки. Вместе с тем, особое внимание на практике уделяется учету внутренних затрат

на НИОКР, выполненные собственными силами отчитывающиеся организации в течение отчетного периода.

Важно отметить, что общие затраты научных расходов в структуре экономики страны подразделяются на внутренние текущие затраты (заработная плата, отчисления на социальное страхование, затраты на оборудование и прочие затраты), капитальные затраты и внешние затраты на исследования и разработок.

Вместе с тем, несмотря на особое внимание Правительство Республики Таджикистан на финансовое стимулирование инновационной деятельности на сегодняшний день внутренние затраты на научные исследования и разработки остаются значительно низкой и составляют 0,085 % от валового внутреннего продукта (ВВП), а по данным ряда международных организаций составляют 0,09% (рисунок 7). В то время как в развитых странах они находятся в пределах 1–3% от ВВП⁷⁶.

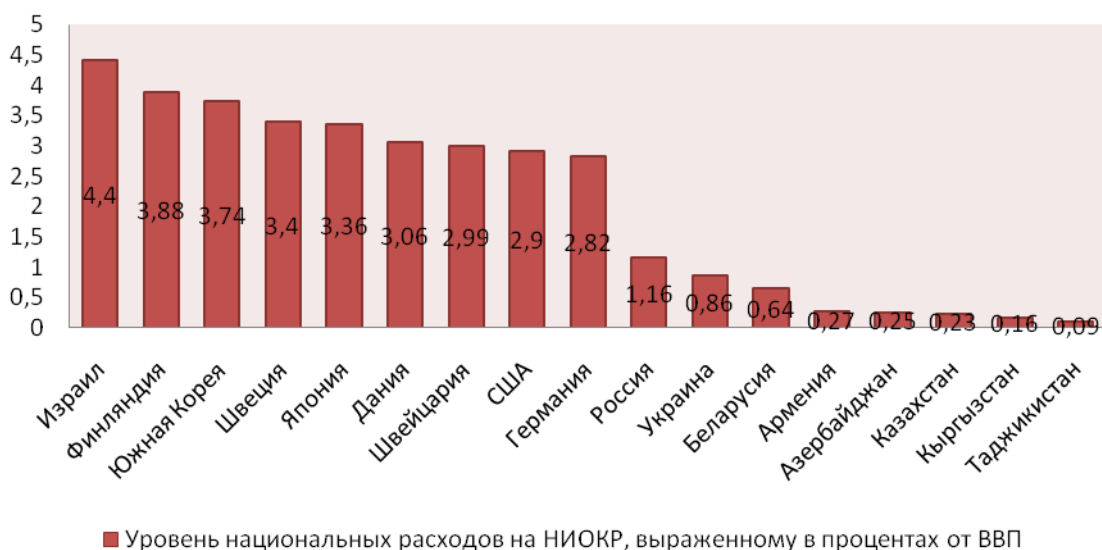


Рисунок 7. Оценка различных стран по уровню расходов на НИОКР, в % к ВВП

Таким образом, с учетом опыта страны лидеров в области инновационных работ и с целью укрепления инновационного потенциала страны особое актуальность приобретает поэтапное наращивание инвестиционных расходов в сфере научно – технических работ страны до 1% от ВВП (примерно 465 млн. сомони). Решение данных проблем позволяет не только наращивать уровень

⁷⁶ Рейтинг стран мира по уровню расходов на НИОКР, Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/research-and-development-expenditure/info>. (Дата обращения: 10.10.2015г.)

инновационного потенциала страны, а также формировать инновационную экономику.

Другой важный фактор, сдерживающий развитие инновационной деятельности в Республике Таджикистан является низкий уровень оплаты труда научных работников.

Анализ среднемесячной заработной платы работников, выполнявшие научные исследования в Республике Таджикистан, показал, что средняя заработная плата исследователей составляет - 566,74 сомони, техники – 376,62 сомони, вспомогательные персонали – 313,76 сомони и прочих работников – 296,42 сомони [419, С. 35]. Низкий уровень заработной платы в достаточном уровне не позволяют работником НИИ в качественном уровне выполнять научно – исследовательские разработки.

Следующим важным фактором, сдерживающие развития инновационного потенциала страны, является отсутствие четкого механизма государственной поддержки инновационной деятельности. Для решения этой проблемы в Республике Таджикистан было принято целый ряд нормативно – правовых документов, направленных на поддержки инновационной деятельности, среди них важное место занимает Программа инновационного развития Республики Таджикистан на периоды с 2011 по 2020 гг. (от 30 апреля 2011 года № 227). Однако на сегодняшний день принятые Правительством страны меры на сегодняшний день является недостаточным. Поэтому с учётом опыта страны лидеров в области инновационного развития на наш взгляд особую актуальность приобретает разработка и внедрения следующих инструментов государственной поддержки инновационной деятельности в Республике Таджикистан[419]:

1. Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в области разработки законодательной базы и государственных программ:

✓ совершенствование нормативно – правовой системы, стимулирующие развития инновационной деятельности;

✓ разработка государственных программ, стимулирующие развития инновационной культуры населения страны;

- ✓ формирования единой системы управления, позволяющей объединять проекты из разных отраслей экономики;
- ✓ выработка единого и гибкого антимонопольного законодательства в сфере НИОКР;
- ✓ разработка программ по содействию создания бизнес - инкубаторов, предпринимательских зон, технополисов и агрополисов;
- ✓ формирование государственной управленческой структуры в области инноваций;
- ✓ осуществление органами исполнительной власти мониторинга и прогнозирования инновационных процессов в стране;
- ✓ создание и развития центров распространения новшеств, а также консультационных центров, оказывающих деловые услуги инноваторам;

2. Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в области финансовой поддержки:

- ✓ увеличение объем государственного финансирования инновационной деятельности до 1% ВВП страны;
- ✓ финансовая поддержка инновационных организаций, предназначенных для реализации проектов и разработок;
- ✓ создание необходимых условий для участия частных и государственных организаций в финансировании научно – исследовательских работ;
- ✓ создание системы оптимального распределения финансирования НИОКР и рациональное использование государственного финансирования;
- ✓ развитие государственно – частного партнерство в области НИОКР;
- ✓ создание системы венчурного финансирования сферы НИОКР ;
- ✓ создание системы льготного кредитования малых предприятий, выполняющих НИР;
- ✓ представление льгот инвесторам, научно исследовательским и опытно конструкторским организациям, занимающимся НИР;
- ✓ первоначальная поддержка инновационных инфраструктур страны (выделение грантов для улучшения их работы);

3. Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в области представления льготного налогообложения:

- ✓ предоставление системы льгот в отношении заработной платы работников отраслевых научно – исследовательских организаций;
- ✓ представление льгот зарубежным и отечественным инвесторам, научно исследовательским и инновационных организаций, занимающимся НИР;
- ✓ представление налоговых льгот инновационными организациями, занимающихся инновационной деятельности в горных регионах страны (ГБАО);
- ✓ использование системы ускоренной амортизации оборудования в отраслевых научно – исследовательских организаций;
- ✓ создание системы льготного налогообложения НИОКР и представление инвесторам налоговых льгот в виде пониженных налоговых ставок, а также освобождение от налогов на определенный период времени или полное освобождение от некоторых видов налогов;
- ✓ развитие в свободных экономических зонах центров по поддержке НИОКР;
- ✓ представление группы льготных услуг вновь создаваемым инновационным организациям;

4. Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в области прочих поддержки:

- ✓ осуществление морального и материального поощрения выдающихся учённых и исследователей;
- ✓ создание центров, осуществляющих поддержку при начальном развитии бизнеса в сфере НИОКР;
- ✓ бесплатная выдача лицензий на коммерческое использование изобретений организациям независимо от форм собственности и ведомственной подчиненности;
- ✓ создание необходимых условий для координации деятельности учёных и работников отраслевых научно – исследовательских организаций;
- ✓ обеспечение эффективной системы защиты прав на интеллектуальную собственность;

✓ созданий условий для преодоления информационных барьеров между отдельными инновационными составляющими на региональном и государственном уровне;

✓ поэтапная поддержка инновационных организаций на всех уровня хозяйственной деятельности и др.

Следует отметить, что кроме выше названных факторов сдерживающих развития инновационного потенциала страны, также существуют другие факторы, способствующие такому положению, как низкий уровень инновационной культуры населения страны, неразвитость инновационной инфраструктуры, но они требуют отдельного детального анализа.

С развитием сферы услуг и потребности общества в настоящее время инновации становятся составной частью предпринимательской деятельности.

Важным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятия сферы услуг на различных рынках является уровень используемых им инновационных технологий. Именно уровень и качество инновационных технологий определяет успех и эффективность создаваемых продуктов, процессов и услуг.

В условиях большинства регионов Республики Таджикистан, для которых характерны технологическое отставание производства, низкая производительность труда, отсутствие передовых технологий, нехватка высококвалифицированных кадров, важным механизмом развития является дальнейшая модернизации технологий, направленных на развитие человека и хозяйства.

Важно отметить, что для реализации инновационных проектов можно привлечь не только специализированных инжиниринговых фирм, но и структурные подразделения крупного предприятия или научного центра. Такие подразделения иногда называют подразделениями внутрифирменного инновационного предпринимательства (ВИП). Организационно ВИП может принимать одну из форм:

- временные творческие коллективы или бригадное новаторство – разработка сотрудниками фирмы инновационного проекта по поручению руководства;
- бутлегерство - неофициальное изобретательство, параллельная (иногда не санкционированная) работа над внеплановыми проектами. Поддержка и поощрение бутлегерства способствует активизации инновационной активности работников;
- внутренние венчуры - дочерние предприятия, учреждаемые на определенный срок для реализации конкретного инновационного проекта. В состав управления этого предприятия входят представители материнской компании, инвесторов и трудового коллектива.

В отличие от перечисленных организационных форм внутрифирменного инновационного предпринимательства, формы внешнего инновационного предпринимательства, помимо описанной выше специализированной инжиниринговой фирмы, значительно разнообразней. Укажем некоторые из них.

Инкубаторы бизнеса - организации, создаваемые органами власти, учебными учреждениями или крупными компаниями для выращивания новых инновационных малых предприятий.

Технопарки, технополисы, инновационно-технологические центры, научные парки - современный метод интеграции науки и производства, осуществляемый в форме сотрудничества между крупными промышленными предприятиями и университетами и позволяющий ускорить передачу новейших разработок из университетских лабораторий в промышленность.

Внешние венчуры - фирмы, независимые юридические лица, создаваемые для реализации венчурных проектов на срок коммерциализации инновации и привлекающие рисковый капитал в свою деятельность.

Лизинг - операция сдачи оборудования во временное пользование инновационной компании на срок. После завершения инновационного проекта имущество может быть возвращено лизингодателю. Такая форма позволяет снизить риски инвестора, к тому же выгоднее банковского кредитования.

Факторинг - форма, при которой банк финансирует деятельность инновационного предприятия в обмен дебиторской задолженности этого предприятия.

Секьюритизация - одна из самых значимых финансовых инноваций последних 20 лет. Заключается в трансформации будущих денежных потоков инновационной компании в ценные бумаги, в переводе рисков инновационного проекта владельца проекта на покупателя ценных бумаг.

Альянсы, консорциумы - устойчивое объединение нескольких фирм (предприятий, университетов, лабораторий) на время реализации крупного проекта с разделением ответственности между учредителями, имеющими равные права и осуществляющими централизованное управление консорциумом.

Институты, виртуальные организации, финансово-промышленные группы, совместные предприятия - формы межфирменного сотрудничества по разработке, производству, маркетингу инновационного продукта.

Потребность развития инновационного развития в сфере услуг обусловлено следующими факторами:

- Усилением интенсивных факторов развития сферы услуг, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики;
- Ключевой ролью науки в повышении эффективности применения новых видов услуг в той или иной отрасли, обусловленных требованиями, как отечественного, так и зарубежного рынка;
- Необходимость уменьшения сроков разработки, модернизации новой техники, повышением технического уровня производства;
- Спецификой особенности НТП, выражающейся в неопределенности результатов и наличии риска;
- Увеличением затрат и снижением финансовых показателей предприятий сферы услуг при освоении новой продукции; быстрым физическим и моральным износом оборудования.

Таким образом, инновационное предпринимательство в сфере услуг-

есть процесс создания качественно новых видов услуг, посредством использования нововведений и дальнейшего коммерческого использования.

Важно заметить, что темпы развития инновационного предпринимательства в сфере услуг, зависят от многих факторов и главным, является институциональная среда. Поэтому ключевую роль играет государство. В настоящее время ситуация в Республике Таджикистан сложилась следующим образом:

- Отсутствие адекватных реалиям рыночной экономики законодательных мер по развитию и стимулированию инновационного предпринимательства в сфере услуг;
- Наличие значительных административных и рыночных барьеров;
- Отсутствие равноправного доступа предпринимателей к инвестиционным ресурсам;
- Несовершенство налогового законодательства;
- Недостаточная защита интересов и прав инновационных предпринимателей;
- Отсутствие рынка инновационной продукции и др.

При этом актуальными считаются крупномасштабные научно-технические, структурные изменения в отраслях сферы услуг, имеющие важнейшее значение для дальнейшего развития национальной экономики.

В современных условиях проблемы взаимодействия и взаимопроникновения процессов инновационного развития различных сфер экономики актуальны.

Одним из важнейших системных факторов экономического роста, конкурентоспособности продукции на современном этапе становится инновационная деятельность. Рыночные принципы хозяйствования определяют необходимость решения проблем развития инновационной деятельности, позволяющего перейти к инновационному типу экономического развития.

Особый интерес представляет изучение инновации как важнейшей составляющей НТП в сферы услуг.

В современных условиях под инновационным развитием сферы услуг понимается система методов способствующих применению всех нововведений и стимулирующих инновации на предприятиях сферы услуг.

Применения инноваций в сфере услуг предполагает изменение техники, технологии и организаций оказания услуг, а также современных экономических механизмов.

В предприятиях сферы услуг инновацией считается услуга, которая способна усовершенствовать методы производства или передачи услуг.

Управление инновационными процессами на предприятиях сферы услуг вносят значительный вклад в устойчивое развитие сферы услуг.

Следует отметить, что в настоящее время конкурентоспособность предприятий сферы услуг в значительной степени зависит от внедрения инновационных технологий.

При этом многие отрасли сферы услуг стали «локомотивами» научно-технического и социально-экономического развития страны.

Наиболее распространенным видом инновационной деятельности в сфере услуг является программное обеспечение. Другой вид инновационной деятельности - покупка новых технологий, связанных с внедрением нововведений.

В современных условиях выделяют следующие приоритетные направления развития инновационной деятельности в сфере услуг:

- расширение ассортимента оказываемых услуг;
- улучшение качества оказываемых услуг.

Эти приоритеты способствуют повышению устойчивого развития предприятий сферы услуг и завоеванию доверие клиентов.

В условиях углубленных рыночных отношений выделяются две тенденции:

- 1) повышение наукоемкости продукции ведет к росту стоимости услуг в цене товара;
- 2) переход некоторых видов товаров в разряд услуг под воздействием НТП.

Согласно концепции маркетинга услуги также принимают товарную форму, т.е. покупаются и продаются.

В условиях жесткой конкуренции повышается роль интеллектуальных активов, способствующих эффективному использованию материальных составляющих предприятий сферы услуг. Уровень развития сферы экономики связанных с формированием, распространением и применением знаний - науки, образования, высокотехнологичных отраслей не только создает основу устойчивого экономического роста, но и во многом определяет роль государств и предприятий в процессе экономических преобразований.

При этом инновационная деятельность равномерно распространяется по всем сегментам рынка, что открывает перед национальной экономикой новые экономические возможности для повышения качества и эффективности оказываемых услуг. Это явления способствует интеграцию услуг в инвестиционный процесс.

Важно отметить, что в условиях глобализации инновационная деятельность постоянно расширяется и заинтересованная сторона, должна создавать благоприятные условия для развития инновационной деятельности.

В целом, инновации в сфере услуг направлены на разработку новых услуг, их совершенствования, расширение сферы их применения, обеспечение услугами, а также усовершенствование и внедрение методов производства и предоставления услуг.

В настоящее время в мире во многих странах, в основном, заканчивается период формирования национальных инновационных систем, основанных на развитие постиндустриальной экономики. Решающую роль в управлении этим процессом принадлежит государству, которое, с одной стороны, устанавливает правила функционирования НИС, с другой – обеспечивает необходимую ресурсную поддержку, включая финансирование. К примеру, в Японии премьер-министр правительства был руководителем программы по созданию и развитию своей НИС, а в Финляндии деятельность НИС непосредственно контролируется Президентом страны. Лидерство государства в создании и развитии национальных инновационных систем является общим положением для всех

стран. Во всем же остальном НИС разных стран существенно различаются. Нет в мире двух одинаковых НИС, если учитывать особенности структуры и функционирования. Каждая НИС имеет структурно-функциональные и отраслевые особенности. Пример первых - взаимоотношения между субъектами НИС; вторых - выбор главного сегмента приложения усилий. Это может быть сырьевой сектор, перерабатывающий или какой-то иной сектор, определяемый приоритетами национальной научно-технической и промышленной политики. Однако, безусловно, стратегические цели и мотивация создания различных НИС являются близкими и даже едиными в условиях создания экономик, основанных на знаниях. Как уже отмечалось выше, между способностью к эффективной инновационной деятельности и конкурентоспособностью имеется тождественная связь. В качестве иллюстрации приведем формулировку цели создания инновационной системы Финляндии: повысить конкурентоспособность отраслей базовой промышленности страны при одновременном развитии новых отраслей промышленности в сфере высоких технологий. Система нацелена на обеспечение поддержки инновационного развития на всех его стадиях вплоть до стадии производства и налаживания связей с мировыми рынками.

Оценка состояния и динамика инновационного потенциала страны показывает, что имеются ряд проблем, без решения которых не представляется возможным сформировать полноценную национальную инновационную систему и обеспечить инновационную активность промышленных предприятий. Среди этих проблем следует выделить недостаточное финансирование затрат на научно-исследовательские работы.

Данный подход должен стать неотъемлемой частью стратегии перевода национальной экономики на инновационный тип развития. Необходимо также адресное и целевое налоговое стимулирование, позволяющее промышленным предприятиям уменьшить налогооблагаемую базу по налогу на прибыль в части расходов на научно-исследовательские и опытно-конструкторские разработки.

На первый план выходят задачи совершенствования системы подготовки и переподготовки инженерно-технических кадров и специалистов в области инновационной деятельности. Организация системы подготовки переподготовки

и повышение квалификации кадров должна быть ориентирована на повышение уровня их мотивации, использования действенных стимулов, ориентирующих на достижение инновационных результатов.

Проблема выбора конкретного научного решения для совершенствования производства связана с его оценкой экономической эффективности с учетом неопределенности ряда элементов затрат, процесса внедрения и будущих условий применения. В зависимости от масштабности научного решения можно выделить несколько уровней его анализа и принятия решения о внедрении:

- уровень предприятия,
- отраслевой, региональный уровень,
- государственный уровень.

На правительственном уровне поддерживаются наиболее важные инновационные программы, требующие при значительном межотраслевом и межрегиональном эффекте координации действий государственных ведомств, существенного ресурсного обеспечения.

Источниками их финансирования оказываются средства государственных бюджетов, внебюджетные фонды, коммерческие банки, пенсионные фонды. На уровне регионов поддерживаются внешние для него инновационные проекты и программы. Государственные средства при этом привлекаются на долевом участии как гарант.

Государство поддерживает технический прогресс путем прямого либо косвенного регулирования.

Прямые методы регулирования включают распределение бюджетных средств по направлениям научных исследований, по научным и исследовательским организациям и проектам, государственный контроль закупок зарубежных технологий и техники.

Одной из широко применяемых форм государственной помощи является: создание инновационных и страховых фондов с участием как государства, так и крупных компаний; выдача патентов на научные исследования; субсидирование исследований в военных областях, которые передают полученные результаты в гражданские отрасли.

Для повышения эффективности государственных инвестиций следует соблюдать ряд условий⁷⁷:

1. Предпочтительная поддержка предприятий общей (кооперированной) технологической цепочки.

2. Государственные инвестиции должны стимулировать сопряженный коммерческий поток средств.

3. Государственные инвестиции должны предоставляться на возвратной основе при контроле результатов инвестирования.

4. Инвестиционный процесс должен обеспечивать расширение конечного сбыта продукции.

К прямым методам государственного регулирования относятся также: предоставление государственных заказов; государственное страхование коммерческого риска в сфере инвестиций; финансирование разработки нововведений и бесплатное последующее их распространение; закупка за счет бюджета иностранных технологий, патентов и лицензий.

Вся система косвенных мер должна формироваться как единая, охватывающая все элементы развития экономического механизма. Воздействие этой системы должны ощущать научные учреждения, вузы, банки, предприятия, частные лица, продавцы и покупатели.

Важным направлением стратегии перевода экономики на инновационный тип развития является организация эффективной системы активизации инновационной деятельности предприятий. Повышения эффективности инновационной деятельности предприятий может быть достигнуто следующим образом. Во-первых, путем создания институтов инновационного развития, которые обеспечивают формирование национальных приоритетов инновационного развития и инновационной инфраструктуры, адекватную оценку научно-технологических ресурсов, необходимых для достижения намеченных целей. Во-вторых, укреплением научно-технологического потенциала страны путем активизации инновационной деятельности

⁷⁷ Колосов В.Г. Основы инноватики./ В.Г.Колосов. -СПб.: Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -69 с.

предприятий и организаций. В-третьих, формированием институциональных основ становления национального рынка инноваций. В-четвертых, требуется выработка национальной стратегии на основе разработки и создания новых импортозамещающих материалов, новых технологий прогрессивных методов управления производством, внедрения прогрессивной технологии и ноу-хау.

На данном этапе диктуется необходимость наличия национальной инновационной системы страны, которая помимо благоприятных экономических и организационно-правовых механизмов включала бы также целостную инфраструктуру, а также действенный механизм стимулирования инновационной активности хозяйствующих субъектов. Инфраструктура инновационной системы включает в себя информационные и инновационные центры, технопарки, технополисы, центры передачи технологий и технологических инкубаторов, телекоммуникаций и государственной научно-технической информации.

Как и любая деятельность, инновационный процесс требует соответствующей инфраструктуры, которая будет обеспечивать комплекс услуг по продвижению научных разработок. Однако, такая инфраструктура должна быть активной. Наряду с поддержкой она будет участвовать в процессе разработки инвестиционных проектов, в поиске инвестора-кредитора, в выборе форм инвестирования, страхования проектов, предоставления инжиниринговых и в целом инновационно-инвестиционных услуг. Важно, что подобная сетевая структура будет не только способствовать инновациям, но и рекламировать их.

Взаимоотношения инновационно-инвестиционной сети с предприятием должны строиться на взаимовыгодном договоре. Условия договора зависят от объема инвестиций и значимости решений инновационно-финансового союза для результатов деятельности предприятия.

Национальная инновационная система должна формироваться на нормативной правовой базе в области научной, научно-технической и инновационной деятельности, а также на развитии системы экономических мер стимулирования этой деятельности. Кроме того, требуется разработка законодательных актов по интеллектуальной собственности, охране и защите

прав Республики Таджикистан на объекты интеллектуальной собственности и иные результаты научной и научно-технической деятельности. Таким образом, необходимо сформулировать правила «игры» для организаций, действующих во всех сферах экономики, связанных с инновационным процессом (в исследованиях и разработках, производстве, сбыте и обслуживании нововведений, подготовке и переподготовке научно-исследовательских кадров, финансировании этого процесса, нормативно-правовом обеспечении).

При этом особый интерес представляет модель адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автотранспорте, которая изображена на рисунке 8.

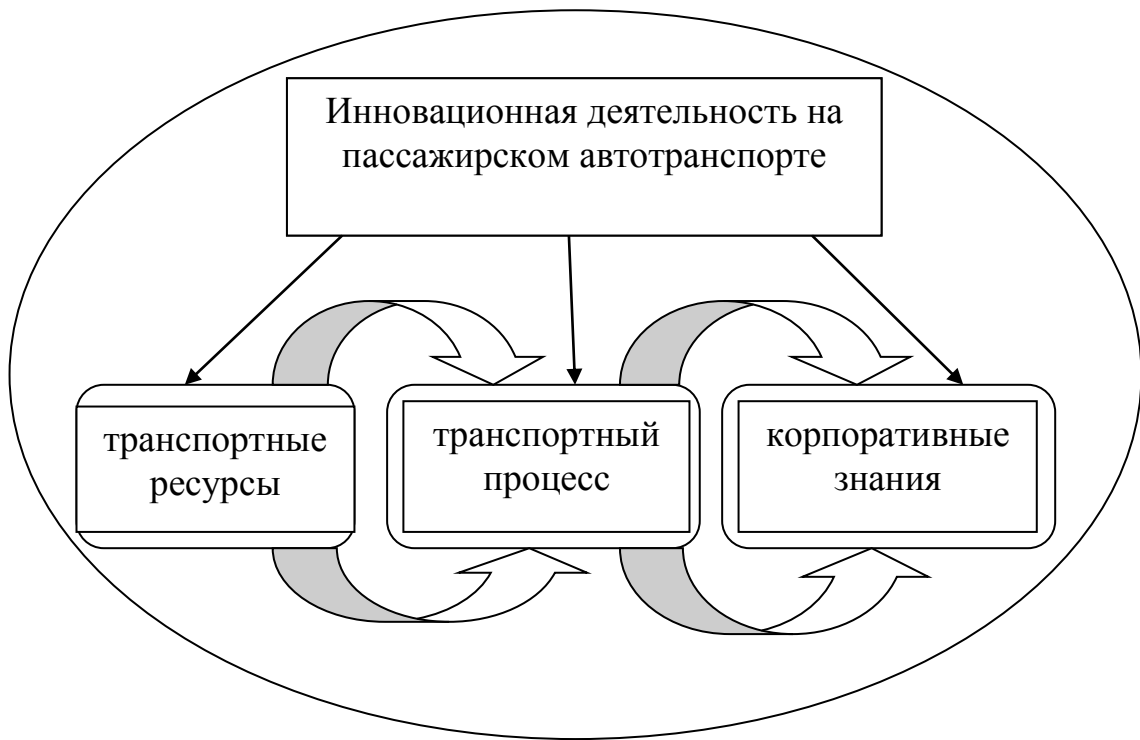


Рисунок 8. Модель адекватной системы управления инновационной деятельностью на пассажирском автотранспорте

Представленная модель позволяет оценить адекватное поведение системы управления инновационной деятельностью на пассажирском автотранспорте.

На данном этапе экономических преобразований усиливается необходимость активизации инновационного развития, которое требует институционализации инновационных процессов, мотивирующая инвестиционно-инновационное развитие отраслей промышленности региона.

Институционализация инновационного процесса предусматривает разработку и действия формальных норм и правил (законы, нормативно-правовые акты, приказы и постановления), а также формирования предпосылок направления норм и правил неформального характера (договоры и добровольно принятые кодексы поведения), направленные на реализацию инновационных процессов.

Относительно развития инновационной сферы институциональные основы включают систему норм и правил, лежащих в основе организации инновационных процессов и являющихся залогом успешного функционирования рынка инноваций. В результате институциональные основы институционализации инновационных процессов представляют собой совокупность норм, принципов и правил, регламентирующих инновационную деятельность предприятий и организаций участников рынка инноваций.

Современному этапу экономического развития характерны институциональные преобразования. Последние наглядно демонстрируются в процессе формирования рынка инноваций, как специфического сегмента рыночной экономики.

Таким образом, формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском транспорте предполагает использование следующих основных методов: управление транспортными ресурсами; управление транспортными процессами и управление корпоративными знаниями на пассажирском автомобильном транспорте.

ГЛАВА III. РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ НА РЫНКЕ УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

3.1. Конкуренция на транспорте в условиях рынка

В условиях рыночных отношений национальная экономика испытывает коренные преобразования, связанные с процессами интернационализации, усилением конкуренции на различных рынках товаров и услуг. Существующие механизмы уже не отвечают требованиям рынка, многие предприятия сферы услуг неготовы к изменяющимся условиям, что все это может стать барьером на пути развития экономического потенциала Республики Таджикистан. Развитие рыночной среды преобразует конкуренцию в подвижную цель, направленную на обеспечения экономического роста на макро- и микроуровне.

Важно отметить, что в современных условиях с помощью показателей конкурентоспособности и эффективности оценивают уровень развития страны.

Одной из важных целей любой страны является устойчивый рост уровня жизни населения. Для достижения этих целей Республика Таджикистан, должно наращивать эффективность национальной экономики в условиях развития конкуренции.

Следует отметить, что отдельные аспекты формирования и развития конкурентоспособной национальной экономики в работах отечественных ученых-экономистов - Каюмова Н. К., Назарова Т. Н., Раджабова Р. К., Рахимова Р. К., Умарова Х. У., Абдугафарова А., Комилова С. К. и другие.⁷⁸ Несмотря на это, на развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг существенно влияют кризисы. В этих условиях совершенствование системы управления

⁷⁸Абдугафаров А., Ахмедова Д.А. Теоретические проблемы формирования модели рыночной экономики Таджикистана/ А.Абдугафаров, Д.А.Ахмедова. – Худжанд: изд-во Р.Джалиля, 2006.-155 с.; Комилов С.Д. Стратегия движения к рыночной экономике/ С.Д.Комилов, Н.К.Каюмов, М.Н.Нурмахмадов –Душанбе: 1998. –144 с. Рахимов Р.К. К вопросу финансово-кредитных рычагах развития экономики Таджикистана/ Р.К. Рахимов// Экономика Таджикистана: стратегия развития., -Душанбе, 2005. -№ 4. -С. 34 -57.; Умаров Х.У, Зарифова З.С. Денежно-кредитные проблемы развития национальной экономики/ Х.У. Умаров, З.С. Зарифова. – Душанбе: «Ирфон», 2005. -121с. Каюмов Н.К. Еще раз о необходимости ускорения темпов экономического роста.// Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Н.К. Каюмов. –Душанбе, 2006. -№ 2. - С. 33; Назаров Т.Н. Некоторые проблемы развития рыночной экономики и повышения ее эффективности/ Т.Н. Назаров// Экономика Таджикистана: стратегия развития. – Душанбе, 2006. -№ 2. –С. 32 и.т.д.

должно быть направлено на обеспечение экономического роста на основе улучшения транспортного обслуживания и проведения экономических реформ.

На наш взгляд, эти реформы, прежде всего, должны способствовать комплексному формированию конкурентоспособной экономики. На основе оценки динамики обобщающих показателей, характеризующие развитие экономики Республики Таджикистан нами установлено, что достигнуто стабилизации и наблюдается рост ВВП (например, в 2015 г -5.6%).

Конкуренция, является движущей силы экономических взаимоотношений рыночных субъектов, которые умеют выдерживать усиленную борьбу на различных рынках. При этом главным фактором является дух соперничества, который в основном выявляет формы производственной деятельности людей.

Рыночный механизм регулирует спрос и предложения на товары или услуги, а конкуренция вынуждает предприятие существенным образом удовлетворять запросы потребителей и способствует снижению цены на оказываемые услуги, произведенной продукции и выполненные работы.

Конкуренция вынуждает предприятия быстро и гибко воспринимать инновации, использовать передовые методы организации производства и улучшить качество производимой продукции. Поэтому в нынешних условиях конкуренция и конкурентная борьба считаются главными факторами формирования рыночной системы.

Адам Смит⁷⁹ рассматривает конкуренцию как важнейшей категории, при соперничестве между различными продавцами и учета поведения покупателей.

Преимущества теории А. Смита состоит в том, что он впервые:

- рассматривал конкуренцию как соревнования на основе уменьшения предложения, способствующей повышению цены;
- уточнил важный принцип конкуренции, который приводит к оптимальному распределению ресурсов между отраслями;
- выявил необходимые условия эффективной конкуренции, включающие наличие множества продавцов и покупателей;

⁷⁹ Смит, А. Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. - М. : Соцэкгиз, 1962. - 333 с.

• разработал модель развития конкуренции, доказал, что в рыночных условиях возможно удовлетворение спроса потребителей на основе эффективного использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов⁸⁰.

Существенный вклад в развитие теории конкуренции внесли многие экономисты.

Автор работы⁸¹ считает, что основной целью конкуренции является наилучшим образом удовлетворить реальный спрос на продукции работ и услуг.

Другой автор считает, что конкуренция это среда, в которой функционируют большого количества конкурирующих объектов, но они независимы⁸².

Известные экономисты⁸³ конкуренцию рассматривают как механизм, способствующий свободного входа на рынок товаров и услуг⁸⁴.

Й. Шумпетер считает, что конкуренция прежде всего, это соперничество старого с новым, с инновациями⁸⁵.

Автор работы⁸⁶ считает, что конкуренция способствует на рынке, скрытое становилось явным⁸⁷.

По мнению М. Портера конкуренция является развивающим процессом и в динамике появляются современные производственные процессы и новые услуги и товары⁸⁸.

В условиях рыночной экономики конкуренцию следует рассматривать как средство контроля, а также расширение производства до требуемого уровня, с учетом снижения суммарных затрат⁸⁹.

⁸⁰ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО "Бизнес-школа, Интел-Синтез", 2000. - 640 с.

⁸¹ Хайгне, П. Экономический образ мышления / П. Хайгне ; пер. с англ. - 2-е изд. - М. : Дело, при участии Catallaxy, 1993. - 704 с.

⁸² Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО "Бизнес-школа, Интел-Синтез", 2000. - 640 с.

⁸³ Макконелл, К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К.Р. Макконелл, С. Л. Брю ; пер. с англ. - М. : Республика, 1995. - 425с.

⁸⁴ Макконелл, К.Р. Экономикс: принципы, проблемы и политика / К.Р. Макконелл, С. Л. Брю ; пер. с англ. - М. : Республика, 1995. - 425с.

⁸⁵ Шумпетер, И. Теория экономического развития / И. Шумпетер ; пер. с нем. - М. : Прогресс, 1982. - 455 с.

⁸⁶ Хайек, Ф.А. Познание, конкуренция и свобода / Ф.А. Хайек. - СПб. : Пневма, 1999. - 132 с.

⁸⁷ Хайек, Ф.А. Познание, конкуренция и свобода / Ф.А. Хайек. - СПб. : Пневма, 1999. - 132 с.

⁸⁸ Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер ; пер. с англ. ; под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М. : Международные отношения, 2004. - 896 с.

⁸⁹ Гличев, А.В. Очерки по экономике и организации управления качеством продукции / А.В. Гличев. Очерк 5. Потребности, спрос, качество и маркетинг // Стандарты и качество. - 1994. - № 12. - С. 19 - 24.

Установлено, что конкуренция является важнейшим механизмом повышения воспитания индивидов рационализаторов, а также способствует повышению эффективности производства на основе честной борьбы со своими конкурентами⁹⁰.

В нынешних условиях отсутствует единый подход к определению конкуренции. Некоторые исследователи⁹¹ рассматривают конкуренцию как соревнование предприятий или производителей, а другие⁹² рассматривают конкуренцию как соревнование между двумя и более конкурентами.

Лунев В.Л.⁹³ считает, что конкуренция выступает в качестве субъекта деловых отношений на реализацию своего экономического потенциала.

Другой автор⁹⁴ рассматривает конкуренцию как борьбу за достижение лучших финансово-хозяйственных результатов и соревнование хозяйственных субъектов на рынке, при котором ни один из них не может воздействовать на условия реализации товара на данном рынке.

Автор работы⁹⁵ считает, что конкуренция является составным элементом процесса управления, удовлетворяющим потребностей, честной борьбы с конкурентами на основе соблюдения требования нормативно-законодательных актов.

Другой автор считает, что конкуренция на рынке это состязании предприятий за незначительный объем платежеспособного спроса⁹⁶.

В условиях рассмотрении совершенной модели конкуренции, следует учитывать мнению К. Маркса, так как он оценивает конкуренцию на основе закона стоимости⁹⁷.

⁹⁰ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО "Бизнес-школа, Интел-Синтез", 2000. - 640 с.

⁹¹ Ансофф, И. Стратегическое управление / И. Ансофф ; под ред. Л.И. Евенко ; пер. с англ. - М. : Экономика. 1999. - 519 с.; Азоев, Г.Л. Конкуренция: анализ, ее стратегия и практика / Г.Л. Азоев. - М. : Центр экономики и маркетинга, 2002. – 208 с.

⁹² Белобрагим, В.Я. Региональная экономика: проблемы качества / В.Я. Белобрагим. - М. : АСМС, 2001. - С. 26

⁹³ Лунев, В.Л. Управление зарубежной промышленной фирмой : курс лекций / В.Л. Лунев. - Новосибирск, 1995. - 110 с.

⁹⁴ Куранов, Л.П. Экономическая теория / Л.П. Куранов. - М. : Пресс-сервис, 1998. - 688 с.

⁹⁵ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО "Бизнес-школа, Интел-Синтез", 2000. - 640 с.

⁹⁶ Юданов, А.Ю. Конкуренция: теория и практика : учеб.-практ. пособие для вузов / А.Ю. Юданов. - М. : Акалис, 1996. - 272 с.

⁹⁷ Маркс, К. Капитал: критика политической экономии / К. Маркс. - Т. III. -335с.

Важно отметить, что экономисты являются сторонниками поведенческой, структурной и функциональной конкуренции.

Как было доказано многими экономистами, конкуренция имеет место на различных иерархиях управления: национальном, территориальном и местном⁹⁸.

Конкуренция способствует формированию хозяйственных диспропорций экономики.

Таким образом, наиболее типичными определениями конкуренции являются⁹⁹:

- соперничества в условиях монополизма;
- соревнование между двумя или несколькими рыночными субъектами;
- конкуренция это добросовестное экономическое соревнование;
- соревнование за лучшие условия реализации товаров, работ и услуг.

Анализ экономической литературы показал, что различают три подхода к определению конкуренции. Первый подход рассматривает конкуренцию как соревнование на рынке товаров и услуг. Если при втором подходе конкуренция рассматривается как структурный элемент рыночного механизма, то в третьем подходе как критерий, по которому определяется тип отраслевого рынка¹⁰⁰.

Конкуренция в узком понимании ведет к выявлению конкурентов, а в широком понимании это удовлетворения потребности¹⁰¹.

Следует отметить, что конкуренция в результате различных преобразований претерпела значительную эволюцию. Важно также различные формы, методы и приемы конкуренции¹⁰².

Опыт показывает, что в условиях рынка свободная конкуренция уступает место монополизму, в связи с тем, что в этих условиях наблюдается изменения в

⁹⁸ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО «Бизнес-школа, Интел-Синтез», 2000. - 640 с.

⁹⁹ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО «Бизнес-школа, Интел-Синтез», 2000. - 640 с.

¹⁰⁰ Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг : учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО «Бизнес-школа, Интел-Синтез», 2000. - 640 с.

¹⁰¹ Данилов, И.П. Проблемы конкурентоспособности электротехнической продукции / И.П. Данилов. - М. : Пресс-сервис, 1997. - 420 с.

¹⁰² Панов, А.И. Стратегический менеджмент : учеб. пособие для вузов / А.И. Панов, И.О. Коробейников. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. - 285 с.

содержании и характера труда во всех условиях иерархии управления сфер экономики¹⁰³.

Немаловажную роль также играет конкуренция в развитии транспортной системы.

Транспортная отрасль является соединяющим звеном экономики и от эффективной ее деятельности зависит нормальное развитие всех отраслей экономики, а также выступает в роли субъекта регулируемой рынком, особенно при взаимодействии и координации между видами транспорта.

Вместе с тем проблема управления конкурентоспособностью на рынке транспортных услуг, требует всестороннего анализа.

Конкуренция способствует уединению всех составляющих экономического рычага, и соединяет все рыночные субъекты, соперничающих между собой [7, 208].

Конкуренция на рынке пассажирских автотранспортных услуг - это соревнование ПАТП за оптимальные условия осуществления пассажирских перевозок и получение максимальной прибыли с минимальными транспортными издержками. Кроме того, конкуренция на рынке пассажирских автотранспортных услуг - это состязания завоевания доверия пассажиров, за получение максимального дохода с учетом повышения качества пассажирских перевозок.

Следует отметить, что при использовании основных конкурентных преимуществ, получаемая выгода перераспределяются между различными видами транспорта, и это способствует развитию межотраслевой конкуренции [371, 395, 420].

Важно отметить, что конкурентный рынок услуг состоит из четырех составляющих: рынок совершенной конкуренции, монополистической, олигополистической и рынок чистой монополии [7, 200, 208, 371, 395, 420, 434,437]. В таблице 3.1 приведены основные формы конкурентных рынков в транспортной отрасли.

¹⁰³ Панов, А.И. Стратегический менеджмент : учеб. пособие для вузов / А.И. Панов, И.О. Коробейников. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. - 285 с.

Таблица 3.1. Основные формы конкурентных рынков в транспортной отрасли

Показатели рынка	Формы конкурентных рынков			
	Совершенная конкуренция	Монополистическая конкуренция	Олигополия	Монополия
1. Уровень конкуренции	Очень сильная	Сильная	Слабая	Отсутствует
2. Количество и разновидности транспорта	Много	Много, но услуги имеют существенные различия	Мало	Один
3. Доступ к рынку транспортных услуг	Открыт	Затруднен	Затруднен	Блокирован
4. Доля завоевания рынка транспортных услуг	Малые	Малые	Большие	Весь рынок
5. Тарифная политика на рынке транспортных услуг	На основе закона, спроса и предложения	На основе спроса и конкурентоспособности	Определяется спросом и конкурентоспособностью	Определяется ПАТП
6. Объем перевозок пассажиров	Определяется конкурентоспособностью и спросом	Определяется конкурентоспособностью и сговором участников автотранспортного процесса	Определяется конкурентоспособностью и сговором участников автотранспортного процесса	Определяется спросом и предложением
7. Рекламная деятельность на рынке транспортных услуг	Высокая	Высокая	Очень высокая	Определяется рыночной ситуацией
8. Качества транспортного обслуживания	Очень высокая	Очень высокая	Высокая	Определяется рыночной ситуацией

Источник: Экономика железнодорожного транспорта: учеб. для вузов ж.-д. транспорта/Н.П.Терёшина, В.Г. Галабурда, М.Ф. Трихункова; под ред. Н.П.Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. -С. 133.

Важно отметить, что в реальности и на рынке транспортных услуг рынок совершенной конкуренции практически не встречается. Он представляет собой идеальную структуру.

Рынок монополистической конкуренции свойствен рынку пассажирских автотранспортных услуг. Следует отметить, что тождество монополистической конкуренции с совершенной конкуренции зависит от большого количества продавцов услуг и отсутствии надлежащего контроля над ценами.

Важно отметить, что при монополизме ПАТП не обязательно заключается в том, чтобы перевозка пассажиров осуществлялось одним предприятием, их может несколько, но ПАТП не могут повлиять на уровень тарифов, так как их увеличение может отрицательно повлиять на деятельность этих предприятий.

Наиболее типичным для рынка пассажирских автотранспортных услуг является рынок олигополистической конкуренции. Здесь преобладают небольшого количества ПАТП, оказывающие транспортные услуги. В разрезе рынка пассажирских автотранспортных услуг ими могут быть логистические центры и агентства [437].

Следует отметить, что участниками рынка олигополии являются ПАТП, которые считаются большим продавцом автотранспортных услуг и каждая из них выполняет большой объем перевозок. При этом влияние конкуренции на ПАТП, как внутри каждого вида транспорта, так и на межтранспортном уровне очевидна. Обычно олигополистическую конкуренцию считают несовершенной конкуренцией. Во-первых, каждая из ПАТП может повлиять на уровень тарифов. Во-вторых, вхождение на олигополистический рынок сопровождается большим риском и требует вложения значительного объема инвестиции.

Важно отметить, что естественная монополия также свойственна рынку пассажирских автотранспортных услуг. Естественная монополия на рынке пассажирских автотранспортных услуг – важная монополия для достижения экономической выгоды для государства и населения при осуществлении пассажирских автомобильных перевозок [437].

Государственная монополия также возникает в сферах, где необходимо обеспечить экономическую безопасность.

Следует отметить, что большое количество производителей с малым количеством потребителей свойственно обычно пассажирским перевозкам.

Олигополистический рынок, обычно характеризует взаимодействия множества продавцов и покупателей, также свойствен рынку пассажирских автотранспортных услуг.

Олигопсония, монопсония и моносоническая конкуренция на рынке пассажирских автотранспортных услуг определяются по аналогии с олигополией, монополией и монополистической конкуренцией.

Следовательно, на рынке пассажирских автотранспортных услуг можно различать следующие виды конкуренции:

- межотраслевую конкуренцию - между автомобильным транспортом и другими видами транспорта;
- внутриотраслевую конкуренцию – взаимодействия и координация различных видов транспорта;
- конкуренцию транспортной продукции;
- географическую конкуренцию - когда пассажир перемещается в другой регион по другому маршруту.

Теперь рассмотрим факторы, характеризующие уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта.

3.2. Исследование факторов, характеризующих уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта

Анализ экономической литературы [399] показывает, что конкуренция – соревнование двух и более предприятий, производящие однородную продукцию в условиях действия жесткого закона в рамках антимонопольного законодательства.

Следует отметить, что достижение успеха на рынке можно только путем оказании высококачественных услуг.

В этих условиях роль и значение пассажирского автомобильного транспорта в значительной степени возрастает. Пассажирские автомобильные

перевозки способствует обеспечению мобильности населения и удовлетворению его транспортных потребностей.

При этом важной задачей пассажирского автомобильного транспорта считается повышения качества транспортного обслуживания на основе переориентации на передовые методы управления качеством, которые способны быстро и гибко реагировать на изменение транспортных потребностей населения.

Для реализации этой цели, необходимо создать совершенный механизм, который обеспечить повышение уровня качества автотранспортного обслуживания населения.

Одними из главных составляющих этого механизма являются экономические методы управления качеством на основе регулирования затрат. Повышение качества автотранспортного обслуживания и сокращение затрат, связанных с качеством перевозок, можно считать тождественными понятиями. Показатели затрат, связанных с качеством, можно считать индикатором эффективности менеджмента качества перевозок.

В настоящее время не существуют экономические рычаги, способствующие развитию экологически безвредных видов технологий пассажирских перевозок. Решение этой проблемы невозможно без разработки эффективных мероприятий, направленных на повышение качества автотранспортной продукции.

На основе анализа литературных источников [63, 159, 160] нами предложена система социально-экономических и экологических показателей качества пассажирских автоперевозок, позволяющих объективно оценить качества транспортного обслуживания на пассажирских автобусных маршрутах.

Для оценки качества автотранспортного обслуживания – на дифференцированном уровне (D_i) и в целом – на интегральном уровне (E) можно воспользоваться экономико-математической модели разработанной Комаровой И. А.¹⁰⁴.

¹⁰⁴ Комарова И. А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ И. А. Комарова –М., 2007.-22 с.

$$D_i = \sum_{i=1}^m q_i^H \cdot w_i \quad (3.1)$$

$$E = \sqrt{\prod_{j=1}^n [D_j]^{w_j}} \quad (3.2)$$

Разработанная экономико-математическая модель дает возможность объективно оценить качества транспортного обслуживания на пассажирских автобусных маршрутах г. Душанбе, а также разработать систему рекомендаций, предъявляемых к ПАТП при оказании услуг населению.

В соответствии с предлагаемой методикой нами получены оценочные параметры качества ПАТП, что позволило провести анализ качества пассажирских перевозок в г. Душанбе.

В таблице 3.2 представлены результаты оценки качества пассажирских автомобильных перевозок по городу Душанбе[444,448].

Таблица 3.2. Результаты дифференцированной и интегральной оценки качества пассажирских автомобильных перевозок по городу Душанбе

№	Группа показателей	усл. обозн.	Значимость	Дифференцированная оценка качества (D)		
				ГУП Автобус-3	ГУП Автобус-2	ГУП Автобус-1
1	Информационные	X ₁	0,050	0,885	0,898	0,998
2	Экономические	X ₂	0,150	1,485	1,483	1,385
3	Скорости	X ₃	0,200	1,954	1,995	1,925
4	Комфортабельности	X ₄	0,120	1,322	1,175	1,344
5	Сохранности	X ₅	0,080	1,013	1,09	1,15
6	Своевременности	X ₆	0,150	1,156	1,255	1,868
7	Экологические	X ₇	0,100	1,366	1,255	1,245
8	Безопасности движения	X ₈	0,150	1,799	1,889	2,01
Интегральная оценка качества (E)				1,456	1,574	1,691

Источник: расчеты автора

Результаты комплексной оценки уровня качества ПАП в городе Душанбе показывают, что ГУП Автобус -1 обеспечивает более высокий уровень качества перевозок пассажиров.

Обеспечение высокого качества в значительной степени способствует повышению конкурентоспособности продукции работ и услуг.

Следует отметить, что конкурентоспособность объекта определяется не только по отношению к конкретному рынку, но и к конкретной группе потребителей.

Автор работы¹⁰⁵ считает, что в процессе исследования конкурентоспособности необходимо учитывать следующие факторы:

- количественная оценка экономических объектов;
- отсутствие единого определения конкурентоспособности;
- оценочными показателями конкурентоспособности можно считать многослойность, относительность и конкретность;
- конкурентоспособность уточняется при сопоставлений результатов деятельности предприятий.

Другой автор выделяет существенные вопросы, связанные с термином «конкурентоспособность»¹⁰⁶: многовариантность; относительность; различие подходов.

Р.А. Фатхутдинов рассматривает конкурентоспособность относительно таких объектов, как научно- методические документы, проектно- конструкторская документация, нормативные акты, информация, фирма, регион, отрасли, страна в целом"¹⁰⁷.

Авторы работ¹⁰⁸ считают, что конкурентоспособность - сложное понятие, которое необходимо увязывать с конкурентным полем.

¹⁰⁵ Заявлов, П.С. Проблемы международной конкурентоспособности товаропроизводителей / П.С. Заявлов // Маркетинг. - 1996. - № 2. - С. 20 - 32.

¹⁰⁶ Фаминский, И.П. Экономика зарубежных стран / И.П. Фаминский. - М. : 1980. - 367 с.

¹⁰⁷ Фатхутдинов, Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р. А. Фатхутдинов. - М. : ИНФРА-М, - 312 с.

¹⁰⁸ Гельвановский, М.И. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях / М.И. Гельвановский, В. Жековская, И. Трофимов // Российский экономический журнал. - 1998. - № 3. - С. 67-68.

Другой автор¹⁰⁹ в качестве синтетического показателя, выделяет показатель конкурентоспособности страны.

Кроме того автор работы¹¹⁰ выделяет следующие особенности конкурентоспособности: философские; экономические; рыночные; юридические; социальные; психологические.

При анализе определений конкурентоспособности многочисленных авторов¹¹¹, можно выделить ее наиболее важные особенности:

- ♦ конкурентоспособность - это мера привлекательности товара;
- ♦ оценочный показатель, при выпуске нового товара;
- ♦ позволяет определить степень удовлетворения потребностей;
- ♦ сравнительный показатель за определенный период времени;
- ♦ прогнозируемый показатель.

Автор работы¹¹² считает, что конкурентоспособность это степень опережения или отставания организации по отношению к другим предприятиям.

При прогнозировании динамики "конкурентоспособности страны" следует учесть экстенсивные и интенсивные факторы развития региона.

В современных условиях, исследование конкурентоспособности должно осуществляться не только на уровне предприятия, но и на уровне региона.

Обеспечение конкурентоспособности региона способствует разработки стратегии эффективного развития экономики региона.

Основу конкурентоспособности региона составляет концепция конкурентоспособности М. Портера¹¹³.

¹⁰⁹ Андрианов, В.А. Конкурентоспособность России в мировой экономике / В.А. Андрианов // Экономист. - 1997. - № 10. - С. 33 - 42.

¹¹⁰ Данилов И.П. Проблемы конкурентоспособности электротехнической продукции/ И.П.Данилов. - М.: Пресс-сервис, 1997.- 122 с.

¹¹¹ Гузков, И. Тенденции изменения конкурентоспособности отечественной продукции / И. Гузков, Н. Типова // Маркетинг. - 1997. - № 1. - С. 20 - 34.; Петухов, Р.М. Оценка эффективности промышленного производства (методы и показатели) / Р.М. Петухов. - М. : Экономика, 1990. - 95 с.; Исикава, К. Японские методы управления качеством / К. Исикава. - М. : Экономика. 1988. - 215 с.

¹¹² Кураков, Л.П. Большой толковый словарь экономических и юридических терминов / Л.П. Кураков, В.Л. Кураков. - М. : Вуз и школа, 2001. - 720 с.

¹¹³ Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер ; пер. с англ. ; под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М. : Международные отношения, 2004. - 896 с.

Важно отметить, что при оценке конкурентоспособности на макроуровне учитывают такие показатели как курс национальной валюты, себестоимость товара, стабильность валюты, рыночные квоты, таможенные тарифы¹¹⁴.

В целом, конкурентоспособность региона является важным индикатором оценки степени жизнедеятельности населения.

Следует отметить, что изучением конкурентных преимуществ занимались М. Портер, Ж.-Ж. Ламбен и многие другие [284, 200,399].

М. Портер считает, что развитие региона в значительной степени зависит от эффективного функционирования рынка товаров и услуг, рынка капитала и рынка труда [284].

Б. А. Чуб,¹¹⁵ рассматривает конкурентоспособность региона как механизм обеспечения высокого уровня жизни населения.

Авторы работы¹¹⁶ считают, что конкурентоспособность в общем виде - обладание свойствами, создающими конкурентные преимущества.

Развивая данную точку зрения П. Завьялов, отмечает, что чем разнообразнее формы проявления конкуренции на внешнем и внутреннем рынке, тем выше уровень конкурентоспособности¹¹⁷.

Другой автор¹¹⁸ считает, что конкурентоспособность региона - это социально-экономическое положение региона и его отдельных производителей на национальном и международном рынках¹¹⁹.

По нашему мнению, конкурентоспособность региона - это взаимодействие составляющих экономической системы региона, определяющих способность данного региона к развитию конкуренции.

Для оценки конкурентоспособности региона следует провести маркетинговые исследования.

¹¹⁴ Андрианов, В.А. Конкурентоспособность России в мировой экономике / В.А. Андрианов // Экономист. - 1997. - № 10. - С. 33 - 42.

¹¹⁵ Чуб, Б.А. Управление инвестиционными процессами в регионе / Б.А. Чуб. - М. : БУКВИЦА, 1999. - 188 с.

¹¹⁶ Гельвановский, М.И. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях / М.И. Гельвановский, В. Жековская, И. Трофимов // Российский экономический журнал. - 1998. - № 3. - С. 67-68.

¹¹⁷ Завьялов, П.С. Проблемы международной конкурентоспособности товаропроизводителей / П.С. Завьялов // Маркетинг. - 1996. - № 2. - С. 20 - 32.

¹¹⁸ Селезнев, А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России / А.З. Селезнев. - М. : Юристъ, 1999. - 384 с.

¹¹⁹ Селезнев, А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России / А.З. Селезнев. - М. : Юристъ, 1999. - 384 с.

Важно отметить, что для оценки конкурентоспособности ПАТП и выбора преимуществ конкретного вида транспорта необходимо уточнить перечень факторов. Уточнение факторов конкурентоспособности способствуют выявление инструментов обеспечения результативной деятельности в условиях жесткой конкуренции [44].

М. Портер, связывая факторы конкурентоспособности предприятия с факторами производства, предлагает делить эти факторы на основные и развитые [284].

Автор работы [44] выделяет эндогенные и экзогенные факторы, которые представлены на рисунке 9.

К экзогенным факторам относятся такие факторы, как институциональные, технологические, природные факторы.

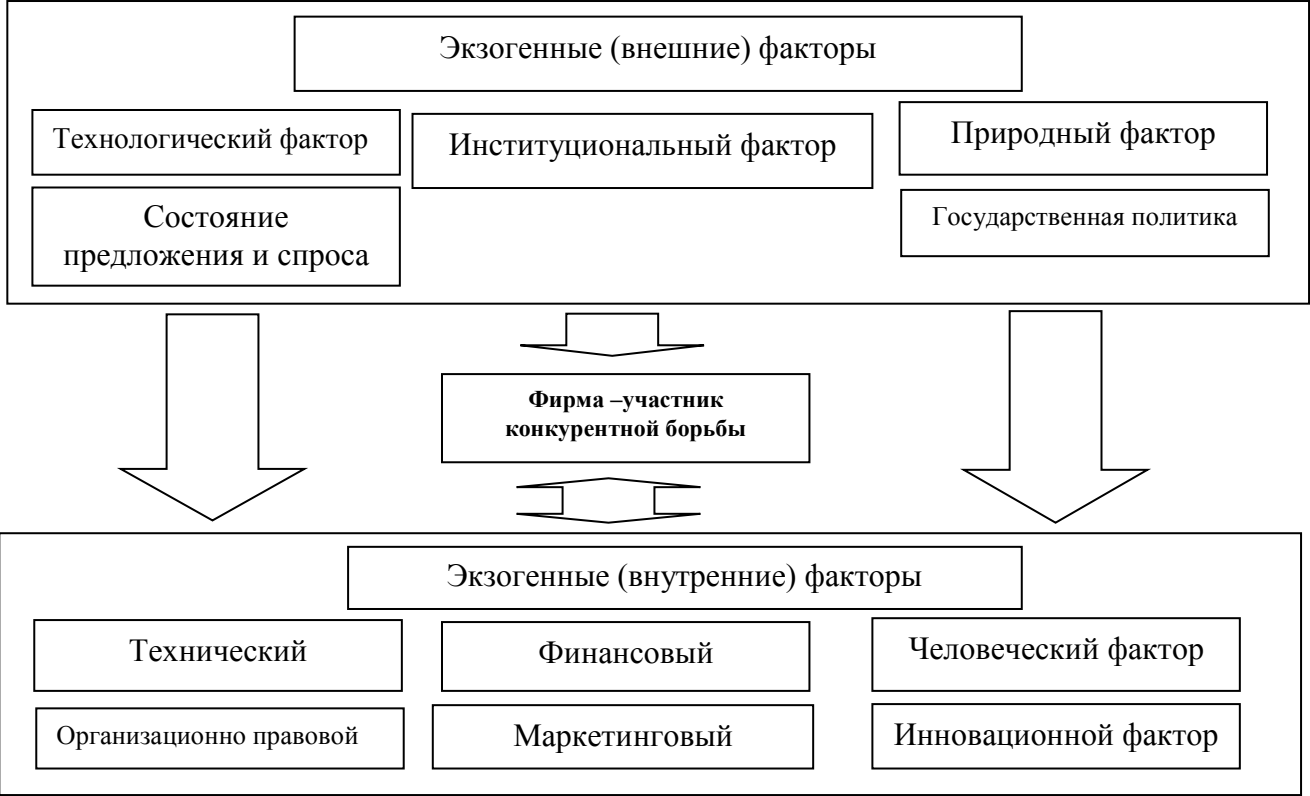


Рисунок 9. Факторы, характеризующие уровень конкурентных преимуществ

В группе эндогенных факторов относятся технические, организационно-правовые, финансовые, маркетинговые, информационные, инновационные факторы.

Важно отметить, что автор работы [44] выделяет факторы внешней и внутренней среды АТП. Такая классификация позволяет, принимать управленческие решения относительно пассажирских перевозок на основе применения конкурентных преимуществ различных видов транспорта.

В условиях рыночных отношений важное значение для развития конкурентных преимуществ ПАТП имеют институциональные и технологические факторы.

Особый интерес представляет классификация факторов конкурентоспособности предприятия, которая приведена на рисунке 10.

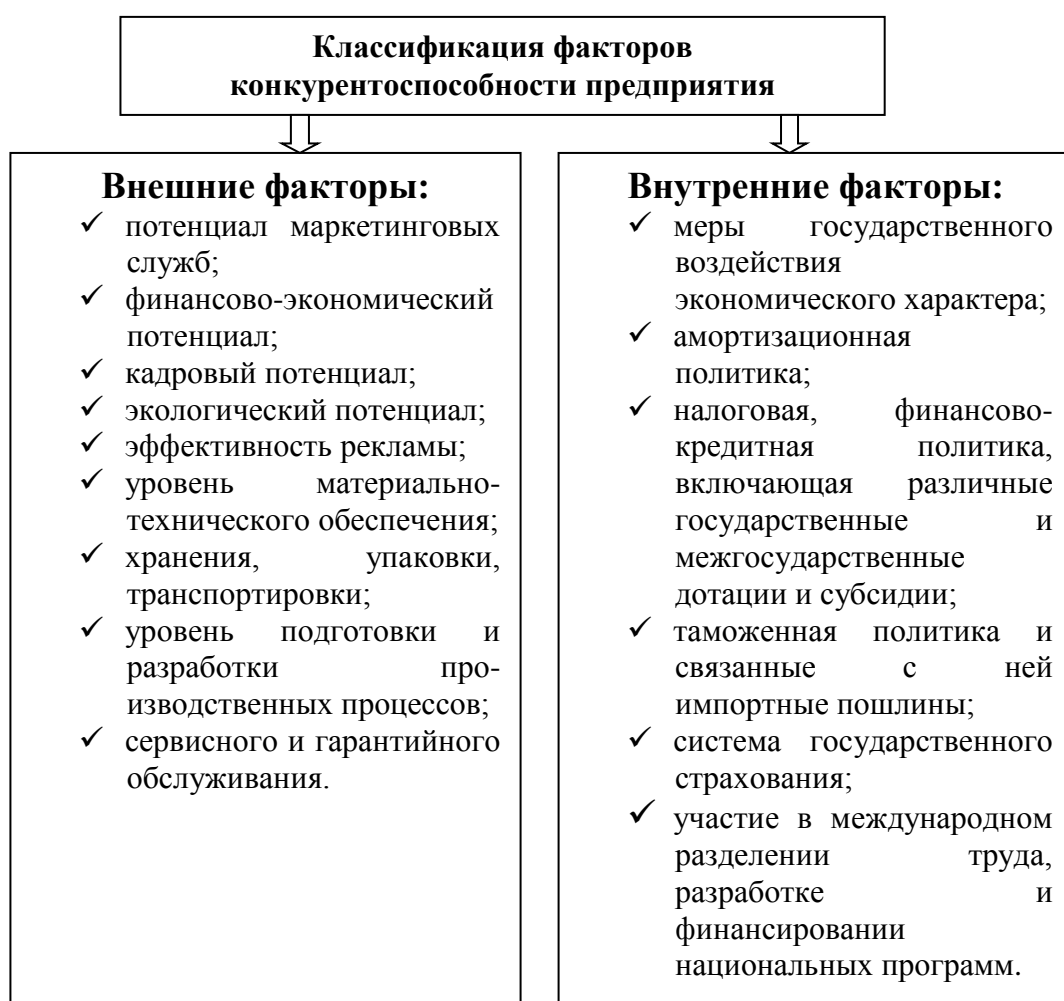


Рисунок 10. Предлагаемая классификация факторов конкурентоспособности предприятия

Следует отметить, конкурентные преимущества определяют такие факторы как промышленность и законодательство, обеспечивающее предпосылки для развития базовых отраслей экономики [71].

Одним из важных факторов конкурентоспособности предприятий, основанных на разнообразии предоставляемых услуг, является создание торговых марок (брендов).

Важно отметить, что конкурентные преимущества также в значительной степени зависят от сегментации рынка. С помощью сегментации достигаются следующие цели: качественное удовлетворение потребностей населения; повышение конкурентоспособности, как товара, так и его производителя, усиление конкурентных преимуществ [61, С.43].

Также на уровень конкурентоспособности предприятия важнейшее воздействие оказывают научно-технический уровень и степень совершенства технологии производства, внедрение современных средств автоматизации производства. Автор работы [44, С. 55] считает, на оказание пассажирских автотранспортных услуг влияют следующие факторы:

- коммерческие условия;
- организация технического обслуживания и текущего ремонта транспортных средств;
- информационное обеспечение рынка пассажирских автотранспортных услуг;
- влияние закономерности развития рыночной ситуации на положение АТП.

Кроме того, автор работы [44, С. 57] считает, что важными факторами конкурентоспособности для потребителей являются цена, качества, наличие сервисных услуг, упаковка, торговая марка, реклама, стимулирование сбыта.

Другой автор [324] особое внимание уделяет географическим, демографическим, социальным факторам.

Особый интерес представляет мнение автора [191]. Он рассматривает конкурентоспособность услуг как сравнительную характеристику услуги.

Таким образом, отмеченные подходы, позволяет сделать вывод, о том, что конкурентное преимущество способствует укреплению позиции ПАТП на рынке в условиях жесткой конкуренции.

Следует отметить, что по сравнению с М. Портером Ж.-Ж. Ламбен [200] предлагает свою концепцию относительно конкурентного преимущества и конкурентоспособности.

По его мнению, конкурентное преимущество - это свойства товара, которые создают для предприятий определенное лидерство над своими конкурентами.

Теперь рассмотрим особенности конкурентоспособности услуг пассажирского автотранспорта. На наш взгляд конкурентоспособность пассажирских автотранспортных услуг существенным образом зависит от степени привлекательности передвижения пассажира.

Важно отметить, что конкурентные преимущества пассажирских перевозок формируются за счет оптимальное сочетание различных качественных параметров передвижения пассажиров, выгодные материально-технические характеристики, а также эффективные мероприятия государственного воздействия на развитие транспортной отрасли [425]. При этом, факторы, характеризующие уровень конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг можно разделить на количественные и качественные (рисунок 11).

Социальная значимость пассажирского автомобильного транспорта создает объективную необходимость государственного регулирования ПАТП, что способствует развитию конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

На основе литературных источников [420] нами выявлены следующие методы государственного регулирования ПАТП:

- административно-объектные;
- административно-субъектные;
- экономико-объектные;
- экономико-субъектные.



Рисунок 11. Факторы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг

Проведенный нами анализ государственного регулирования рынка пассажирских автотранспортных услуг позволил выявить факторы административного и экономического характера.

После анализа тенденций на рынке пассажирских перевозок необходимо проведение структурного анализа отрасли, что способствует выявлению слабости существующей системы пассажирского транспорта и определению направлений совершенствования системы пассажирского транспорта. В основе структурного анализа отрасли мы использовали методический подход М. Портера. Структурный анализ отрасли выявляет разрыв между целевыми установками и управляющими структурами городского пассажирского транспорта, что в дальнейшем определяет необходимость и возможность применения другой модели управления системой пассажирского транспорта,

которая позволит выйти из сложившегося кризиса. Смена стратегии потребует адекватных организационных структур, которые будут обеспечивать реализацию самой стратегии.

В основе анализа факторов лежит модель пяти сил М. Портера, определяющих уровень конкуренции на рынке пассажирских перевозок. Однако в рамках этой модели необходимо выделить дополнительную, шестую, силу. Необходимость выделения этой силы обусловлено:

- во-первых, тем, что структурный анализ необходим для уровня транспортного предприятия, а не для уровня компании - оператора.

- во-вторых, влиянием местного Хукумата на систему пассажирского транспорта и делегированием функций управления отраслью. Следует отметить, что шестая сила проявляет себя в пяти других силах. Учитывая то, что роль правительства как поставщика или покупателя пассажирской транспортной услуги в значительно большей степени определяется политическими факторами, чем экономическими условиями, и государственное регулирование накладывает ограничения на поведение фирм, причем как поставщиков, так и покупателей, структурный анализ не будет полным без диагностирования влияния текущей и будущей государственной политики на всех уровнях на структурные условия функционирования отрасли.

Таким образом, определяющими факторами конкуренции на ГПТ являются шесть сил (рисунок 12).

Учитывая зарубежный и отечественный опыт, который демонстрирует преимущества модели регулируемого рынка, и сложившиеся предпосылки, в системе управления ГПТ Душанбе, нами предлагается комплекс мероприятий, реализация которых позволит перейти к модели регулируемого рынка пассажирских перевозок [425].

1. Совершенствование организации конкурсного отбора при допуске к рынку пассажирских перевозок:

- переход к договорным отношениям между заказчиком на транспортное обслуживание и перевозчиками в результате проведенных тендеров;



Рисунок 12. Модель пяти сил М. Портера для услуг пассажирского автомобильного транспорта

- создание равных условий для операторов независимо от форм собственности;
 - укрупнение частных операторов путем установки условий предельного допуска на маршрутную сеть при проведении тендеров.
2. Совершенствование системы финансирования маршрутов:
 - введение мониторинга за транспортной подвижностью населения;
 - финансирование маршрутов на дотационной и компенсационной основе.
 3. Совершенствование управления ГПТ на уровне транспортной администрации г. Душанбе, путем создания базы данных по нормативам с целью контроля уровня тарифов.

С учетом специфики и условий работы транспортных предприятий нами рассмотрены их конкурентные преимущества: скорость и регулярность доставки пассажиров до пункта назначения, пассажироместимость, дальность перевозок, стоимость проезда, качество, безопасность и транспортная доступность. Отметим, что практически для всех видов транспорта, определяющими являются качественные характеристики, а именно тот вид транспорта, который может обеспечить приемлемый уровень скорости для заданных условий дальности перевозок и стоимости проезда [425].

На основе «национального ромба» М. Портера в работе определена система конкурентных преимуществ предприятий пассажирского транспорта (рисунок 13).



Рисунок 13. Показатели конкурентных преимуществ пассажирского автомобильного транспорта

Для оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг придерживаясь мнения [420] построена модель, с учетом показатели конкурентоспособности, которая рассчитывается по формуле:

$$K = X_1 * p_1 + X_2 * p_2 + \dots + X_m * p_m, \quad (3.3)$$

где X_j - составляющие индекса K , p_j - весовые коэффициенты.

Данные X_j собраны нами по материалам пассажирских автотранспортных предприятий.

Следует отметить, что для разработки модели необходимо выявить следующие показатели:

X_1 – удельный вес в общем объеме пассажирских автоперевозок, млн., человек;

X_2 – удельный вес в общем объеме пассажирооборота, млн., пас. км;

X_3 - удельный вес в количестве своевременных перевозок внутригородского сообщения;

X_4 - показатель безаварийности перевозок, который рассчитывается по формуле:

$$X_4 = 1 - d, \quad (3.4)$$

где d - удельный вес ДТП;

X_5 - показатель динамики изменения тарифа, который определяется как:

$$X_5 = 1 / I_{\text{тек}}, \quad (3.5)$$

где $I_{\text{тек}}$ - индекс тарифа в текущем году;

X_6 - отношение средней скорости автобусных перевозок к основной разрешенной, согласно правилам движения в городе, скорости, равной 60 км/час.

Важно отметить, что весовые коэффициенты p_j нами определены экспертным путем. При определении весовых коэффициентов эксперты подразделили эти показатели на объективные и субъективные.

К объективным показателям относятся: объем перевозок пассажиров и пассажирооборот.

К субъективным показателям относятся: тариф, скорость, безаварийность и точность.

Результаты оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг приведены в таблице 3.3.

Таблица 3.3. Оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг

ПАТП		ГУП Автобус -1	ГУП Автобус -2	ПАТП - 4	ДТП-1	ДТП-2	Вес
Индикаторы							
X ₁	Объем услуг	0,460	0,230	0,130	0,110	0,070	0,3
X ₂	Пассажирооборот	0,520	0,210	0,120	0,090	0,060	0,2
X ₃	Точность	0,994	0,988	0,990	0,892	0,893	0,09
X ₄	Безаварийность	0,974	0,970	0,972	0,967	0,965	0,1
X ₅	Тариф	0,856	0,840	0,846	0,760	0,739	0,18
X ₆	Скорость	0,775	0,583	0,882	0,483	0,480	0,13

С помощью формулы (3.3) вычислены значения индекса **К** и составлен ряд (табл. 3.4).

Таблица 3.4. Значения индекса К по пассажирским АТП

ПАТП	ПАТП - 4	ГУП Автобус -2	ГУП Автобус -1	ДТП-1	ДТП-2
К	0,51624	0,52391	0,68369	0,42757	0,40529

Как видно из таблицы 3.4 и рисунка 14, самую высокую конкурентоспособность пассажирских автотранспортных услуг имеет ГУП Автобус - 1.

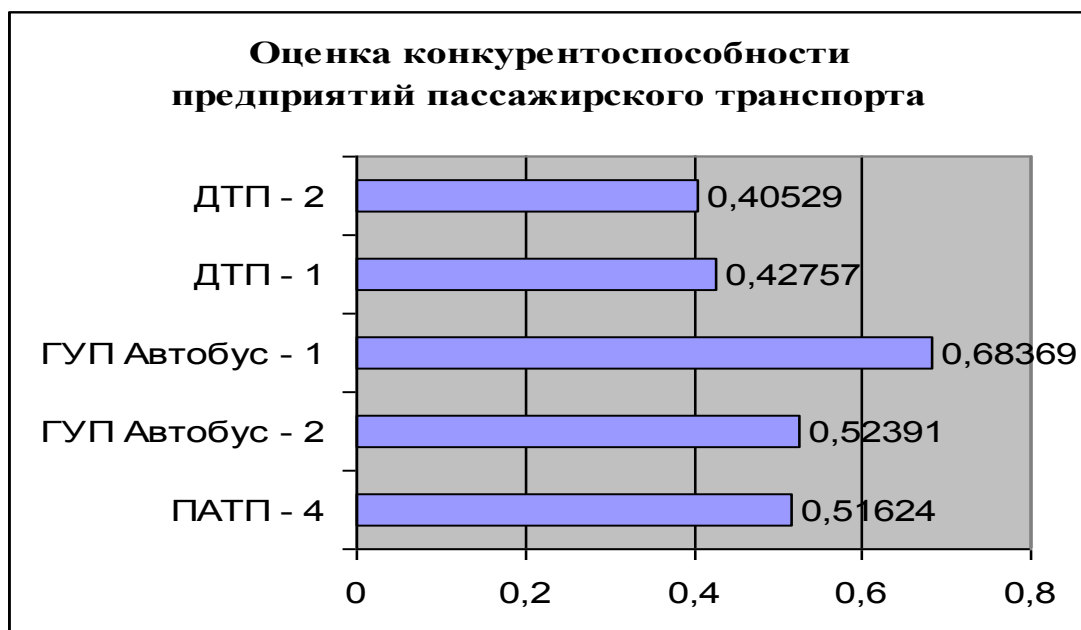


Рисунок 14. Оценка конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров в городском сообщении

Проведенные нами опросы среди пассажиров и работников ПАТП позволили выявить основные факторы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг (рисунки 15, 16).

Как видно из рисунка 16, на уровень конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг значительно влияет заработная плата работников. Кроме того, работники ПАТП считают, что ключевым фактором конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг являются инновационные проекты [434].

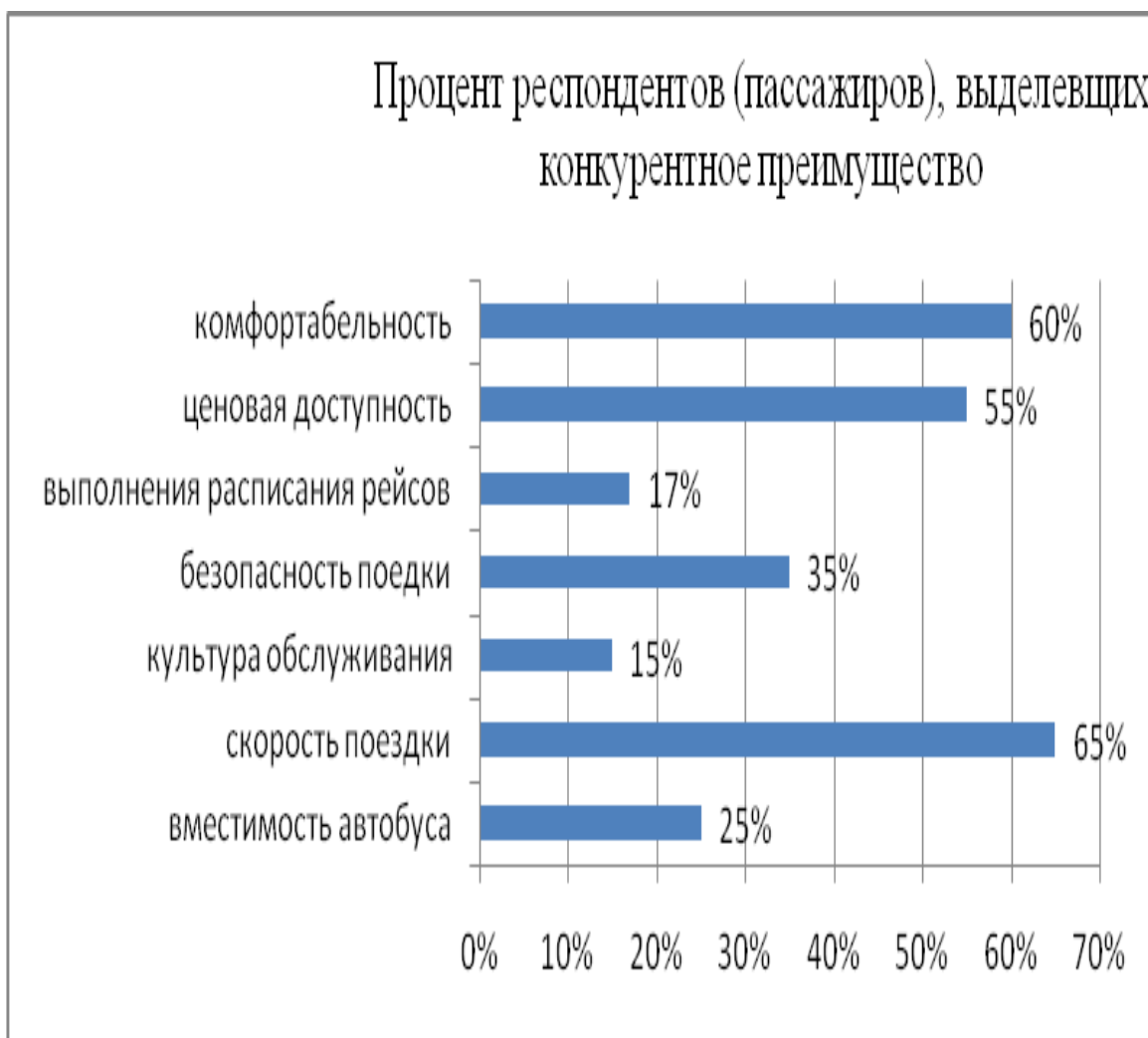


Рисунок 15. Факторы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг

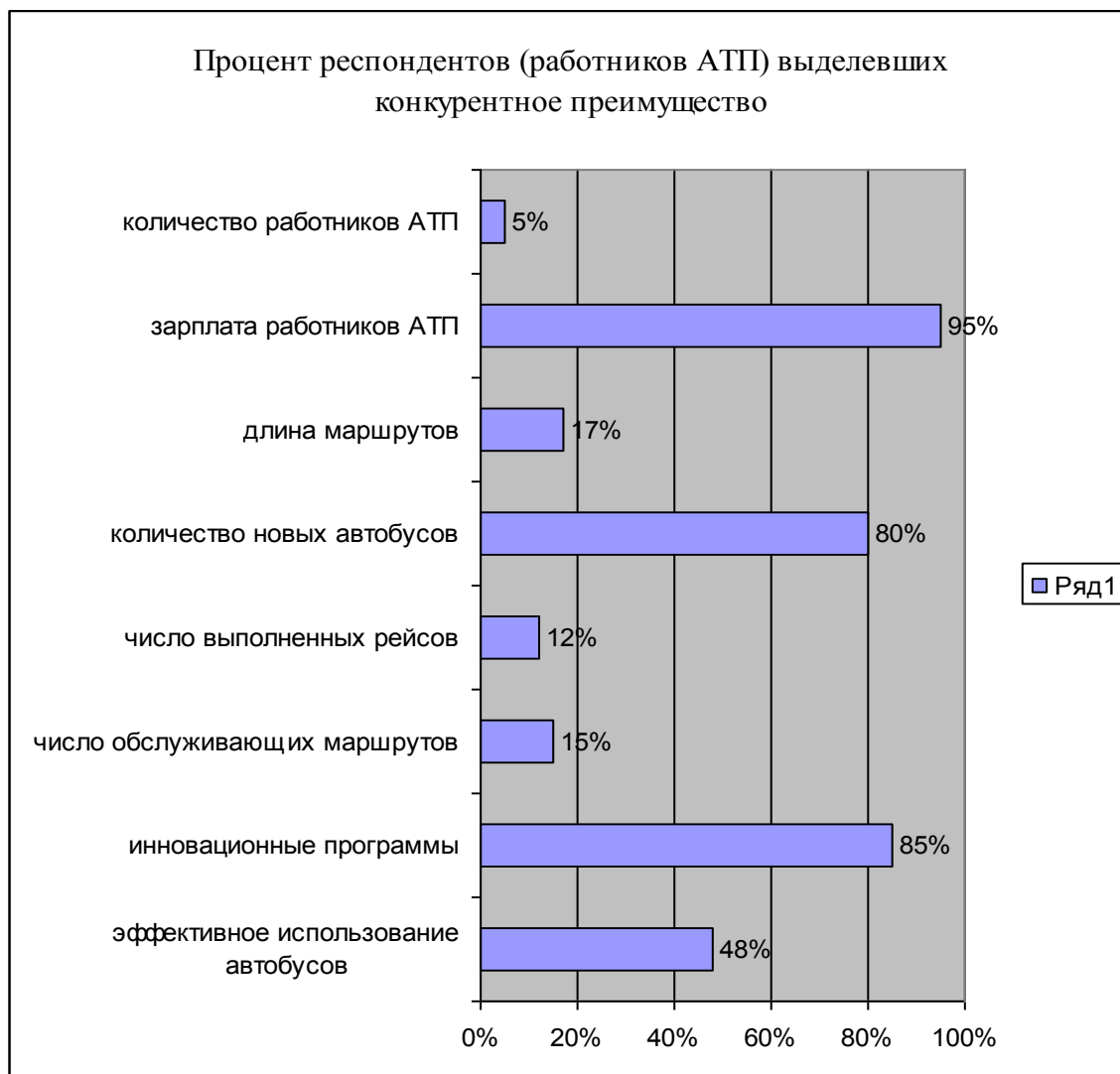


Рисунок 16. Факторы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг с точки зрения работников автотранспортных предприятий

Необходимо отметить, что большинство опрошенных выделили также влияние использования автобусов. Особенно это видно при осуществлении перевозок пассажиров на сложных участках маршрутов в «часы пик», а также при неблагоприятных погодных условиях.

Таким образом, конкурентоспособность является важным фактором развития пассажирских автотранспортных предприятий, поэтому переходим к проведению анализа и оценки конкурентоспособности предприятий сферы услуг.

3.3. Анализ и оценка конкурентоспособности предприятий сферы услуг

Динамично изменяющаяся конкурентная среда оказывает существенное влияние на любую предпринимательскую организацию. Каждое предприятие чтобы активно развивать свою производственную деятельность должно внимательно наблюдать за рыночной средой. Оценка конкурентоспособности предприятий дает преимущество в своевременном принятии управленческих решений каждому руководителю.

Конкурентоспособность - это не только способность каждого предприятия выдерживать конкуренцию, но и способность иметь высокий уровень дохода, что является наиболее важным в рыночных условиях.

В современных условиях единого определения конкурентоспособности, и общепринятой методики ее оценки отсутствует. Следует отметить, что в разных отраслях экономики важно использовать разнообразные показатели конкурентоспособности. Оценка конкурентоспособности товаров дает ясную картину. В данном случае преобладает показатель качества произведенной продукции, а проблема оценки конкурентоспособности предприятия сферы услуг является сложной процедурой.

В экономических источниках приводится много методик для оценки конкурентоспособности предприятий сферы производства товаров, но многие из них не дают объективную оценку. В основе таких методик лежит использование различных коэффициентов и индикаторов. К таким методикам можно отнести: многоугольник конкурентоспособности, матричный метод, метод, использующий в качестве основного подхода оценку товара/услуги предприятия, метод, основанный на теории эффективной конкуренции и др.

Важно отметить, что методики оценки конкурентоспособности предприятий сферы услуг в основном применимы, только к отдельной отрасли услуг. На наш взгляд, сложность в разработке методик оценки конкурентоспособности предприятий, оказывающих услуги, связана с особенностями рынка услуг.

Следует отметить, что все товары, произведенные в определенный период времени, могут быть приобретены и потреблены в будущем. и не утрачивают своих свойств. Услуги же потребляются в момент их производства и не могут храниться, и они неотделимы от своего источника, потребитель становится вовлеченным в процесс производства и оказания услуги. К товарам предъявляются особые требования относительно их качества, и менее качественный товар не будет пользоваться большим спросом. Оценить качество услуги можно только после оказания услуги и человеческий фактор оказывает существенное воздействие на качество услуг.

Все вышеуказанное доказывает сложность оценки качества и конкурентоспособности предприятия, оказывающего услуги.

В настоящее время сфера услуг усилено развивается и это является причиной появления множества предприятий, функционирующих в данной сфере. По мере развития предприятия конкуренция среди них усиливается и руководителям приходится постоянно разрабатывать стратегии конкурентоспособности. Для оценки конкурентоспособности отдельного предприятия, необходимо выявить внутренние сильные и слабые стороны. Именно располагая информацией о рыночной ситуации, предприятие сможет принять правильное решение о дальнейшей стратегии развития.

Анализ существующих методик конкурентоспособности показывает, что они могут быть применимы только к отдельной сфере услуг и частично содержат показатели, которыми предприятия не располагает.

Важно отметить, что проблемы, касающиеся оценки конкурентоспособности предприятий, давно находятся в поле зрения исследователей-экономистов. Вместе с тем, несмотря на множество материалов, универсальной методики комплексной оценки конкурентоспособности субъекта в нынешних условиях не существует.

В многих методик авторы стремятся вовлечь в оценочный процесс максимальное количество факторов. С одной стороны, такой подход легко объясним, поскольку практически любой показатель, касающийся производственной и рыночной деятельности хозяйствующего субъекта, в той или

иной мере влияет на его конкурентоспособность. Но, с другой стороны, если, скажем, производительность труда работников, во многом определяющая эффективность производственного процесса предприятия и его конкурентные преимущества, зависит от массы факторов, то это вовсе не значит, что все эти факторы наряду с показателем производительности труда необходимо включать в список для оценки конкурентоспособности предприятия. Кроме того, подобный подход неправомерен и с позиции теории систем, согласно которой оценка свойств объекта на основании оценки предельно элементарных его составляющих в итоге не дает адекватной оценки исследуемого объекта, так как указанные составляющие определяют свойства объекта не автономно, а в совокупности, во взаимодействии друг с другом.

Конкурентоспособность продукта является определяющим фактором конкурентоспособности предприятия, но не исчерпывающим. Необходимо отметить, что реализация методов оценки конкурентоспособности хозяйствующих субъектов практически без исключения предполагает сопоставление предприятий, ведущих схожую деятельность, производящих идентичную продукцию и функционирующих в одинаковых экономических условиях.

Таким образом, проведенная оценка должна отражать не только существующее положение хозяйствующего субъекта на рынке, но и по возможности учитывать перспективы его развития, закладываемые стратегическим планированием. Кроме того, что особенно важно, оценка конкурентоспособности предприятий должна иметь широкие границы применения, то есть обладать определенной степенью универсальности.

Конкурентоспособность анализируемого объекта желательно измерять количественно, и для ее измерения необходимы достоверные данные.

Методики оценки конкурентоспособности объектов, отрасли и страны приведены в таблице 3.5.

Таблица 3.5. Оценка конкурентоспособности объектов, отрасли и страны

№ пп	Показатели	Автор	Формула расчета	Условные обозначения
1	Количественная оценка конкурентоспособности однопараметрических объектов	Фатхудинов Р.А.[399]	$K = \frac{E_{a.o}}{E_{л.o}} k_1' \cdot k_2' \cdot k_n'$	<p>$K_{a.o}$ - конкурентоспособность анализируемого образца объекта на определенном рынке, доли единицы;</p> <p>$E_{a.o}$ - эффективность анализируемого образца объекта на определенном рынке, единица полезного эффекта/единица валюты;</p> <p>$E_{л.o}$ - эффективность лучшего образца-конкурента, используемого на определенном рынке;</p> <p>$k_1' \cdot k_2' \cdot k_n'$ - корректирующие коэффициенты, учитывающие конкурентные преимущества на определенном рынке</p>
2	Эффективность конкурентоспособного объекта	Гличев А.В.[78]	$E = \frac{П_c}{З_c}$	<p>$П_c$ - полезный эффект объекта за нормативный срок его службы в условиях определенного рынка, единица полезного эффекта;</p> <p>$З_c$ - совокупные затраты за жизненный цикл объекта в условиях определенного рынка, единица валюты (доллары, марки и т.д.)</p>
3	Полезный эффект однопараметрических машин	Фатхудинов Р.А.[399]	$П_c = \sum_{i=1}^T П_ч \Phi_z K_1 K_2 K_3 K_n$	<p>T - нормативный срок службы машины, лет;</p> <p>$П_ч$ - часовая паспортная производительность машины;</p> <p>Φ_z - годовой плановый фонд времени работы машины;</p> <p>$K_1 \dots K_n$ - коэффициенты, характеризующие несоответствие показателей качества машины требованиям потребителя</p>
4	Общий показатель уровня конкурентоспособности производителя	Моисеев Н.К.[236]	$K_n = J_m J_\varepsilon$	<p>K_n - общий показатель конкурентоспособности производителя;</p> <p>J_m - индекс конкурентоспособности по товарной массе;</p> <p>J_ε - индекс относительной эффективности</p>
5	Конкурентоспособность организации	Круглов М.И.[398]	$J_m = \sum_{i=1}^p \beta_i \frac{n_i}{n_{i0}} \frac{K_i}{K_{i0}} \frac{z_i}{z_{i0}}$	<p>p - число видов производимого товара ($i = 1, 2, \dots, p$);</p> <p>n_i, n_{i0} - количество товара i-го вида, предлагаемого на рынке конкурирующими сторонами;</p> <p>β_i - коэффициент значимости i-го товара в конкуренции на рынке,</p>

№ пп	Показатели	Автор	Формула расчета	Условные обозначения
				$\sum_{i=1}^p \beta = 1,0;$ <p>$K_i, K_{iб}$ - комплексные показатели качества конкурирующих товаров — данного и базового, с которым ведется сравнение; $Z_i, Z_{iб}$ - затраты на приобретение и использование этих товаров за их жизненный цикл.</p>
6	Индекс относительной эффективности организации-производителя	Круглов М.И.[398]	$J_o = \sum_{j=1}^k \gamma_j \frac{E_j}{E_{jб}}$	<p>k - количество показателей эффективности производства ($j = 1, 2, \dots k$); γ_i - коэффициент значимости показателя эффективности, $\sum_{j=1}^k \gamma_j = 1,0;$ $E_j, E_{jб}$ - частные показатели эффективности данной организации и организации-конкурента</p>
7	Конкурентоспособность организации	Фатхудинов Р.А.[399]	$K_{орз} = \sum_{i=1}^n a_i b_j K_{ij} \rightarrow 1$	<p>удельный вес i-го товара организации в объеме продаж за анализируемый период, доли единицы, $i = 1, 2, \dots, n$, $\sum_{i=1}^n a_i = 1;$ b_j - показатель значимости j-го рынка, на котором представлен товар организации. конкурентоспособность i-го товара на j-м рынке</p>
8	Удельный вес i -го товара организации в объеме продаж	Фатхудинов Р.А.[399]	$a_i = \frac{V_i}{V}$	<p>V_i - объем продаж i-го товара за анализируемый период, млн. у. е.; V - общий объем продаж организации за тот же период, млн. у. е.</p>
9	Показатель конкурентоспособности страны	Андрианов В.[14]	$K_{cmp} = \sum_{i=1}^n b_i K_i$	<p>K_{cmp} -показатель конкурентоспособности страны; b_i - показатель значимости i-го фактора конкурентоспособности, $i = 1, 2, \dots, n$; $\sum_{i=1}^n b_i = 1.$ K_i - конкурентоспособность i-го фактора</p>
10	Конкурентоспособность i -го фактора	Андрианов В.[14]	$K_i = \frac{\Pi_{cmpi}}{\Pi_{ни}}$	<p>Π_{cmpi} - абсолютное значение i-го фактора страны; $\Pi_{ни}$ - нормативное (лучшее в мире, плановое) значение i-го фактора страны, к которому она стремится.</p>

№ пп	Показатели	Автор	Формула расчета	Условные обозначения
11	Конкурентоспособность отрасли	Фатхудинов Р.А.[399]	$K_{omp} = \sum_{i=1}^n a_i K_{opzi}$	n - количество ведущих организаций отрасли; a _i - удельный вес i-й организации по объему продаж среди n-организаций, доли единицы, i = 1, K _{opzi} - конкурентоспособность i-й организации.

Андреев И. [12] при оценке конкурентоспособности банковских услуг предлагает учитывать следующие показатели: имидж банка, территориальная доступность банка и его тарифная политика. Конкурентоспособность в данном случае рассчитывается по формуле:

$$Pr = f(Im, Tr, D), \quad (3.6)$$

где Pr – мера привлекательности услуги;

Im - мера имиджа;

Tr - мера благоприятности тарифной политики для потребителя услуги;

D - мера доступности.

В конечном виде данная формула выглядит следующим образом:

$$Pr = 0.5Im + 0.2Tr + 0.3D, \quad (3.7)$$

Данная методика оценки конкурентоспособности банковских услуг дает интегральный показатель конкурентоспособности в числовом выражении, но неясно, исходя из чего автор применяет в формуле именно такие числовые показатели. Сложность методики заключается в том, что показатель имиджа банка определяется экспертной оценкой. В качестве экспертной оценки могут быть отзывы СМИ, акции PR, реклама и т.д.

Лифиц И.М. [208] разработал методику оценку конкурентоспособности предприятий торговли. При этом показателем конкурентоспособности выступает интегральный показатель качества услуги магазина:

$$I = U/C, \quad (3.8)$$

где U - обобщенный показатель качества услуги;

C - относительная стоимость товаров в сравниваемых магазинах.

Недостатком этого метода является определенная сложность в определении показателя качества самой услуги, к тому же товары магазинов должны быть примерно одинакового ассортимента. К тому же, на наш взгляд, важное значение имеет месторасположение магазина, которое никак в данной методике не учтено.

Наибольшее число методик оценки конкурентоспособности разработано относительно рынка образовательных услуг. Одной из таких методик является предложенная журналом «Карьера» [333] совокупность факторов оценки рейтинга образовательных услуг. В сводной таблице приводится достаточно большое количество различных факторов, а также их весомость, но отсутствует интегральный показатель конкурентоспособности.

Авторы Моисеева Н., Пискунова Н. и Костин Г. [236] основным фактором конкурентоспособности вуза называют его имидж, который включает такие показатели, как общая известность и репутация, скорость реагирования на изменения запросов потребителей, инновационный потенциал и его реализация, престиж специальностей, рекламная политика, уровень зарубежных связей, финансовая обеспеченность (устойчивость), конкурентный статус. Но при этом авторы не приводят способов расчета формул этих показателей.

Что касается комплексной оценки конкурентоспособности транспортных услуг, то особого внимания заслуживает метод Алексеев А.А. [9]. В своей работе он предлагает метод комплексной оценки услуги и отдельных ее составляющих с помощью инновационной модели «МКОТС», которая по своей методической сущности согласовывается с «западной» моделью «сервисного качества». Автор предлагает услугу разделить на составляющие компоненты, которые оцениваются с помощью экспертного опроса. Результаты опросов автоматизировано обрабатываются с помощью программы «МКОТС». Данная методика достаточно емкая и может применяться исключительно с использованием сопутствующего программного обеспечения, что создает определенные трудности.

Анализ работы [236] показывает, что в процессе измерения конкурентоспособности особое место отводится определению значимых

показателей с учетом выявления их весомости. Важно заметить, что с целью эффективного использования финансового, производственного, научно-технического и трудового потенциала используют также показатель конкурентоспособности предприятий и организаций. Автором установлено, что в качестве основных показателей конкурентоспособности используют различные показатели [236]: конкурентоспособность продукции, работ и услуг, маркетинговую и сбытовую деятельность, финансового состояния, организации, управление и менеджмента. В этих условиях ведущее место отводится квалифицированному руководящему составу предприятий и организаций сферы услуг.

В целом, существующие методы оценки конкурентоспособности предприятий на рынке услуг, к настоящему времени, недостаточно разработаны. Они носят конкретно-экономический и количественный характер, недостаточно совершенны, сложны в применении и требуют существенной доработки с учетом совершенствования организации и управления сферы услуг и, особенно на рынке услуг пассажирского автотранспорта.

Теперь переходим к оценке конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта.

3.4. Оценка конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта

Конкурентоспособность автотранспортной организации – это реальная или потенциальная способность предприятия разрабатывать, производить и оказывать услуги в тех условиях рынка, где им приходится работать.

Показатель конкурентоспособности предприятия ($П_k$) может быть определен как произведение индекса конкурентоспособности транспортной услуги или транспортной продукции (K_{my}) на индекс относительной эффективности производственной деятельности ($I_{эф}$):

$$П_k = K_{my} I_{эф} \quad (3.9)$$

В качестве показателей эффективности деятельности предприятия могут использоваться такие показатели, как рентабельность, объем продаж и их модификации (рентабельность продаж, рентабельность активов, оборачиваемость и др.)

Оценку прибыльности коммерческой деятельности автотранспортного предприятия целесообразно проводить на основе определения коэффициента конкурентоспособности предприятия.

Рассмотрим критерии оценки конкурентоспособности автотранспортного предприятия [407]:

Конкурентоспособность транспортной услуги:

- коэффициент рыночной доли (K_D) отражает долю предприятия на рынке транспортных услуг:

$$K_D = Q_{\Pi} / Q_{\text{Общ}} \quad (3.10)$$

где Q_{Π} – объем оказания транспортных услуг предприятием;

$Q_{\text{Общ}}$ – общий объем оказания транспортных услуг на рынке;

- коэффициент изменения объема оказания услуг ($K_{\Delta Q}$) показывает темп роста или снижение конкурентоспособности фирмы за счет изменения объема оказания услуг:

$$K_{\Delta Q} = (Q_K - Q_H) / Q_{\text{Общ}} \quad (3.11)$$

где Q_K – объем оказания услуг на конец отчетного периода;

Q_H – объем оказания услуг на начало отчетного периода.

Конкурентоспособность по цене:

- коэффициент уровня цен (K_{Π}) отражает рост или снижение конкурентоспособности предприятия за счет изменения цен на услугу:

$$K_{\Pi} = (C_{\max} - C_{\min}) / C_{\Pi} \quad (3.12)$$

где C_{\max} – максимальная цена услуги на рынке;

C_{\min} – минимальная цена услуги на рынке;

C_{Π} – цена услуги, установленная предприятием.

Конкурентоспособность по критерию продвижения продукта:

- коэффициент рекламной деятельности (K_P) отражает стремление предприятия к росту конкурентоспособности за счет улучшения рекламной деятельности:

$$K_P = (Z_{PK} - Z_{PH}) / Z_{Общ} \quad (3.13)$$

где Z_{PK} – затраты на рекламную деятельность на конец отчетного периода;

Z_{PH} – затраты на рекламную деятельность на начало отчетного периода.

Суммировав вышеперечисленные коэффициенты и найдя среднеарифметическую величину, определим промежуточное значение коэффициента конкурентоспособности маркетинговой деятельности для конкретной услуги (K_M).

Для расчета итогового коэффициента конкурентоспособности предприятия, также нужно учитывать общефинансовые коэффициенты, рассчитываемые на основе анализа баланса предприятия за отчетный период.

Таким образом, полная формула расчета коэффициента конкурентоспособности предприятия ($K_{КП}$) будет выглядеть следующим образом:

$$K_{КП} = K_M + K_{ТЛ} + K_{ОСС} \quad (3.14)$$

где $K_{ТЛ}$ – коэффициент текущей ликвидности;

$K_{ОСС}$ – коэффициент обеспеченности собственными средствами.

В зависимости от значений $K_{КП}$ предприятия подразделяются на следующие группы:

1. Рыночные лидеры – предприятия, имеющие максимальный коэффициент конкурентоспособности. Как правило, подобные фирмы имеют максимальную рыночную долю при продажах и являются лидерами в ценовой политике, оптимизации затрат и т.д. Характерным их поведением является оборона.

2. Рыночные претенденты – предприятия, расчетный коэффициент конкурентоспособности которых лежит в диапазоне от 3,1 до 9. Обычно такие организации борются за увеличение рыночной доли оказания услуг, проводят

ценовой демпинг. Для них характерна стратегия атаки по всем направлениям деятельности.

3. Рыночные последователи – предприятия, расчетный коэффициент конкурентоспособности которых лежит в диапазоне от 1 до 3. Они проводят политику следования за отраслевым лидером, не рискуют, но и не проявляют пассивности. Такие фирмы копируют деятельность лидера, но действуют более осмотрительно и рассчитывают на меньшие ресурсы. Они, как правило, подвержены атакам со стороны рыночных претендентов.

4. Предприятия, действующие в рыночной нише, расчетный коэффициент конкурентоспособности которых лежит в диапазоне от 0,99 до -6,9. Предприятия этой группы обслуживают маленькие рыночные сегменты, которые другие участники конкуренции не принимают в расчет, и отличаются высоким уровнем специализации. Круг клиентов ограничен, характерен высокий уровень цен. В своей деятельности такие организации опираются на клиентов и максимально зависят от них.

5. Потенциальные банкроты - предприятия с коэффициентом конкурентоспособности от -7 до -10. Они принимают режим внешнего управления и осуществляют мероприятия по выходу из банкротства или проводят расчеты с кредиторами и ликвидируются.

Предложенные показатели прибыльности коммерческой деятельности автотранспортного предприятия не полностью учитывают характер его конкурентоспособность. Конкурентоспособность как структура финансово-экономических показателей включает в себя не только собственно эти показатели, но и взаимосвязи и взаимодействия между ними, зависящие от состояния макро- и микросреды.

На практике оценка уровня конкурентоспособности автотранспортного предприятия производится преимущественно на основе сравнительной характеристики деятельности предприятия и наиболее сильных конкурентов по ряду факторов. Решающую роль здесь играет выбор и оценка факторов. В каждом конкретном случае их выбор следует осуществлять с учетом особенностей производственно-хозяйственной и сбытовой деятельности

предприятия. Методы оценки уровня конкурентоспособности предприятия достаточно разнообразны: по сравнительным преимуществам, по факторам производства, по рыночным позициям, по качеству продукции и др.

О.И. Штейн [478] предлагает метод, основанный на теории эффективной конкуренции. О.И.Штейн предлагает оценить конкурентоспособность предприятия по четырём групп показателей (рисунок 17)



Рисунок 17. Показатели конкурентоспособности предприятия по О.И. Штейн

В связи с тем, что каждый из этих показателей имеет разную степень важности для расчета коэффициента конкурентоспособности предприятия ($K_{кп}$), экспертным путём были определены коэффициенты весомости.

Расчет коэффициентов конкурентоспособности предприятия производится по формулам, приведенных в таблице 3.6.

Таблица 3.6. Расчет коэффициентов конкурентоспособности предприятия по О.И. Штейну [478].

№ пп	Показатели	Формула расчета	Условные обозначения
1	Конкурентоспособность предприятия	$K_{кп} = 0,15 \text{ Э}_п + 0,29 \text{ Ф}_п + 0,23 \text{ Э}_с + 0,33 \text{ К}_т$	$K_{кп}$ - коэффициент конкурентоспособности предприятия; $\text{Э}_п$ - значение критерия эффективности производственной деятельности предприятия; $\text{Ф}_п$ - значение критерия финансового положения предприятия; $\text{Э}_с$ - значение критерия эффективности организации сбыта и продвижения товара на рынке; $\text{К}_т$ - значение критерия конкурентоспособности товара.
2	Эффективность производственной деятельности предприятия	$\text{Э}_п = 0,31И + 0,19Ф + 0,40P_T + 0,10П$	$\text{Э}_п$ - критерий эффективности производственной деятельности предприятия; $И$ - относительный показатель издержек производства на единицу продукции; $Ф$ - относительный показатель фондоотдачи; P_T - относительный показатель рентабельности товара; $П$ - относительный показатель производительности труда.
3	Финансовое положение предприятия	$\text{Ф}_п = 0,29 \text{ К}_а + 0,20 \text{ К}_п + 0,36 \text{ К}_л + 0,15 \text{ К}_о$	где $\text{Ф}_п$ - критерий финансового положения предприятия; $\text{К}_а$ - относительный показатель автономии предприятия; $\text{К}_п$ - относительный показатель платежеспособности предприятия; $\text{К}_л$ - относительный показатель ликвидности предприятия; $\text{К}_о$ - относительный показатель оборачиваемости оборотных средств.
4	Эффективность организации сбыта и продвижения товара	$\text{Э}_с = 0,37P_п + 0,29K_з + 0,21 K_M + 0,14K_P$	$P_п$ - относительный показатель рентабельности продаж; $K_з$ - относительный показатель затоваренности готовой продукцией; K_M - относительный показатель загрузки производственных мощностей; K_P - относительный показатель эффективности рекламы и средств стимулирования сбыта.

Автором работы [420] для оценки конкурентоспособности городских пассажирских автотранспортных услуг построена модель, использующая введенный индекс конкурентоспособности K , рассчитываемой по формуле:

$$K = Y_1 * p_1 + Y_2 * p_2 + \dots + Y_m * p_m, \quad (3.15)$$

где Y_j – составляющие индекса K , p_j - весовые коэффициенты .

Данные Y_j собраны нами по материалам пассажирских автотранспортных предприятий.

Следует отметить, что для разработки модели необходимо выявить следующие показатели:

Y_1 - удельный вес в общем объеме пассажирских автоперевозок, млн., человек;

Y_2 - удельный вес в общем объеме пассажирооборота, млн., пас-км;

Y_3 - удельный вес в количестве своевременных перевозок внутригородского сообщения;

Y_4 - показатель безаварийности перевозок, который рассчитывается по формуле:

$$Y_4 = 1 - d, \quad (3.16)$$

где d - удельный вес ДТП;

Y_5 - показатель динамики изменения тарифа, который определяется как:

$$Y_5 = 1 / I_{\text{ттек}}, \quad (3.17)$$

где $I_{\text{ттек}}$ - индекс тарифа в текущем году;

Y_6 - отношение средней скорости автобусных перевозок к основной разрешенной, согласно правилам движения в городе, скорости, равной 60 км/час.

По мнению автора работы [288] конкурентоспособность услуги различных видов транспорта в сравнении друг с другом оценивается по соотношению «количество - качество - цена», т.е. потенциальный объем перевозок (либо производственный, стратегический потенциал) с учетом интегральной оценки качества к затратам потребителя.

Производственный (стратегический) потенциал представляет собой дополнительную прибыль или доходы (стоимостное выражение объема продукции, услуги), которые в некоторых случаях могут быть представлены показателями экономии затрат, ростом показателя стабильности компании или повышения стоимости активов компании.

Интегральное качество при оценке конкурентоспособности предлагается определять как суммарную оценку качества профильных и дополнительных услуг, предоставляемых клиентам.

Автор работы [371] отмечает, что конкурентоспособность разных видов транспорта оценивается на каждом конкретном направлении пассажиропотока соотношением цены и качества. Для этого учитываются данные о транспортных тарифах, а также с наличием льгот, предоставляемых государственными ПАТП.

Коэффициент конкурентоспособности при этом для любого вида транспорта определяется по формуле:

$$K = B_{\text{кач}} / C_{\text{полн}} \quad (3.18)$$

где $B_{\text{кач}}$ - балльная оценка параметра качества; $C_{\text{полн}}$ - полная стоимость проезда, сомони.

Более конкурентоспособным признается вид транспорта, коэффициент конкурентоспособности которого выше.

Соловьев К. [361] в качестве основных критериев конкурентоспособности транспортного предприятия в обобщенном виде предлагает две оценочные категории: «ценность производимых предприятием услуг» и «ценность предприятия как хозяйствующего субъекта». Важным инструментом сравнения возможностей предприятия является построение многоугольников конкурентоспособности, представляющих собой графическое отображение оценок положения предприятия и конкурентов по наиболее значимым направлениям деятельности, изображенным в виде векторов-осей (рис. 18).

На первом этапе построения модели предлагается построение многоугольника конкурентоспособности внутренних конкурентных преимуществ сравниваемых предприятий на основе следующих методических предпосылок. В качестве оцениваемых направлений деятельности предприятия и основных конкурентов может быть выбрано определенное четко ограниченное число параметров. Перечень используемых параметров и степень их конкретизации определялись следующими методическими предпосылками.

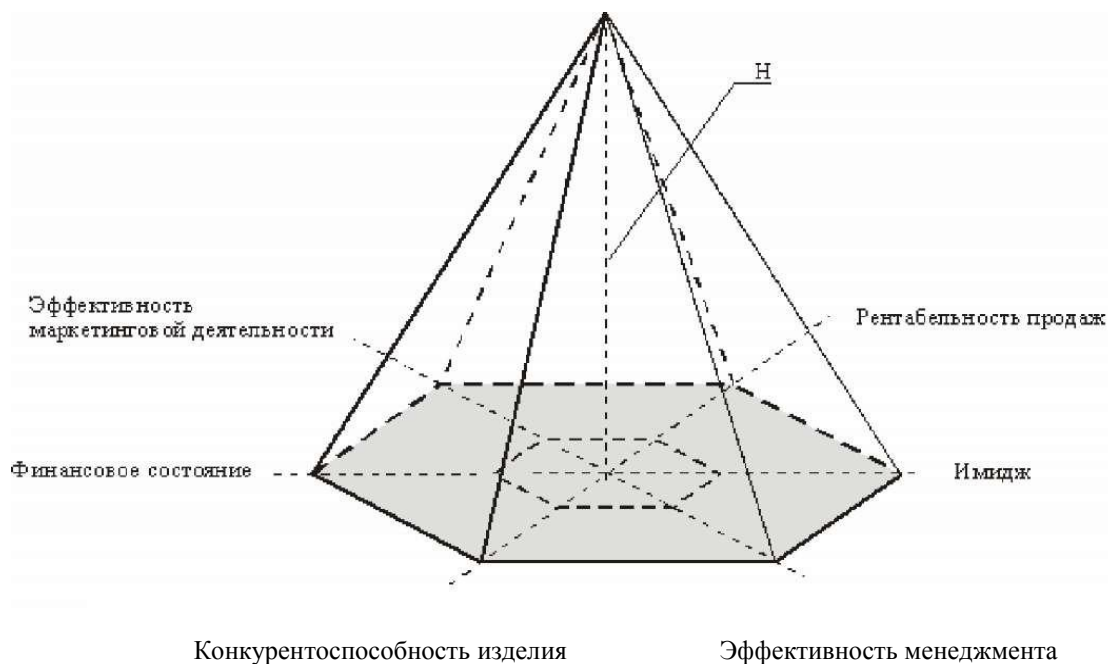


Рис. 18. Графическая интерпретация модели оценки конкурентоспособности транспортного предприятия

Во-первых, количество оцениваемых характеристик должно быть достаточно ограниченным с целью обеспечения оперативности принимаемых управленческих решений. Во-вторых, в силу сложности и многогранности проблемы и отсутствия общепризнанных подходов к оценке конкурентоспособности, которая требует обширных самостоятельных научных исследований, в предлагаемой модели использованы результаты, полученные ранее отечественными и зарубежными авторами.

Важно отметить, что внутренние конкурентные преимущества предлагается сгруппировать по шести наиболее значимым аспектам:

- конкурентоспособность предоставляемых услуг;
- финансовое состояние предприятия;
- эффективность маркетинговой деятельности;
- рентабельность;
- имидж (бренд) предприятия;
- эффективность менеджмента.

Следует отметить, что рассмотренные методики не в полной мере отражают реальную картину транспортного предприятия. Поэтому мы считаем, что

наиболее оптимальной методикой является оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур (ПАТПС).

В современных условиях важное место на рынке пассажирских автотранспортных услуг занимают различные пассажирские автотранспортные предпринимательские структуры (ПАТПС). Важно заметить, что существуют определенные сложности в их функционирования из-за необеспеченности трудовых и финансовых ресурсов. Поэтому в качестве основного фактора развития пассажирского автотранспорта мы рассматриваем использования общего потенциала ПАТС. Общий потенциал ПАТПС ($P_{кп}$), состоит из частных потенциалов, которая выражается в виде следующей формулы [315]:

$$P_{кп} = f(P_i), (i = 1, 2, \dots, n) \quad (3.19)$$

где P_i - числовая оценка частного потенциала ПАТС i -го вида;

i – разновидность частного потенциала ПАТС.

На наш взгляд, эффективным является исчисления потенциала ПАТПС на основе использования методики конкурентоспособности ПАТПС [443].

Важно отметить, что данная методика охватывает следующие частные потенциалы:

- ресурсный потенциал – P_1 ;
- предпринимательский потенциал– P_2 ;
- маркетинговый потенциал– P_3 ;
- потенциал экономической безопасности– P_4 ;
- финансовый потенциал– P_5 ;
- кадровый потенциал– P_6 ;
- инновационный потенциал– P_7 ;
- потенциал развития предприятия– P_8 .

Результаты расчетов частных потенциалов ПАТПС в регионах Республики Таджикистан нами представлены в табл. 3.7.

Таблица 3.7. Результаты расчетов частных потенциалов пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в регионах Республики Таджикистан

Регион	ПАТПС	Сравнительные числовые оценки разных видов потенциала ПАТС							
		Ресурсный П ₁	Предпринимательский П ₂	Маркетинговый П ₃	Потенциал экономической безопасности П ₄	Финансовый П ₅	Кадровый П ₆	Инновационный П ₇	Потенциал развития предприятия П ₈
Душанбе	ОАО «Саманд»	0,370	0,680	0,290	0,310	0,320	0,380	0,710	0,270
	АООТ «Наклиёт»	0,480	0,530	0,320	0,570	0,300	0,440	0,650	0,260
	ООО «Икарус»	0,390	0,490	0,360	0,740	0,290	0,360	0,560	0,290
	ООО «Танзим»	0,350	0,620	0,280	0,300	0,310	0,370	0,690	0,260
	ООО «Сити такси»	0,380	0,690	0,310	0,330	0,340	0,360	0,680	0,290
Соғд	АО «АТП - 35»	0,320	0,650	0,250	0,280	0,310	0,350	0,720	0,280
	ООО «Сохибтра нс»	0,420	0,510	0,310	0,550	0,290	0,410	0,620	0,250
	АО «Даврон»	0,370	0,480	0,350	0,710	0,250	0,350	0,530	0,270
	АО «Сорбон»	0,340	0,600	0,250	0,310	0,350	0,320	0,650	0,240
	ООО «Сайёр»	0,350	0,650	0,320	0,350	0,310	0,340	0,660	0,260
Хатлон	ООО «Сомон»	0,350	0,630	0,260	0,270	0,330	0,300	0,700	0,270
	ООО «Успех»	0,410	0,480	0,290	0,520	0,250	0,430	0,600	0,240
	ОАО «АТП-52»	0,350	0,450	0,320	0,750	0,210	0,310	0,550	0,260
	ООО «Ховар»	0,310	0,640	0,290	0,320	0,380	0,350	0,610	0,280
	ООО «Ахтар»	0,310	0,630	0,360	0,320	0,370	0,350	0,630	0,250
РРП	ООО «Алишер»	0,340	0,600	0,280	0,250	0,350	0,330	0,710	0,250
	ООО «Таджеро»	0,430	0,440	0,260	0,540	0,230	0,410	0,650	0,240
	АООТ «Наклиёт»	0,320	0,440	0,360	0,710	0,250	0,330	0,560	0,230
	ООО «Илхом-2»	0,320	0,610	0,250	0,360	0,310	0,370	0,620	0,260
	ООО «Ронанда»	0,340	0,650	0,340	0,350	0,360	0,320	0,660	0,270
ГБАО	АООТ «АТП-50»	0,310	0,550	0,240	0,220	0,340	0,300	0,730	0,240
	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	0,400	0,420	0,260	0,510	0,250	0,400	0,610	0,250
	АООТ «АТП-51»	0,320	0,410	0,320	0,740	0,270	0,310	0,550	0,260
	ООО «Али-техникс»	0,310	0,640	0,220	0,380	0,350	0,390	0,670	0,270
	ООО «Шахбоз»	0,320	0,610	0,320	0,330	0,370	0,310	0,630	0,230

Важно отметить, что нами экспертным путём установлены, коэффициенты важности по каждому частному виду потенциала ПАТПС (табл.3.8).

Таблица 3.8. Коэффициенты важности частных потенциалов пассажирских автотранспортных предпринимательских структур

Коэффициенты важности частных видов потенциалов ПАТПС							
Ресурсный П ₁	Предпринимательский П ₂	Маркетинговый П ₃	Потенциал экономической безопасности П ₄	Финансовый П ₅	Кадровый П ₆	Инновационный П ₇	Потенциал развития предприятия П ₈
0,22	0,14	0,10	0,16	0,14	0,09	0,06	0,09

В качестве основного показателя развития пассажирского автотранспорта мы рассматриваем конкурентоспособность услуг или ПАТПС. Этот показатель определяется с помощью относительного показателя, где в качестве альтернативы выступают услуги [443].

Для оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг используется методика, основанная на получении сводных показателей, агрегирующих множество частных характеристик с учетом их веса значимости. Алгоритм применения этого метода приведено в работе [315].

Для определения уровня конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур нами предлагается шкала оценок уровня конкурентоспособности транспортных предприятий (табл. 3.9).

Таблица 3.9. Шкала оценки уровня конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур[443]

Показатели	Значение коэффициентов				
	до 0.50	0,50 – 0.60	0.60 - 0.80	0.80 - 0.90	свыше 0.90
Конкурентоспособность предприятия					
Уровень конкурентоспособности	очень низкая	низкая	средняя	высокая	очень высокая

С учетом особенностей предпринимательской деятельности на рынке пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан, нами проведена оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в регионах Республики Таджикистан (табл. 3.10).
Таблица 3.10. Оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан

Показатели	Регион	Пассажирские автотранспортные предпринимательские структуры					Среднее значение	Уровень конкурентоспособности
автоКонкурентоспособность предприятия	Душанбе	ОАО «Саманд»	ООО «Сорбон»	ООО «Икарус»	ООО «Танзим»	ООО «Сити такси»	0.876	высокая
		0,92	0,79	1,09	0,82	0,76		
	Согд	АО «АТП - 35»	ООО «Сохибтранс»	АО «Даврон»	АО «Сорбон»	ООО «Сайёр»	0.824	высокая
		0.88	0.82	0.95	0.78	0.69		
	Хатлон	ООО «Сомон»	ООО «Успех»	ОАО «АТП-52»	ООО «Ховар»	ООО «Ахтар»	0.718	средняя
		0.76	0.65	0.88	0.68	0.62		
	РРП	ООО «Алишер»	ООО «Таджеро»	АООТ «Наклиёт»	ООО «Илхом-2»	ООО «Ронанда»	0.684	средняя
		0.68	0.75	0.78	0.70	0.51		
	ГБАО	АООТ «АТП-50»	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	АООТ «АТП-51»	ООО «Али-техникс»	ООО «Шахбоз»	0.680	средняя
		0.71	0.68	0.75	0.65	0.61		
		По республике					0.756	средняя

Результаты оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных структур в регионах Республики Таджикистан показали, что уровень конкурентоспособности в городе Душанбе и в Согдийской области высокая, а в остальных регионах средняя [443].

Результаты оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных структур позволяют разработать мероприятия по повышению конкурентоспособности ПАТПС в Республике Таджикистан.

ГЛАВА IV. ИССЛЕДОВАНИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Организация пассажирских перевозок на основе логистической концепции

В условиях рынка город признается как непростое территориальное, экономическое и демографическое образование¹²⁰. С другой стороны город представляет собой систему. В городе функционируют различные социально-экономические и бытовые объекты, которые важны для обеспечения жизнедеятельности города.

В современных условиях в городах Республики Таджикистан сосредоточены значительная часть промышленных предприятий, организаций науки, культуры, здравоохранения и вузов.

Важно отметить, что регионом считается целостная система, функционирование которой обеспечивается его инфраструктурой.

На наш взгляд, инфраструктура региона, определяется составом городского хозяйства. В экономической литературе приводятся разные взгляды относительно понятия "городское хозяйство". С одной стороны, городское хозяйство включает в себя комплекс служб, предприятий, производственно-технических сооружений, необходимых для удовлетворения всех потребностей населения. При этом в городское хозяйство входят ПАТП, обслуживающие население, связи, торговли, общественного питания и других отраслей¹²¹.

С другой стороны, городское хозяйство - это целостность всех важных элементов, обеспечивающих промышленного потенциала: теплоэнергетическое хозяйство, автотранспорт, дороги, ЖКХ и др.¹²²

¹²⁰ Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия) : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00. 06 / Н.В. Кузичкина Саратов, 2000. -197 с.

¹²¹ Доморников Ю. Ф. Логистика инфраструктурной поддержки малого предпринимательства : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук : 08.00 . 06/ Ю.Ф. Доморников, 1999. -142 с.; Кокушкина Е. В. Методы оценки адаптационных свойств микрологистических систем (На примере автотранспортных предприятий) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / Е. В. Кокушкина Саратов, 1999. - 187 с.

¹²² Кондрашов С. В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах : Дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.В. Кондрашов. СПб., 2000. -171 с.; Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.06 / А. Г. Мальчикова СПб., 2000. - 135 с.

Важно отметить, что рыночная среда определяет необходимость информационного обмена и связи населения в сферах их деятельности, что связано с автотранспортными передвижениями. Городской транспорт играет важную роль в развитии инфраструктуры города. По мере развития города его требования к пассажирскому автотранспорту также растут.

В Республике Таджикистан городской пассажирский автотранспорт всегда был убыточным, находился под надзором государства и субсидировался из средств государственного бюджета.

В современных условиях городской пассажирский автотранспорт в Республике Таджикистан призван обеспечить своевременной перевозки пассажиров, его деятельность обеспечивает эффективное развитие производственной инфраструктуры наших городов.

Городской пассажирский автотранспорт имеет особую социальную значимость. Государство осуществляет регулирование деятельности городского пассажирского автотранспорта, контроль за состоянием его производственно-технической базы, обеспечением безопасности пассажирских перевозок.

Следует отметить, что важным результатом совершенствования автотранспортных услуг является снижение «транспортной усталости» людей. Этот фактор положительно влияет не только в социальной сфере, но и на производстве, тем самым повышает производительность труда. Следовательно, организация городских пассажирских автоперевозок должна соответствовать современным требованиям города. Проблемы качества пассажирских автоперевозок становились важным аспектом обсуждения на разных уровнях, но, на наш взгляд, повышение качества пассажирского автотранспортного обслуживания зависит, в значительной степени, от ПАТП.

Важно заметить, что под определением "городской пассажирский автотранспорт" понимается вид городского автотранспорта, выполняющий регулярные пассажирские автоперевозки населению.

С другой стороны, городской пассажирский автотранспорт можно рассматривать как функционирующую на территории города в соответствии с социально-экономическими концепциями города.

В нынешних условиях происходят коренные изменения в автотранспортной сфере. Эти преобразования способствуют использованию логистических принципов при организации работы городского автотранспорта, которые способны быстро и гибко реагировать на быстро изменяющиеся условия.

В начальном периоде логистические принципы применялись только в сфере грузового транспорта. Вместе с тем, логистические принципы считаются эффективными и для организации пассажирских перевозок, т.к. в организации грузовых и пассажирских потоков много схожих процессов.

При перевозке грузов и пассажиров происходят аналогичные транспортные процессы, если в ходе преодоления расстояний между пунктом начала движения и пунктом назначения для перевозки и промежуточной остановки (складирования/ размещения в местах отдыха) задействовано предприятие, предоставляющее услуги¹²³.

Вместе с тем, процессы перевозки грузов и пассажиров, также имеют существенные различия. Существенное отличие выражается в том, что пассажир одновременно является и потребителем автотранспортных услуг. Пассажир сам выбирает маршрут и может изменить его уже в ходе поездки. Иными словами он сам участвует в организации автотранспортного процесса и управлении им. Пассажир может принимать во внимание комфортабельность передвижения, возможность заехать по пути в интересующие его объекты, совершенно не имеющие значения при организации грузовых автоперевозок¹²⁴.

¹²³ Гаджинский А.М. Логистика/ А.М.Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001.- 131 с.; Джабраилов А. Э. Развитие рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг (На примере Москвы и Московской области) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / А. Э. Джабраилов. Москва, 2000. - 163 с.; Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00 . 6 / А. Г .Мальчикова. СПб., 2000. - 135 с.

¹²⁴ Доморников Ю. Ф. Логистика инфраструктурной поддержки малого предпринимательства : дисс.. канд. экон. наук : 08.00 . 06 / Ю.Ф. Доморников. 1999. - 142 с.; Кокушкина Е. В. Методы оценки адаптационных свойств микрологистических систем (На примере автотранспортных предприятий) : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.05, 08.00.06 / Е. В. Кокушкина Саратов, 1999. - 187 с.; Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования

Важно отметить, что каждая группа пассажиров имеют свои предпочтения, и они сами выбирают направления движения, время передвижения, вид транспорта, место пересадки, способ оплаты. Совокупность этих предпочтений можно определить, проведя сегментацию спроса на автотранспортные услуги¹²⁵. Существуют также парадокс в интересах пассажиров и ПАТП, одно из которых заключается в том, что перевозчик заинтересован в увеличении коэффициента сменности, а пассажир - в быстрой и беспересадочной доставке до пункта назначения. Систему городского пассажирского автотранспорта следует рассматривать с двух сторон. С одной стороны она функционирует как сфера взаимодействия пассажиров и субъектов предпринимательской деятельности различных форм собственности¹²⁶.

С другой стороны городской пассажирский автотранспорт является составляющим социальной инфраструктуры, обеспечивающей жизнедеятельность города. Эффективное функционирование системы городского пассажирского автотранспорта в логистической инфраструктуре способствует обеспечению высокого качества транспортного обслуживания при минимизации бюджетных затрат. При использовании логистической концепции, городской пассажирский автотранспорт рассматривается как целостная система, и автотранспортный процесс - как логистическая цепь транспортных операторов. Сущность логистических принципов на городском пассажирском транспорте рассматриваются как внутрипроизводственные логистические системы на макро- и микроуровне¹²⁷. На макроуровне городской пассажирский автотранспорт

конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат дисс.. докт. экон. наук : 08.00 . 06/ В. Б.Украинцев: Санкт - Петербург, 1999. - 27 с.

¹²⁵ Кондрашов С. В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. В.Кондрашов. СПб., 2000. - 171 с.; Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия) : дисс.. канд. экон. наук : 08.00 . 6 / Н. В. Кузичкина.- Саратов, 2000. - 197 с.

¹²⁶ Сергеев В.И. Логистика в бизнесе Учебник / В.И. Сергеев.-М.: «Банки и биржи», 2001.; Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий) : автореф. дисс.. канд. экон. наук : 08.00 . 6, 08.00 . 5 :/ В. Н. Трегубов .Саратов, 1999. - 19 с.

¹²⁷ Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий) : автореф. дисс.. канд. экон. наук : 08.00 . 6, 08.00 . 5 :/ В. Н. Трегубов .Саратов, 1999. - 19 с.; Цыркунова Т. Н. Планирование логистической стратегии предприятий производственной инфраструктуры : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / Т.Н. Цыркунова. Саратов, 1999. -201 с.; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореф.. дисс.. экон. наук : 08.00 . 06 / В.Е. Шамарин. -Ростов - На - Дону, 1998. -16 с.

способствует соблюдению режимов работы этих систем. На макроуровне решаются задачи получения выгоды от оказания услуг, а не социальная задача обеспечения территориальной целостности города [435,436].

На микроуровне ГПТ представляет собой совокупность взаимосвязанных подсистем и сопутствующих им пассажиропотоков. Микрологистический уровень состоит из двух подуровней: планирование автотранспортного обслуживания и непосредственно автотранспортное обслуживание. На этапе планирования дается оценка объемов перевозок и затрат, а на этапе автотранспортного обслуживания - благоустройство транспортных предприятий и надзор за перевозками¹²⁸. Микрологистическая система ГПТ представляет систему, которая обеспечить движения пассажиропотоков в городах на уровне отдельного маршрута. Особенностью применения логистических методов на ГПТ является разнообразие форм организации инфраструктуры городского пассажирского автотранспорта¹²⁹. Логистический подход к созданию транспортной инфраструктуры ГПТ направлено на определении кратчайших расстояний между пассажирообразующими пунктами, учета объемов перевозок пассажиров и требований комфортного передвижения при выборе оптимального вида подвижного состава автомобильного транспорта¹³⁰. Логистический подход к организации пассажирских перевозок основан на построении логистической цепи. При таком принципе меняются подходы построения маршрутной сети городского пассажирского автотранспорта. Наряду с традиционными задачами организации работы ГПТ, следует выделять логистические задачи. Они сводятся к следующему: маршруты должны связывать начальные и конечные пункты пассажиропотоков по кратчайшим расстояниям; количество единиц подвижного

¹²⁸ Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий): автореф. дисс.. канд.экон.наук.: 08.00.06, 08.00.05 / В.Н.Трегубов. Саратов, 1999. - 19 с.; ; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : автореф. Дисс. канд. экон. наук : 08.00.06 / В.Е. Шамарин. Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.

¹²⁹ Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / А. Г. Мальчикова. - СПб., 2000. - 135 с.

¹³⁰ Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе: Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С.А. Хутин. Москва, 1997. - 165 с.; Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах: автореферат дисс.. канд. экон. наук : 08.00 . 06 / В.Е. Шамарин.- Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.

состава и режим работы транспорта должны гарантировать своевременную доставку пассажиров в пункт назначения.

Таким образом, для использования логистических методов пассажиропотоки должны обладать признаками устойчивых технологических связей.

Для использования логистических принципов перспективными являются следующие передвижения жителей¹³¹:

- трудовые передвижения от места жительства к местам работы;
- поездки на дачу и в санаторно-курортных зон;
- ночные передвижения от авто и аэровокзалов и от спортивных комплексов;
- передвижения, связанные с культурно-просветительными мероприятиями;
- передвижения в религиозные праздничные дни (в мечети, на церковь, кладбища);

Следует отметить, что хотя эти передвижения относятся к разным группам общепринятой классификации, но все они обладают пространственно-временными характеристиками.

По нашему мнению, кроме рассмотренных категорий населения особый интерес представляют передвижения населения, студентов и учащихся от высших учебных заведений, колледжей, общеобразовательных школ, гимназии, лицей, а также от культурно-развлекательных центров, спорткомплексов и т.д. в пассажиропоглощающие зоны города. Эти передвижения исследователи объединяют в одну группу - перевозки с нестабильными характеристиками движения [402].

Согласно логистической концепции предъявляют следующие требования к пассажирскому транспорту[436]:

- работа городского пассажирского транспорта на линии не должна создавать неудобств населению в виде шума, загазованности воздуха, пылеобразования

¹³¹ Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий) : автореферат дисс.. канд. экон. наук : 08.00.06, 08.00. 05 / В.Н. Трегубов. Саратов, 1999. - 19 с.

и т.п.

- подвижной состав пассажирского транспорта должен вписываться в общий транспортный поток и не мешать другим транспортным и пешеходным потокам.

Следует отметить, что в современных условиях к важным логистическим принципам можно отнести [436]:

- Системный подход, который охватывает все элементы логистической системы городского транспорта. Отличительной особенностью системного подхода является оптимизация функционирования логистической системы в целом.

- Принцип тотальных затрат, т.е, учет всей совокупности издержек управления потоками транспортных услуг по логистической цепи.

- Принцип глобальной оптимизации. При оптимизации структуры логистической системы городского транспорта необходимо согласование локальных целей функционирования элементов системы.

- Принцип логистической координации и интеграции подразумевает участия звеньев логистической системы городского транспорта при реализации целевой функции.

- Принцип всеобщего управления качеством - обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистической системы городского транспорта.

- Принцип устойчивости и адаптивности. Логистическая система должна устойчиво работать при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды.

Проведенный нами анализ показал, что особое преимущество имеет системный подход, который определяют как особый тип методологического исследования и целью применения его являются анализ действенности и продуктивности способов выявления таких характеристик.

Таким образом, системы организации пассажирских перевозок по принципам функционирования можно разделить на две группы: традиционную и логистическую.

Традиционная - обеспечивает передвижение население между равномерно и случайно распределенными объектами города.

Логистическая - обеспечивает массовые перемещения жителей, имеющих общую цель перемещения. Такая система перемещения жителей тождественна логистическим системам типа Just in time: «между определенными зонами города в определенный период времени». В соответствии с этим принципом привилегия отдается фактору времени¹³².

Логистика в системе городского пассажирского автотранспорта применяется с целью повышение эффективности управления информационными потоками и снижением уровня загрязнения окружающей среды автотранспортом.

Важно отметить, что при отсутствии логистического подхода к управлению пассажирским автотранспортом появляются следующие проблемы¹³³:

- планирование пассажирских перевозок основано на учете временного фактора;

- остаются слабоизученными факторы, формирующие объем и структуру пассажирских автоперевозок;

- значительные упущения допускаются при оперативному планированию работы подвижного состава, эксплуатационных расходов и себестоимости пассажирских перевозок;

На рынке пассажирских автотранспортных услуг если имеет место пассажиропотоки, то всегда имеет место и какая-то система, проводящая данные потоки.

Важно отметить, что существует множество определений этого термина, как по форме, так и по содержанию.

Автор работы¹³⁴ рассматривает систему как структуру, состоящую из взаимодействующих и взаимосвязанных элементов, которая существует

¹³² Гаджинский А.М. Логистика/ А.М. Гаджинский. - М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001. -131 с.

¹³³ Сергеев В.И. Логистика в бизнесе: учебник./ В.И.Сергеев. -М.: «Банки и биржи», 2001.- 186 с.; Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат дисс.. докт. экон. наук : 08.00.06 / В. Б. Украинцев Санкт - Петербург, 1999 27 с.; Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. А. Хутин. Москва, 1997. -165 с.

относительно самостоятельно, постоянно развивается и совершенствуется в зависимости от воздействия с окружающей средой.

Другой автор¹³⁵ считает, что система должна обладать свойствами:

- система есть нечто целое;
- система есть организованное множество;
- система есть множество вещей, свойств и отношений;
- система есть множество элементов, обеспечивающих определенное поведение в условиях окружающей среды.

Следует отметить, что система должна обладать совокупностью таких свойств как автономность, целостность, определенный качественный уровень, внутренние связи, взаимодействие с внешним миром.

Автономность - есть способность системы функционировать в определенных пределах независимо от окружающей среды.

В современных условиях в экономических источниках существует множество определений термина «логистическая система».

Автор работы¹³⁶ считает, что логистическая система - это система, выполняющая логистические функции и операции, состоящая, как правило, из нескольких подсистем.

Другой автор¹³⁷ рассматривает логистическую систему как сложную экономическую систему, состоящую из взаимосвязанных в едином процессе управления потоками элементов-звеньев, совокупность которых, объединены внутренними целями организации бизнеса и внешними целями¹³⁸.

С.А. Уваров считает, что логистическая система - это упорядоченная структура, в которой осуществляется планирование и развития совокупного ресурсного потенциала, организованного в виде логистического потока, вплоть до реализации конечной продукции¹³⁹.

¹³⁴ Уваров С. А. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : дисс.. докт. экон. наук : 08.00 . 06 / С. А. Уваров. 1997. - 360 с.

¹³⁵ Гаджинский А.М. Логистика/ А.М.Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001. -131 с.

¹³⁶ Родников А.Н. Логистика: терминологический словарь/ А.Н.Родников. – М.: Экономика, 1995. -195 с.

¹³⁷ Сергеев В.И. Логистика в бизнесе Учебник/ В.И.Сергеев. -М.: «Банки и биржи», 2001. -186 с.

¹³⁸ Сергеев В.И. Логистика в бизнесе Учебник/ В.И.Сергеев. -М.: «Банки и биржи», 2001. -186 с.

¹³⁹ Уваров С. А. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : дисс.. докт. экон. наук : 08.00 . 06 / С. А. Уваров. 1997. - 360 с.

На наш взгляд, наиболее важным является то, что логистическая система характеризуется такими свойствами как способность взаимодействия с окружающей средой; наличие органа управления; управляемость системы; вариантность поведения; наличие информационных коммуникаций, как в самой системе, целенаправленное поведение системы.

Теперь конкретизируем определение логистической системы с точки зрения системы пассажирских автоперевозок.

Логистическая система пассажирских перевозок представляет собой экономическую систему, состоящую из совокупности АТП, организующих пассажирские перевозки, функционирование которых направлено на полное удовлетворение спроса населения в перевозках.

На наш взгляд, важными свойствами городского пассажирского транспорта как логистической системы являются[436]:

1. Целостность и членимость: система есть целостная совокупность элементов, взаимодействующих друг с другом. Декомпозицию данной логистической системы на элементы можно осуществлять по-разному.

Например, как показано на рисунке 19 при прохождении пассажиропотока от заказчика перевозок к перевозчикам и т.п. в качестве элементов могут рассматриваться транспортные предприятия, а также Хукумат города (заказчик).

2. Наличие связей: между элементами логистической системы имеются существенные связи, которые с закономерной необходимостью определяют интегративные качества.

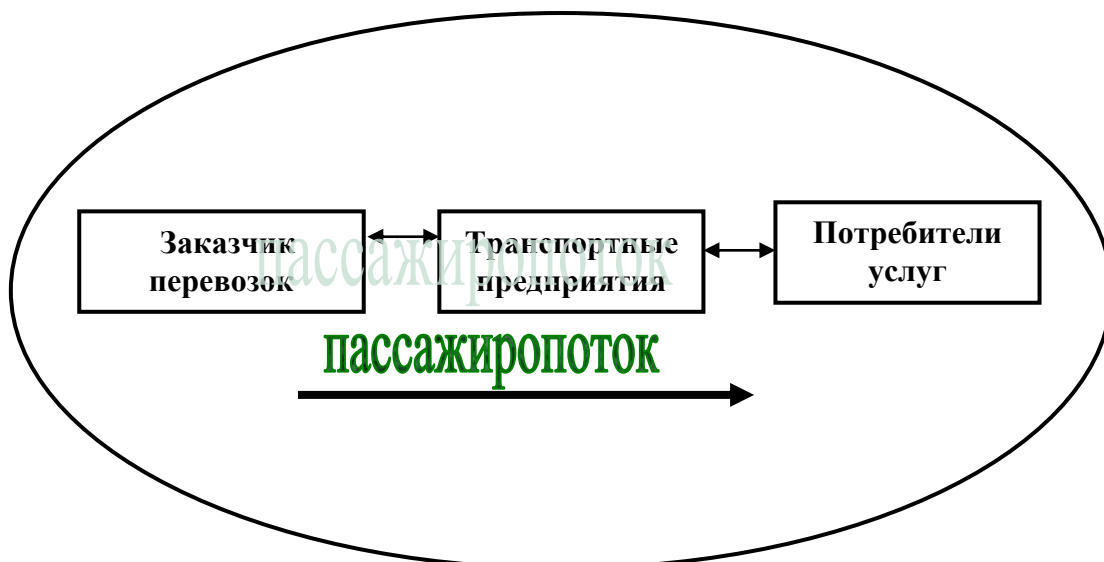


Рисунок 19. Принципиальная схема городского пассажирского транспорта как логистической системы

3. Организация: связи между элементами логистической системы определенным образом упорядочены, то есть логистическая система имеет организацию. Структура системы городского пассажирского транспорта представлена на рисунке 20.

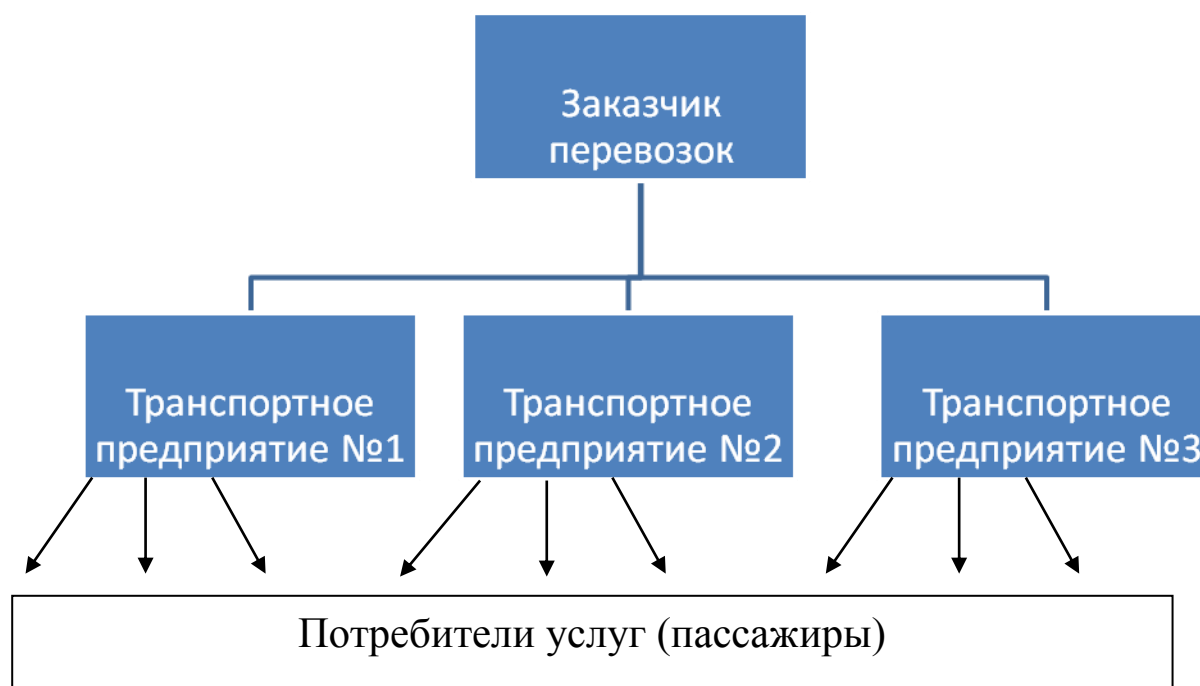


Рисунок 20. Организационная структура системы городского пассажирского транспорта

4. Четвертое свойство (интегративные качества): логистическая система городского транспорта обладает интегративными качествами, не свойственными ни одному из элементов в отдельности.

Следует отметить, что для практической реализации идей комплексного управления движением пассажиропотоков необходимо, наличие рыночных отношений между всеми участниками логистических цепей.

Таким образом, логистическую систему пассажирских перевозок отличает: системная организация транспортного обслуживания, потоковый характер процесса оказания услуг, территориальная ограниченность системы в рамках региона, подчиненность единой цели - наиболее полному удовлетворению спроса населения в перевозках.

Важно отметить, что одним из объектов логистизации пассажирских перевозок являются финансовые потоки, особенно финансовые средства, бюджетные дотации и субсидии.

- Финансовые потоки классифицируются по отношению к логистической системе и по назначению в системе городских пассажирских перевозок. К их числу можно отнести: финансовые средства, компенсирующие убытки от перевозок льготных категорий пассажиров на общественных маршрутах; потоки за оказание пассажирские услуги; а также инвестиционные потоки.

В целом, реализации логистической концепции на рынке пассажирских автотранспортных услуг предусматривает разработки и внедрении автоматизированных систем управления городским пассажирским автотранспортом с учетом развитие аутсорсинга на пассажирском транспорте.

4.2. Развитие логистического аутсорсинга на пассажирском автомобильном транспорте

Происходящие рыночные преобразования заставляют АТП переходить на передовые методы управления, ориентироваться на логистический подход в организации производства. АТП строят свою работу в соответствии с рыночными отношениями.

Особая значимость пассажирского автотранспорта заключается в перевозке пассажиров с минимальными затратами. Выбор вида автотранспорта пассажирами зависит от многих таких факторов как предпочтений и экономических возможностей.

Государственный пассажирский автомобильный транспорт предоставляет различные услуги путем обеспечения гибкости тарифов, относящегося к социальным слоям населения, льготных условий оплаты проезда.

Следует отметить, что существующее состояние пассажирского автомобильного транспорта не соответствует требованиям рыночной экономики.

Вместе с тем, тенденция развития государственного пассажирского автобусного транспорта (ГПАТ) на краткосрочный период не подтверждает прироста пассажирских перевозок.

Важно отметить, что функционирование ГПАТ сегодня связано с множеством трудностей: устаревшими транспортными средствами, появлением автотранспорта частных предпринимателей, усилением конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг, недостаточные объемы дотации и субсидии из государственного бюджета. Эти проблемы способствуют падению экономических результатов работы ПАТП.

Для выживания ГПАТ в рыночных условиях необходимо применение стратегии логистического аутсорсинга. Рассмотрим подробнее понятие «аутсорсинг» и историю ее возникновения.

Аутсорсинг в переводе с английского значит «на стороне», или "привлечение внешних ресурсов".

В работах [149, 150, 341] дается следующее определение: «Аутсорсинг - вид функциональных услуг, предоставляемых специализированной фирмой своим клиентам (банкам, страховым компаниям, биржам и др.)»

Многие исследователи [149, 150] выделяют три формы аутсорсинга: услуги сервис-бюро, менеджмент установок, менеджмент программного обеспечения. В первом случае данные покупателя обрабатываются на программно-аппаратных средствах поставщика. Во втором - сотрудники поставщика управляют обработкой данных покупателя, используя его оборудование и программные средства. В третьем - поставщик обрабатывает данные покупателя на своих аппаратных средствах, используя программное обеспечение покупателя» [23].

Большинство экономистов считают, что аутсорсинг получил распространение в связи с развитием информационных систем и технологий, и

относят начало «эпохи аутсорсинга» к 60-м гг. XX в., дате создания Electronic Data System Corporation (EDS). На основе аутсорсинговых соглашений с крупными EDS принимает на себя выполнение определенных функций в области информационных технологий, снабжения и поставок, обслуживания, финансов и обеспечения персоналом [23,82].

К классическим определениям аутсорсинга можно отнести:

- «аутсорсинг - это стратегия управления предприятием, направленная на передачу ведения функционально необходимых, но не основных направлений в деятельности предприятиям, специализирующимся в этом роде деятельности» [189,14];

- «использование внешних ресурсов для выполнения деятельности, и с использованием собственных ресурсов» [23, 40].

Некоторые специалисты рассматривают аутсорсинг как комплекс услуг для решения задач по автоматизации и информатизации деятельности и инженерного обеспечения одной компании, предоставляемый другой компанией [23].

Автор работы [40] считает, что аутсорсинг это передача сторонней организации бизнес-функций или бизнес-процессов, обычно не являющихся частью основной деятельности компании, но, тем не менее, необходимых для полноценного функционирования бизнеса. В качестве таких функций могут выступать функции разработки, производства, технической поддержки, обслуживания, администрирования.

Автор работы [23] считает, что аутсорсинг это оптимизация деятельности и сокращение издержек предприятия или организации путем концентрации сил и средств на основных сферах деятельности и передачи вторичных или непрофильных функций сторонним исполнителям.

С точки зрения потребителя услуг, аутсорсинг рассматривается как передача бизнес-процессов и бизнес-функций во внешнее управление с целью экономии издержек, повышения качества и других стратегических целей.

Аутсорсинговые услуги с позиции поставщика определяются как генерирование и аккумуляция прогрессивного опыта в отношении производства [40, 56].

Аутсорсинг - современная методология создания конкурентоспособных организаций трех экономических центров - США, Японии и Европы.

Аутсорсинг - это бизнес-модель работы организации, при которой вспомогательные функции подразделений передаются профессиональным провайдером [213, 16].

Аутсорсинг - это организационное решение, передача стороннему подрядчику некоторых бизнес-функций или частей бизнес-процесса предприятия.

В целом анализ проведенных исследований [15,16,23,40,213] показывает, что предложенные теоретические разработки в полной мере могут быть применимы в области аутсорсинговых взаимоотношений на рынке пассажирских автотранспортных услуг, с учетом координации разнообразных сфер и видов деятельности, на основе разделения труда.

Понятие «разделение труда» в литературе сформировалось в концепции «трудовой теории стоимости», развиваемой в трудах К. Маркса. Разделение труда лежит в основе организационного устройства современной экономики, причём в мировом масштабе.

Разделение труда - непрерывный и развивающийся процесс. Пока будет существовать человечество, всё время, без остановки будет происходить дальнейшее расчленение и обособление производств, операций, процессов и процедур. Разделение труда сопровождается ростом производительности труда.

В современных условиях разделение труда и производственная кооперация открывают новые перспективы для применения принципов организации производственной деятельности.

Автор работы [489] считает, что главной отличительной особенностью аутсорсинга является передача контракта на сторону.

Субконтрактация является формой организации промышленного производства, рассчитанной на использование широкой сети поставщиков. В

результате проведенной реструктуризации предприятие - контрактор избавляется от всех нестратегических производств и заказывает необходимые комплектующие субконтракторам. Субконтракторы специализируются на выполнении ограниченного числа производственных процессов и стремятся соответствовать высоким требованиям, предъявляемым к качеству продукции. Мировой опыт показывает, что предприятие-контрактор часто за свой счет проводит на предприятиях-субконтракторах внедрение и сертификацию системы управления качеством.

При любой форме подрядных отношений заказчик формулирует свои требования к процессу и результатам оказания договорных услуг и регламентирует деятельность подрядчика [53, 40].

Следует отметить, что основное отличие субконтракта от понятия «аутсорсинг» следующее: субконтракта является составной частью аутсорсинга и охватывает только производственную и научно-производственную сферу.

В условиях рыночной экономики необходимо выбрать оптимальный способ использования имеющегося ресурса. Для совершения экономического выбора необходимо подсчитать не только будущие затраты, но и издержки неиспользованных возможностей.

Аутсорсинг является инструментом предпринимательства, которая обеспечивает дополнительные конкурентные преимущества.

Главный источник этих преимуществ - в использовании резервов других компаний для достижения успеха на рынке. При использовании аутсорсинга улучшается качество и надежность выполнения переданных на аутсорсинг функций с учетом специализации производственного процесса, сертификации услуг и соблюдения действующих стандартов.

Важно отметить, что аутсорсинг сферы услуг необходимо рассматривать в двух основных аспектах:

- передача стороннему исполнителю - аутсорсеру функций обслуживания конечных потребителей;

- приобретение услуг специализированных организаций - аутсорсеров по реализации функций, ранее выполнявшихся организацией-заказчиком самостоятельно.

Несомненно, для нормального функционирования пассажирского транспорта важную роль играет логистический аутсорсинг.

Усиление конкурентных отношений на рынке пассажирских автотранспортных услуг, появление новых, достаточно эффективных разработок заставляют преобразовать существующие подходы функционирования ПАТП. Многие принципы работы, начинают снижать тенденцию развития производства. Для сохранения своих позиций на рынке АТП необходимо предпринимать усилия в части повышения уровня эффективности бизнес-процессов. Появляется настоятельная необходимость дальнейшего снижения уровня затрат и себестоимости продукции, повышения уровня качества обслуживания потребителей, реорганизации и реструктуризации предприятия с целью повышения эффективности производства [432].

Логистическая реструктуризация- это преобразование предприятия в логистическую систему. Оно включает в себя изменение организационно-управленческой структуры, системы управления и формы собственности.

Логистическая реструктуризация управления позволит, применяя логистические принципы и методы управления, соединить в единое целое все бизнес-процессы АТП.

Конечным этапом логистической реструктуризации является выбор логистической стратегии. По мнению большинство авторов одним из основных направлений в настоящее время является применение принципов логистического аутсорсинга.

Ретроспективный анализ государственных ПАТП показал, что в современных условиях в республике отсутствуют четкие нормативно-правовые акты, регулирующие деятельность городского пассажирского автомобильного транспорта [432]:

- не сформулирован механизм учета предоставляемых транспортных услуг;

- отсутствуют обязательства органов исполнительной власти за погашение компенсационных выплат;
- не отработан механизм формирования конкурентной среды на рынке пассажирских перевозок.

В настоящее время в республике автобусами общего пользования обслуживается население 26 городов и поселков городского типа, из них в 24 районах автобус является единственным средством выполнения массовых пассажирских перевозок. В республике действует 127 пригородных маршрутов с общей длиной 9,7 тыс. км и 145 междугородных маршрутов с общей длиной 20,03 тыс. км¹⁴⁰.

В структуре объема перевозок и пассажирооборота автотранспорта общего пользования доля пригородных перевозок составляет соответственно 50 % и 46 %, доля внутригородских перевозок – 41% и 24% и междугородных- 9% и 30%¹⁴¹.

Доказано, что из-за несовершенства законодательства автотранспорт частных предпринимателей и государственные АТП находятся в неравных экономических условиях. Частные предприятия отказывают в перевозке льготникам, нарушая закон о льготах. Доля таких перевозок составляет около половины всего объема перевозок.

Анализ структуры автопарка государственных ПАТП показал, что в 2014 году средний возраст парка составил 12,5 года, а наибольший удельный вес подвижного состава занимают автобусы со сроком службы от 10 до 13 лет¹⁴².

Изучение и обобщение множественности понятий аутсорсинга, его сущности, форм и видов позволили определить стабилизирующую роль логистического аутсорсинга в адаптивном процессе пассажирского автопредприятия. Применение логистического аутсорсинга позволяет концентрировать менеджмент и финансовые потоки на процессе перевозок, повышать загруженность производственно-технической базы, эффективно использовать знания и технологии всех участников

¹⁴⁰ Транспорт и связь Республики Таджикистан: статсборник, - Душанбе: АПСПРТ, 2015, - С. 30

¹⁴¹ Рассчитано автором по: Транспорт и связь Республики Таджикистан: статсборник, - Душанбе: АПСПРТ, 2015. – С. 33

¹⁴² Рассчитано автором по: Транспорт и связь Республики Таджикистан: статсборник, - Душанбе: АПСПРТ, 2015. - С. 37

автотранспортных предприятий, сокращать неуправляемые факторы и разделять риски.

Применение логистических методов улучшает управление потоковыми процессами, и оно рассматривается на основе учета прав собственности на материально-техническую базу и материальные потоки.

Логистическая реструктуризация управления ориентирована на развитии автотранспортной системы на основе совершенствования всей системы экономических потоков.

Право собственности является основой для эффективного функционирования логистических систем. Логистический подход к управлению собственностью позволяет решить проблему рассогласования экономических интересов ее субъектов. Логистические системы управления стимулируют не только собственников, но и весь персонал к эффективному выполнению логистических функций. Каждый субъект управления заинтересован в получении максимальной прибыли в целом, и в своем подразделении.

Логистический аутсорсинг также рассматривать как вариант эффективной адаптации к изменившимся рыночным условиям. Однако его использование для нужд адаптирования ПАТП требует пересмотра формы внутренних подразделений, которые ориентируются на эффективное распределение и реализацию их прав собственности. В связи с этим основной задачей логистической реструктуризации является выбор новой организационно-правовой формы хозяйствования.

Важно отметить, что наиболее рациональной формой в данном положении является преобразование предприятия в акционерное общество открытого типа и образованием на этой основе государственной транспортной компании.

Следует отметить, что холдинговые структуры, позволяют снижать предпринимательские риски, повышать конкурентоспособность и экономическую устойчивость предприятий. Так как холдинг - это совокупность юридически независимых организаций, каждая из которых не несет ответственности по обязательствам другой организации. Поэтому холдинговая структура нами рассматривается как предпочтительное направление трансформации ПАТП.

С учетом особенностей ПАТП нами проведено исследование методов управления и финансирования внутри образуемой холдинговой структуры, выявлены основные риски его функционирования. Выявлены наиболее эффективные методы управления и финансирования холдинговых структур: управление внутри холдинга осуществляется на основе коммерческих договоров.

Руководство холдинга определяет стратегические цели развития предприятий, осуществляет заинтересованный контроль за достижением ими этих целей.

Рассматриваемая модель реструктуризации предлагает механизм перевода управления с традиционной схемы на стратегию логистического аутсорсинга.

На наш взгляд, логистический аутсорсинг -это стратегия управления бизнес-процессами ПАТП, позволяющая укрепить его положение на рынке, повышения качества услуг и оптимизации потоковых процессов, совершенствования деятельности дочерних предприятий и передачи части функций логистическому центру на договорной основе. расширением сферы компетенции логистического центра за счет развитие коммерческой деятельности.

Таким образом, использование разработанных рекомендаций по реструктуризации предприятия на основе логистического аутсорсинга позволило стабилизировать экономическую ситуацию и в значительной степени повысить экономическую эффективность функционирования пассажирского автомобильного транспорта.

Развитие аутсорсинга на пассажирском транспорте неразрывно связано с развитием предпринимательской деятельности и ее влияние на организации пассажирских перевозок. Эти проблемы рассматриваются в следующем параграфе.

4.3. Развитие предпринимательской деятельности и ее влияние на организации пассажирских перевозок

В процессе экономического развития пассажирской автотранспортной системы главное место отводится проблеме устойчивости и совершенствование

системы предпринимательской деятельности в базовых отраслях городского хозяйства. Система предпринимательской деятельности составляет основу пассажирской автотранспортной системы, которая должна способствовать устойчивому развитию базовых отраслей экономики региона, и от него зависит эффективность функционирования социальной инфраструктуры.

Предпринимательство в качестве инициативной инновационной деятельности, направленной на поиск неординарных принципов к решению поставленных задач, играет важную роль в современных условиях.

Следует отметить, что развитие различных форм, видов и механизмов предпринимательской деятельности на пассажирском автомобильном транспорте играет главенствующую роль для преодоления Таджикистана ситуации финансово-экономического кризиса, которая до сих пор не преодолена, несмотря на коренные преобразования, происходящие за последние годы в национальной экономике.

Важно отметить, что устойчивое развитие предпринимательской деятельности в сфере пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан в значительной степени связаны с устойчивым развитием пассажирской автотранспортной системы. При этом важную роль отводится так отраслям, предприятиям, развитие которых активизирует экономический рост. В Республике Таджикистан такой важной отраслью считается пассажирский автомобильный транспорт. Устойчивое развитие этой отрасли в значительной степени способствует развитию других отраслей экономики, насыщение внутреннего рынка потребительскими товарами, создание дополнительных рабочих мест, снижение уровня бедности населения регионов.

Вместе с тем, предпринимательская деятельность имеет отличительные особенности в отраслевом аспекте и по уровням развития экономики регионов. Изучение особенностей предпринимательской деятельности в пассажирской автотранспортной системе, которая тесно связан со строительством, содержанием и ремонтом автодорог, носит важный характер, оно актуальна для совершенствования практики хозяйствования применительно к экономике современного региона.

Анализ предпринимательской деятельности позволяет сделать вывод о том, что использование экономических инструментов в развитии транспорта невозможно без создания обоснованных программ, которые охватывали бы всю сферу городского хозяйства, стержнем которого является транспортная инфраструктура.

Предпринимательская деятельность транспортного хозяйства представляет собой структурное образование системы предприятий, целью которых является обеспечение экономической жизнедеятельности города.

Исследование предпринимательской деятельности в сфере пассажирских автотранспортных услуг должно осуществляться с учетом региональных особенностей отрасли и направлено на разработку экономического механизма развития региона.

Рыночные преобразования предъявляют новые требования к классификации затрат. Адекватная современным условиям система классификации затрат должна обеспечивать не только решение традиционных задач, но и возможность использования ее в качестве надежной базы как для принятия оперативных управленческих решений, так и при прогнозировании экономических показателей производства. Особую значимость для ПАТП приобретает концепция предельных издержек. Несовершенство системы государственного регулирования, предопределяют применения методики оценки экономической устойчивости и совершенствования правовой базы.

Сложные взаимосвязи городского хозяйства (городской экономики), пронизывают всю сферу предпринимательства с учетом направленности на результат и с учетом предпринимательских интересов всех участников хозяйства города. Приоритетной частью этого хозяйства является транспортная составляющая, от которой зависит эффективное развитие структуры города, понимаемое в самом общем виде как соотношение затрат и полезности услуг.

Важная роль в данном соотношении отводится ценовому механизму, так как рыночная цена определяет его и влияет на совокупную эффективность хозяйствования в рамках региона.

Вместе с тем, анализируя предпринимательскую деятельность на

пассажи́рском автотранспорте, и учитывая его особенности, нами автотранспортная система рассматривается как основная сфера транспортной инфраструктуры, которая способствует удовлетворению потребностей жителей в автотранспортных услугах. Развитие пассажирской автотранспортной системы осуществляется под воздействием эндогенных и экзогенных факторов.

Предпринимательство на пассажирском транспорте - это целенаправленные коренные изменения, которые способствуют повышению уровня удовлетворения транспортных потребностей населения с учетом уменьшения экологического ущерба.

Важным направлением повышения эффективности предпринимательства на пассажирском транспорте является государственная поддержка, которая основой формирования системы воспроизводства пассажирской автотранспортной отрасли.

Общее депрессивное развитие городского автотранспорта в современных условиях, способствовало снижению объемов строительства автомобильных дорог на территории Республике Таджикистан, имеет замедленный рост транспортной сети.

Предпринимательство характеризуется наличием инновационного фактора. Инновационная система управления качеством, применения передовых методов организации производства – это тоже инновационные факторы. В предпринимательской деятельности различают два основных элемента: новаторскую инновационную деятельность; действия предпринимателя как носителя данной функции.

В Республике Таджикистан автомобильный транспорт играет главенствующую роль в организации пассажирских перевозок и оказания транспортных услуг населению. С другой стороны, объединяет все виды транспорта транспортная система, и оно отличает транспорта от других соответствующих отраслей экономики.

Одним из важнейших направлений социально-экономической реформы является создание благоприятного предпринимательского климата во всех сферах деятельности и оптимальных организационно-правовых условий для дальнейшего

развития предпринимательства, включая формирование эффективной системы государственной поддержки малого предпринимательства на пассажирском транспорте в сочетании с оптимальной системой государственного регулирования.

Государство осуществляет регулирование предпринимательской деятельности на пассажирском транспорте посредством прямого (линейного) и косвенного (функционального) методов управления.

Прямое государственное регулирование на пассажирском транспорте осуществляется административными методами путем наложения ограничения или запрета, введения юридической ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение норм законодательства, а также в форме принуждения по решению суда.

Косвенное государственное регулирование на пассажирском транспорте осуществляется экономическими рычагами посредством ценового, тарифного, антимонопольного и налогового регулирования.

Эффективность системы государственного регулирования на пассажирском транспорте достигается на основе рационального сочетания административных и экономических методов.

К мерам государственного регулирования предпринимательской деятельности на пассажирском транспорте следует отнести государственную регистрацию субъектов предпринимательства, лицензирование отдельных видов предпринимательской деятельности, противодействие монополистической деятельности и содействие развитию конкуренции, пресечение недобросовестной конкуренции, ценообразование, регулирование бухгалтерского учета и отчетности, а также внешнеэкономической и инвестиционной деятельности.

Государственная поддержка предпринимательской деятельности на пассажирском транспорте осуществляется по следующим основным направлениям [445]:

✓ содействие формированию инфраструктуры поддержки и развития предпринимательской деятельности, в том числе содействие организации и предприятий по поддержке предпринимательства в районных, городских и

областных центрах;

✓ финансовое обеспечение государственной политики поддержки предпринимательской деятельности посредством развитие сети финансовых, гарантийных, венчурных фондов и др.;

✓ создание специализированных банков для обслуживания государственных программ развития предпринимательской деятельности;

✓ развитие системы государственной регистрации, налогообложения, учета и отчетности для субъектов предпринимательской деятельности;

✓ создание равных условий для доступа субъектов предпринимательской деятельности к финансовым, материально-техническим и информационным ресурсам;

✓ содействие развитию производственных связей субъектов предпринимательской деятельности с зарубежными партнерами;

✓ содействие подготовке, переподготовке и повышению квалификации руководителей, специалистов для предпринимательской деятельности;

✓ содействие в создании предпринимательских союзов и проведения научно-исследовательских работ.

Финансовое обеспечение государственной политики поддержки малого предпринимательства осуществляется за счет средств государственного бюджета, а также других негосударственных источников, в том числе и за счет средств международных организаций.

Формирующиеся рыночные отношения создают объективные условия возникновения конкурентной среды товаропроизводителей за наиболее выгодные сферы инвестирования.

Следует отметить, что в этих условиях конкуренция может выступить ключевым рычагом регулирования производства, а повышение уровня конкурентоспособности признается необходимым аспектом ускоренного развития рынка пассажирских автотранспортных услуг (РПАТУ). Опыт организации транспортного обслуживания свидетельствует о существовании целого ряда факторов, препятствующих эффективному развитию транспортной отрасли. В связи с этим, первоначально необходимо провести разработку оценочных

параметров, оптимальных критерий и количественных показателей стабильного развития малых и средних форм предпринимательства. Кроме того, в этих условиях возникает необходимость уточнения факторов стабильного развития РПАТУ в условиях жесткой конкуренции¹⁴³.

Вместе с тем, главным является необходимость конкретизации определения устойчивого эффективного роста РПАТУ. Экономическая устойчивость нами рассматривается как стабильность, постоянство в дальнейшем развитии хозяйственного субъекта, которая отличается отсутствием изменений внешнего характера. В то же время резкие изменения, как внутренний фактор конкурентной среды могут сопровождать стабильное развитие рыночных субъектов.

В целом, понятие «экономической устойчивости» предусматривает постоянства в дальнейшем развитии малых и средних форм предпринимательской деятельности. Экономическая устойчивость состоит из следующих составляющих: финансовой устойчивости, рентабельности, эффективном использовании основного, оборотного капитала и кадрового состава.

Устойчивое развитие РПАТУ предусматривает исследование стабильную конкурентоспособность транспортных услуг на сегмента рынка. Критерием обеспечения стабильной конкурентоспособности услуг, на рынке составляющие экономическую устойчивость производителя выступает стабильный спрос.

Опыт показывает, что формирование спроса на товары и услуги осуществляется на основе проведения маркетинговых исследований. Основой спроса потребителя составляет его платежеспособные потребности. В связи с этим, обеспечение устойчивой конкурентоспособности товара (услуги), и формирование устойчивого сегмента товарного рынка рассматриваются как основными составляющими экономической устойчивости.¹⁴⁴

¹⁴³ Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. – СПб.: Питер, 2006. -269 с.; Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. – М.: Юриспруденция, 2008. -279с.; Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В.Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.; Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения/ С.Х. Хабибов. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4.- С.35

¹⁴⁴ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов.-М.:Дело,1998.-253 с.; Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./

Важно отметить, что одним из важных параметров устойчивого развития предпринимательской деятельности является сохранение устойчивости основного капитала предприятий, которая выражается показателями эффективности его использования (фондоотдачей, фондоемкостью и фондовооруженностью). При этом, учитывая многозначного толкования элементов определение «экономической устойчивости», нами сделана попытка разработки методики оценки их значимости. Следует отметить, что для производства любого товара необходимо наличие земельных, капитальных и трудовых ресурсов.

Руководствуясь объективностью основных положений экономической концепции, считаем, что в основе обеспечения стабильного развития пассажирского автотранспорта лежат: устойчивость основного капитала и кадрового состава транспортных предприятий, а также финансовые ресурсы.

Следует отметить, что последний выступает в качестве катализатора бизнеса, способствующий эффективному использованию основного капитала и труда. Важно отметить, что финансы служат соединяющим звеном трудовых ресурсов с основными фондами. Поэтому финансовую устойчивость, по её значимости в процессе производства можно поставить на третье место. В этой связи, обеспечение устойчивой конкурентоспособности РПАТУ по весомости занимает четвертое, а обеспечение устойчивости основных параметров хозяйственной деятельности - пятое место.

Важно отметить, что основным условием сохранения стабильного развития малых и средних ПАТП становится диверсификация пассажирских перевозок с применением результатов маркетинговых мероприятий.¹⁴⁵ В этой связи, предлагаем создание консалтинговых центров поддержки предпринимательской деятельности.

Возникновение региональных рынков консалтинговых услуг будет способствовать повышению качества оказываемых потребителям услуг и совершенствованию организации работы этих центров. В то же время в стране, где

Пер. с англ. под ред В.В.Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.; Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И., Образцова,П.Г., Кузнецов, С.Б. Пшеничников. -М.: Наука,1990. -191 с.; Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты. Монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.–Душанбе: «Ирфон», 2011. -204с.

¹⁴⁵ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов.-М.:Дело,1998.-253 с.

малые и средние формы предпринимательской деятельности усиленно развиваются, проект организации таких действий представляется в виде технопарков и бизнес-инкубаторов в рамках государственной поддержки предпринимательской деятельности¹⁴⁶.

Другими необходимыми аспектами стабильного развития предпринимательской деятельности на автотранспорте являются переход на прямые хозяйственные связи с товаропроизводителями; лизинг и франчайзинг оборудования; развитие сферы дополнительных услуг.

Кроме того, стабильное развитие малых и средних форм предпринимательской деятельности в РПАТУ, связано с реализацией мероприятий направленных на улучшения технического состояния автотранспортного предприятия, которые способствуют росту ее имиджа.

При этом важное место отводится государственной поддержки развития этих предприятий при реализации разработанных комплексных и региональных (местных) программ.

В этих условиях считаем целесообразным оказании этой поддержки малым предпринимательским автотранспортным предприятиям во всех отраслей и районов республики с целью улучшения транспортного обслуживания населения.

С другой стороны эффективной формой этой поддержки является государственно-частное предпринимательское партнерства на пассажирском транспорте. Эти вопросы будут исследованы в шестой главе работы.

¹⁴⁶ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств./ Ю.В.Андрианов. - М.:Дело,1998.-253 с.; Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. – СПб.: Питер, 2006. -269 с.; Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. – М.: Юриспруденция, 2008. -279с.

ГЛАВА V. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПАССАЖИРСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

5.1. Концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом

В современных условиях в качестве приоритетного направления следует выделить тенденции роста показателей, характеризующих экономики страны с целью повышения уровня жизни население республики.

При решении этих задач необходимо уточнить схемы оптимального размещения производительных сил и развития экономики с учетом развитие транспортной системы. Развитие транспортной системы должно быть обеспечено синхронно с отраслями экономики.

Формирование рыночных отношений в республике Таджикистан в условиях стабилизации общественно-политической ситуации обуславливает необходимость становления и развития составляющих элементов рынка.

Услуги в этих условиях оказывают активное воздействие на экономику и повышение эффективности хозяйственной деятельности по многообразным каналам.

В этой связи особое место занимает система автотранспортных услуг, реализация которых в условиях рынка обязательно предполагает платность за них со стороны каждого потребителя.

Объектом воздействия сферы платных автотранспортных услуг являются человек и его потребность в перемещении.

Услугам в целом и услугам пассажирского транспорта, в том числе присущи ряд отличительных характеристик, которые необходимо учитывать в процессе исследования транспортного рынка.

1. Несохраниемость услуг. Услугу невозможно хранить. Несохраниемость услуг создает особую форму их производства - форму «потребительского производства». При этом потребитель заранее оплачивает стоимость услуги, прежде чем получает возможность для оценки уровня удовлетворения своей

потребности. Это вызывает необходимость укрепления доверия потребителей к производителю услуг и широкой пропаганды услуг.

2. Неосвязаемость услуг. Услуги пассажирского транспорта не имеют вещественных доказательств, а могут опираться лишь на собственные субъективные представления (впечатления, ощущения). Это свойство обуславливает повышенные требования к процессу дифференциации спроса на автотранспортную услугу и разнообразию качественных характеристик. Чем шире дифференциация спроса и приспособленность услуг к особенностям потребителей, тем больше возможности для ее соответствия субъективным представлениям потребителей.

3. Неотделимость услуг от их производителя. Услуга не может существовать вне процесса его производства, а следовательно накапливается. Если товар в его материально-вещественной форме существует независимо от своего производителя, то услуга не располагает возможностью для отчуждения от него. Продажи услуги – это практически, продажа самого процесса труда, следовательно, качество услуги – это качество самого процесса труда.

4. Невозможность складирования услуг. Это свойство обусловлено несохраняемостью услуг и их неотделимостью от производителя.

5. Непостоянство качества услуг. Качество услуг колеблется в широких пределах и зависит от качества процесса труда производителя, их компетентности, коммуникабельности, доброжелательности, вежливости и других личных качеств, а также от времени и места предоставления услуг.

Различают следующие виды услуг, в удовлетворении которых может участвовать пассажирский транспорт:

- услуги производственного назначения (связь, материально-техническое снабжение и т.д.);

- услуги материально-бытового или потребительского характера (пассажирский транспорт, торговля, услуги жилищно-коммунального хозяйства, бытового обслуживания);

- социально-культурные услуги, связанные с формированием самого человека, с гармоническим развитием его физических и интеллектуальных

способностей и дарований (народное образование, здравоохранение, физкультуры и спорт, научные учреждения и т.д.);

- социальные услуги включают в себя услуги органов государственного управления в общественных организаций, органов обороны и охраны общественного порядка, кредитных и страховых учреждений, профсоюзных и других организаций.

Исследуя отдельные аспекты сферы платных автотранспортных услуг можно отметить следующие их характерные особенности:

- во-первых, платные автотранспортные услуги являются непосредственным проявлением рыночных отношений, реализуемых в кратчайшие сроки и непосредственно между производителями услуг и их потребителями;

- во-вторых, насыщение рынка автотранспортными услугами является стабилизирующим фактором в условиях кризиса, так как создается возможность удовлетворение потребностей населения в автотранспортных услугах в соответствии с их количеством и качеством, а также платежеспособностью самого населения;

- в-третьих, расширение количественного и качественного уровня, предоставляемых услуг возможно только на основе развития соответствующей экономической структуры общества и наоборот - оптимальная экономическая структура общества является реальной основой совершенствования и расширения сферы платных автотранспортных услуг в республике.

Важнейшей функцией хозяйственного механизма в сфере платных услуг является изучение спроса населения на платные автотранспортные услуги.

С этой целью нами проведены исследования на предмет определения уровня удовлетворенности населения системой автотранспортных услуг и платежеспособности населения [428, 431].

Опрос был проведен в г. Душанбе и в районе Рудаки Республики Таджикистан.

Исследование преследовало цель выявить платежеспособность населения и степень удовлетворенности автотранспортными услугами в зависимости от дохода семьи и поселенческой структуры. В связи с не изученностью и

отсутствием в социологической практике методики изучения проблемы, настоящее исследование в большой степени носит пилотажный характер и служит основой для дальнейшего совершенствования методики исследований. Вместе с тем полученные результаты представляют практическую значимость и позволяют сделать определенные выводы и разработать рекомендации.

Всего опрошено 500 человек, в том числе 300 в г. Душанбе и 200 в районе Рудаки.

Выбор районов для обследования не случаен. Душанбе-столица республики, крупный промышленный, культурный административный центр. Район Рудаки - один из крупнейших по численности населения и производственной инфраструктуре районов республики. Социальная и культурно-бытовая инфраструктура района Рудаки достаточно типичным и для других районов страны.

В зависимости, от статуса опрошенные распределяются следующим образом: рабочие промышленности, строительства, транспорта и связи составляют 38 % в городе Душанбе, 8 % в районе Рудаки; работники сферы обслуживания и торговли, соответственно 33 % и 28 %, работники бюджетных и исполнительных органов, учителя, работники соответствующих медучреждений составляют 29 и 64 %.

Более 16 % семей состоят из трех человек; 25 % семей состоят из 3 - 4 членов, точно столько же из 5 - 6 человек и 35 % имеют 7 - 8 и более членов семьи. Таким образом, в исследуемом массиве были представлены различные по социальному статусу, возрасту, и количеству членов семьи.

Семьи различаются по среднемесячной заработной платы, если допустить, что опрошенные могли ошибиться в подсчете суммы доходов всех членов семьи, но тем не менее, приведенные соотношения достаточно близки к официальным данным, согласно которым более 40 % населения Республики Таджикистан имеют среднедушевой дохода в месяц ниже прожиточного минимума.

Более 70 % опрошенных людей не имеют денежную наличность для покупки квартиры. Более 35 % имеют денежные доходы от 250 до 1000 сомони, 45 % - не имеют таких доходов, а 20 % - не ответили на этот вопрос.

Особое место уделено изучению жилищных условий населения.

Более 20 % из них живут в отдельных квартирах, 4 % - в отдельной кооперативной квартире, 28 % - в собственном доме своих родителей, 14 % - в общежитии и 9 % жителей проживают в съемных квартирах. Как видно проведенные исследования достаточно объективно отражают жилищную проблему в Республике Таджикистан.

Нами установлено, что 26 % живут в центральной части города; 20 % - на промышленных окраинах города, а 6 % на окраинах города, имеющих сельскохозяйственный характер; 20 % - за пределами города; 4 % - в центре хозяйств, а 8 % в дальних кишлаках.

Из общего числа опрошенных респондентов 50 % опрошенных, имеют дома стиральную машину, магнитофонов и проигрывателей.

Достаточно значительную часть опрошенных (87 %) не удовлетворяют ни качества, ни режимы работы объектов системы автотранспортных услуг.

Изучая результаты социологического обследования можно сделать следующие выводы:

- во-первых, необходимо повышать качества оказания автотранспортных услуг;
- во-вторых, необходимо упорядочить график работы, объектов системы автотранспортных услуг с учетом того, что населения имело возможность во вне рабочее время свободно совершать поездки;
- в-третьих, необходимо при автопредприятиях создать службу для изучения потребности в автотранспортных услугах;
- в-четвертых, необходимо разработать механизм оптимального удовлетворения спроса на услуги.

В современных условиях становления и развития рыночных отношений возникла острая необходимость во внедрении организационно-экономических мероприятий, направленных на обеспечение ресурсосбережения при оказании автотранспортных услуг.

Как показывает зарубежный опыт, одним из наиболее приоритетных мероприятий, стимулирующих ресурсосбережение в рыночном хозяйстве,

является формирование конкурентной среды в каждом из сегментов рынка услуг пассажирского транспорта. Для обеспечения свободной конкурентной среды необходимо:

- наличие значительных субъектов спроса и предложения автотранспортных услуг, обладающих общественной потребительной стоимостью;
- разнообразие субъектов предложения автотранспортных услуг по формам подчиненности транспортных средств;
- обязательное государственное регулирование деятельности субъектов рынка услуг пассажирского транспорта в части контроля их допуска к ней; формировании структур управления транспортными процессами; обеспечения равных условий конкуренции за счет использования специальных экономических регуляторов (антимонопольная политика, квотирование, налогообложение и др.).

Специфика пассажирского автомобильного транспорта как социально-экономической системы проявляется в сложившейся монополии автотранспортных предприятий, находящихся в государственной собственности. Происходящие в Республике Таджикистан, процессы формирования рыночных отношений практически не очень серьезно повлияли на пассажирский транспорт (за исключением микроавтобусов).

Введенные ограничения по разгосударствлению предприятий пассажирской автотранспортной системы (ПАТС) Республики Таджикистан способствовали монополизации автобусного транспорта, тормозили развитие частного сектора в сфере пассажирских перевозок.

Сложившаяся неблагоприятная ситуация и объективная необходимость ее ускоренного преодоления с использованием рыночных механизмов привело предпринимателей к выводу, о необходимости формирования конкурентного рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта. Подтверждением данного вывода стало активное лицензирование на транспортных предприятиях негосударственной собственности.

Вместе с тем, формированию указанных рынков препятствует методологическая нерешенность ряда основных проблем, среди которых необходимо выделить отсутствие:

- методики оценки лицензированных автотранспортных предприятий, а также маршрутной сети автобусного сообщения по спросу на услуги ПАТС во времени;
- принципов и современных форм организации перевозочного процесса;
- принципов и руководящих материалов по организации автотранспортной политики с учетом современных условий.

Исследования субъектов производства автотранспортных услуг должен обеспечивать органам местной власти возможность постоянного наблюдения за их созданием и функционированием в пределах территории городов и городских поселений. Важной задачей исследования является непрерывный поиск новых потенциальных участников транспортного процесса независимо от их формы собственности и ведомственной подчиненности. По результатам этого исследования можно оценивать также уровень готовности указанных компаний к лицензированию и аккредитации в качестве перевозчика в автобусном маршрутном сообщении.

Создание конкурентного рынка транспортных услуг позволяет привлечь к их производству компании с более экономичной в эксплуатации структурой парка автотранспортных средств, например обладающих автобусами средней пассажироместимости и микроавтобусами.

Подобный подход требует дифференциации транспортного обслуживания по периодам суток с учетом фактических мощностей маршрутных пассажиропотоков.

Обоснованное определение временных границ такой дифференциации возможно на основе проведения изучения маршрутной сети автобусного сообщения по спросу на услуги ПАТС во времени.

Особое значение имеет разработка двух последних проблем, без исследования и решения которых формирование конкурентных рынков

транспортных услуг пассажирского автотранспорта практически невозможно даже при наличии множества субъектов их предложения.

При исследовании транспортной системы необходимо учесть, что она считается основной отраслью национальной экономики.

В этих условиях важным считаем исследование самой сущности, роли, значения и места рынка пассажирских автотранспортных услуг для полного удовлетворения потребностей национальной экономики и общества.

На развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан влияют как внутренние, так и внешние факторы –экономических, политических, социальных, географических, научно-технических, демографических, культурно-просветительских, военно-стратегических и др.

Отличительной особенностью рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан, считаем его отсталость, низкий уровень развития рынка пассажирских автотранспортных услуг и низкая рентабельность АТП работающих на рынке пассажирских автотранспортных услуг; низкий уровень ПТБ отрасли; ограниченные возможности перевозки пассажиров в сельской местности; сильная зависимость от стран СНГ особенно при приобретении транспортных средств; низкий уровень развития пассажирского транспорта и нехватка транспортного топлива и др.

Современный городской пассажирский автомобильный транспорт, как инфраструктурной отраслью играет важную роль в обеспечении экономического роста в стране и влияет на уровень жизни общества. Анализ действующей модели организации пассажирских перевозок по городским маршрутам показывает, что она далеко от оптимального уровня и это обуславливает низкое качество перевозок и безопасность участников транспортного процесса, обострение конкуренции среды перевозчиков за право оказать услуги пассажирам, а также между транспортными операторами и органами управления. В связи с этим в современных условиях считаем целесообразным необходимость повышения эффективности оказания услуг населению.

Опыт организации пассажирских перевозок в городах Республики Таджикистан показывает, что базой такого роста является действующая модель

перевозочной деятельности на рынке городского пассажирского автомобильного транспорта, которая основана на признаках открытой системы: распределение компетенций, обязанностей, прав, ответственности каждого уровня иерархии управления; преемственность такого распределения; многоуровневость; делегирование права конкретизации компетенций к нижестоящему от вышестоящего уровня управления.

На основе этих признаков используются разнообразные методы и формы организации транспортного обслуживания населения. Важно здесь выделить роль снижения уровня управления и непредсказуемости ее эффективности. Поэтому это вызывает необходимость проведения критической и конструктивной оценки сложившегося транспортного процесса и оказания пассажирских услуг населению, базирующиеся на существующие нормативно-правовые и нормативно-технические базы различных уровней, а также предпринимательских структур на рынке услуг городского транспорта.

На основе изучения работ [90, 101, 380] и проведения аналитических исследований нами уточнены основополагающие принципы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах страны:

1. Приоритет здоровья, жизни, экологической безопасности и сохранности имущества граждан над экономическими результатами участников процесса транспортного обслуживания.

2. Создание необходимых условий и обеспечение доступности услуг пассажирского автотранспорта.

3. Равенство прав и обязанностей ПАТП и индивидуальных предпринимателей при осуществлении пассажирских автоперевозок в городах.

На основе вышеизложенного и с целью дальнейшего развития организации пассажирских перевозок по городским маршрутам и необходимости их улучшения, считаем целесообразным учета следующих концептуальных положений в модели автотранспортной деятельности на городском пассажирском автомобильном транспорте:

1. Системность.

2. Обеспечение на должном уровне подготовленности предпринимательских структур к оказанию пассажирских услуг.

3. Проведение конкурсного отбора операторов-претендентов на право осуществления пассажирских перевозок.

4. Обеспечение соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам.

5. Обеспечение требований к объектам транспортной инфраструктуры.

6. Использование современных информационно-коммуникационных технологий в навигационной деятельности для краткосрочного, оперативного и среднесрочного управления безопасностью и качеством обслуживания, современных безналичных форм оплаты за проезд.

7. Мотивация предпринимательских структур на автомобильном транспорте к использованию в своей деятельности методов подтверждения соответствия оказываемых услуг.

8. Создание эффективных форм профессиональных объединений предпринимательских структур на городском автомобильном транспорте.

Реализация этих принципов основывается на системность, которая позволяет иметь возможность поддержки взаимодействия с внешней средой, например с системой ДЭУ, ГАИ, налоговой системой и другими. Кроме того, лицензирование автотранспортной деятельности, являющееся необходимым, но недостаточным условием организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом по городским маршрутам.

В основу реализации приведенных принципов должно быть положено обеспечение на должном уровне подготовленности предпринимательских структур к оказанию пассажирские услуги населению. Поэтому развитие подготовленности должно опираться на модель организации пассажирских перевозок с учетом современных рыночных условий, инноваций, технических и технологических решений,

Возросшая конкурентная борьба за право перевозить пассажиров требует регламентации процедур цивилизованного её устранения. Поэтому развитым

способом такого устранения является процедура конкурсного отбора, включающие следующие блоки: собственно конкурс, имеющий дополнительные требования по другим показателям качества пассажирских перевозок, накопительную систему их оценки; обязательных требований, выполнение которых является допуском к участию в конкурсе.

Составным элементом модели является новое концептуальное положение, состоящее в обеспечении соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для оказания услуг населению, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам, т.е. эффективное использование транспортных средств, направленное на обеспечение требуемого качества перевозок на регулярных маршрутах. Хукуматы города совместно с государственными автотранспортными предприятиями должны принять меры к обновлению парка подвижного состава. Приобретение нового подвижного состава возможно посредством лизинга и других кредитных механизмов.

При этом для повышения качества обслуживания пассажиров и обеспечения эффективного использования подвижного состава автотранспортными предприятиями и организациями необходимо провести сплошное обследование пассажиропотоков одновременно на всех маршрутах городского пассажирского транспорта.

Другим концептуальным положением является разработки требований к обеспечению безопасности перевозок и повышения качества пассажиров с учетом современными условиями дорожного движения, а также уменьшение вклада маршрутных транспортных средств в образование заторов на дорогах при сохранении показателей качества обслуживания пассажиров.

При этом необходимо принять меры по повышению средней эксплуатационной скорости на автобусных маршрутах. Создание условий, стимулирующих выполнения перевозчиками стандартов безопасности и необходимого уровня качества пассажирских перевозок, оснащение автобусных остановок бегущими строками, средствами вызова и др.

Эффективным концептуальным положением является развитие автоматизированной системы управления с учетом децентрализации управления в отрасли и различные уровни подготовленности предпринимательские структуры к осуществлению пассажирских перевозок с учетом вектора развития навигационных систем. При этом модель должен быть дополнен технологиями оперативного, краткосрочного и среднесрочного управления процессом оказания услуг.

Важным направлением при улучшении действующей модели является применение безналичных форм оплаты за проезд введение системы единых проездных билетов, целью которой является повышение достоверности информации о параметрах автотранспортного процесса, прежде всего о количестве перевезенных пассажиров, являющихся основой для планирования автотранспортного процесса, а также для повышения экономической эффективности перевозок путём оплаты проезда без использования наличных денежных средств.

При этом необходимо совершенствовать систему оплаты за проезд на городском пассажирском транспорте через внедрение новых систем сбора выручки. Освободить водителей от сбора выручки во время движения транспортных средств по маршрутам. Эффективно использовать мобильные телефоны для получения информации о маршрутах движения и оплаты проезда.

Особое внимание при реализации модели уделяется показателю -уровень подготовленности перевозчиков, определяющий качество пассажирских автопервозок, т.к. этот показатель является основой допуска перевозчиков на рынок. Однако в условиях избыточного разнообразия моделей управления затруднительно определять уровень подготовленности перевозчика даже с учётом действующих принципов государственного надзора. В этой связи принципы оценки подготовленности перевозчика к осуществлению пассажирских перевозок должны быть расширены, за счёт способов подтверждения соответствия оказываемых услуг, например сертификации. Исходя из этого, действующая модель должна содержать методы

мотивации предпринимательских структур к подтверждению соответствия оказываемых пассажирских услуг населению.

Важно отметить, что маршрутные такси могут оказывать услуги и по заказам населения. Такая организация перевозок сочетает в себе преимущества таксомоторного транспорта с повышенной эффективностью использования городских видов автотранспорта. Организация движения такси, работающих по заказам, может осуществляться при различных условиях автоматизации процессов управления.

В сельской местности, применение автобусов становится неэффективным, использование маршрутных такси позволяет решить проблему своевременного удовлетворения спроса в автотранспортных услугах.

При работе маршрутные такси в сельской местности используются следующие формы организации пассажирских перевозок:

- фиксированные маршруты с отклонением от маршрута по желанию пассажиров;

- оперативные маршруты, которые формируются на основе многочисленных заявок.

Важным концептуальным положением является развитие профессиональных объединений предпринимательских структур на автомобильном транспорте, например саморегулируемые организации. Эти организации должны занять ведущее место в обеспечении качества пассажирских автотранспортных перевозок.

В целом, разработанные концептуальные положения носят системный характер и должны быть конкретизированы на методическом уровне. Реализация модели, основанной на приведённых положениях, позволит обеспечить безопасность и высокий уровень качества услуг на рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта.

5.2. Исследование факторов, определяющих формирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта

Одним из основных аспектов управления пассажирским автотранспортом является повседневный учет транспортных потребностей.

Опыт показывает, что для рациональной организации процесса транспортного обслуживания, прежде всего, необходимо определить потребность населения в поездках с учетом различных факторов.

Под потребностью понимается нужда социального объекта (личности, группы, класса) в определенном социальном благе, выраженная либо в форме фактического потребления, либо высказанной «нуждаемости», либо в обеих формах, одновременно¹⁴⁷.

В современных условиях экономические потребности обычно приобретают форму спроса. Спрос - потребность, которая предъявляют покупатели на рынке для реализации своих интересов.

Изучение общих закономерностей спроса – сложная задача. В этой связи, актуальная задача является всесторонний анализ спроса на пассажирские автотранспортные услуги.

Следует отметить, что спрос на пассажирские автотранспортные услуги в значительной степени зависит от уровня благосостояния населения, т.е. в случае изменения уровня благосостояния людей спрос на автотранспортные услуги увеличивается.

Особый интерес представляет изучение изменчивость пассажиропотоков за определенный период времени на автобусных маршрутах, что позволяет обеспечить требуемого качества автотранспортного обслуживания.

Важно отметить, что главным аспектом изучения спроса на автоперевозки является определение истинной потребности населения в перевозках, которая

¹⁴⁷ Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг/ Р.К. Раджабов, А. Рауфи, Ф.Х.Азизов // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук .-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56;Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов. Дисс...докт.экон.наук: 08.00.05 /Сангинов Облокул Камарович-Душанбе,2003.-330с.

позволяет оптимально организовать транспортный процесс на пригородных автобусных маршрутах.

В экономических источниках сделано шаги к рассмотрению вопросов определения потребности в пассажирских перевозках.

В настоящее время существуют различные подходы к группировке факторов, влияющих на формирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта.

Потребность в передвижениях являются производной потребностью, т. е. передвижение совершается путем формирования поездки.

Формирование потребности населения в перемещениях происходит под воздействием множества социально – экономических факторов.

Важно отметить, что некоторые факторы влияют на автотранспортный спрос прямо и косвенно.

Научные взгляды авторов относительно классификации факторов влияющих на формирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта представлено на таблице 5.1

Таблица 5.1. Факторы, влияющие на формирование потребности в услугах пассажирского транспорта

№ пп	Авторы	Исследуемые факторы
1	Рихтер К.Ю., Минаев А.П.[337]	<ul style="list-style-type: none"> ✓ нормативный, при этом за норму принимается количество поездок определенных слоев населения; ✓ сравнительный, согласно которому сравниваются потребности различных социальных слоев населения; ✓ опросный, согласно которому выделенная группа населения формирует свои потребности. Однако, применение этих подходов часто ведет к тому, что результаты прогнозируемых поездок не совпадают с фактическими результатами.
2	Володин Е.П., Громов Н.Н. [63]	<ul style="list-style-type: none"> • социально - экономические - возможности пользования автотранспортом и материальное благосостояние слоев населения; • территориальные - экономическое значения города; численность и плотность населения; • организационные - плотность маршрутной сети, частота движение подвижного состава, вид транспорта, затраты времени населения, качество обслуживание и др. <p style="margin-left: 20px;">природно-климатические.</p>
3	Андревский В.М., Белькунов М.Д.[11]	<p style="margin-left: 20px;">рост численности населения, изменение соотношения городского и сельского населения, плотность дорожной сети; наличие и развитие железнодорожного, воздушного, водного и морского</p>

№ пп	Авторы	Исследуемые факторы
		сообщения в области, изменение количества трудовых и культурно - бытовых поездок, размер территории и планировка населенного пункта; географическое положение, достопримечательности и климатические условия населенного пункта; режим работы, баланс рабочего времени и продолжительность отпусков работающих в населенном пункте; численность, возрастной состав населения и плотность застройки населенного пункта; расселение населения по отношению к месту работы; размещение административных центров и культурно - бытовых предприятий; развитие легкого индивидуального и таксомоторного транспорта; природные условия пригородных зон; система и уровень тарифов; развитие жилищного и культурно - бытового строительства в населенном пункте; развитие строительство домов отдыха, лечебных пансионатов и профилакториев в пригородных зонах; развитие системы проката автомобилей; развитие автобусного транспорта; развитие сети высших и средних учебных заведений; развитие торговой сети, организация снабжения продовольственными и промышленными товарами; культурный уровень населения и т.д.
4	Вишняковская И.В., Лисенко Е.М. [60, 210]	рост общей численности населения с выделением городского и сельского; величина территории пригородной зоны; количество транспортных связей с центром зоны; количество населенных пунктов в пригородной зоне и прогноз развития промышленности, баз отдыха и лечения; рост материального благосостояния и уровня культуры населения; расширение пригородной зоны крупных и средних городов, обеспеченность сетью баз отдыха; развитие материально-технической базы пассажирского транспорта
5	С.Б. Демб [96]	численность населения и тенденция его роста; развитие народного хозяйства; рост городского населения; создание новых городов и развитие существующих; изменений в размещении населения, связанные с подъемом экономики; повышение материального и культурного уровня жизни народа; расширение санаторно-курортных сетей, баз отдыха и туризма; развитие путей сообщения и тарифы на перевозки.
6	Г. П. Попова [280]	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Природные; ✓ социально-демографические; ✓ транспортно-планировочные.
7.	Р.К.Раджабов, О.К.Сангинов [313,348]	развитие транспорта общего пользования; обеспеченность населения средствами индивидуального перемещения; развитие маршрутной сети; расстояние до центров тяготения; организация торговли; развитие других видов транспорта; географическая среда; уровень свободного времени.

Кроме того, многие экономисты определяют фактора подвижности населения с целью оптимального выбора вида пассажирского подвижного состава, способствуют росту пассажирских перевозок [267, 346], увеличению или уменьшению количества пассажиров [30, 186], развитию структуры пассажирских автотранспортных перевозок [210].

Другие авторы анализируют влияние факторов на объем пассажирских перевозок в отдельных экономических зонах [60, 210, 346]..

Важно отметить, что в вышеуказанных исследованиях не рассматриваются факторы, распределения пассажирских перевозок в территориальных преобразованиях.

Вместе с тем, определения спроса населения на пассажирские автотранспортные услуги необходимо осуществлять согласно научно обоснованных взглядов с учетом численности населения и его реальных доходов [311].

Авторы работ [210] в качестве факторов, формирующие спрос на пассажирские автотранспортные услуги рассматривают показатели структуры и численности населения, а другие [359] выделяют внешние и внутренние факторы.

Важно заметить, что некоторые исследователи рассматривают спрос на пассажирские автотранспортные услуги в отдельных сферах экономики и по видам поездок. Однако не в полной мере в вышеуказанных исследованиях раскрываются такие факторы, как развитие транспортной системы, а также плотность населения и культура обслуживания пассажиров.

Поэтому с учетом вышеизложенного нами определена нижеследующая совокупность факторов, определяющих формирование спроса населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта (рисунок 20):

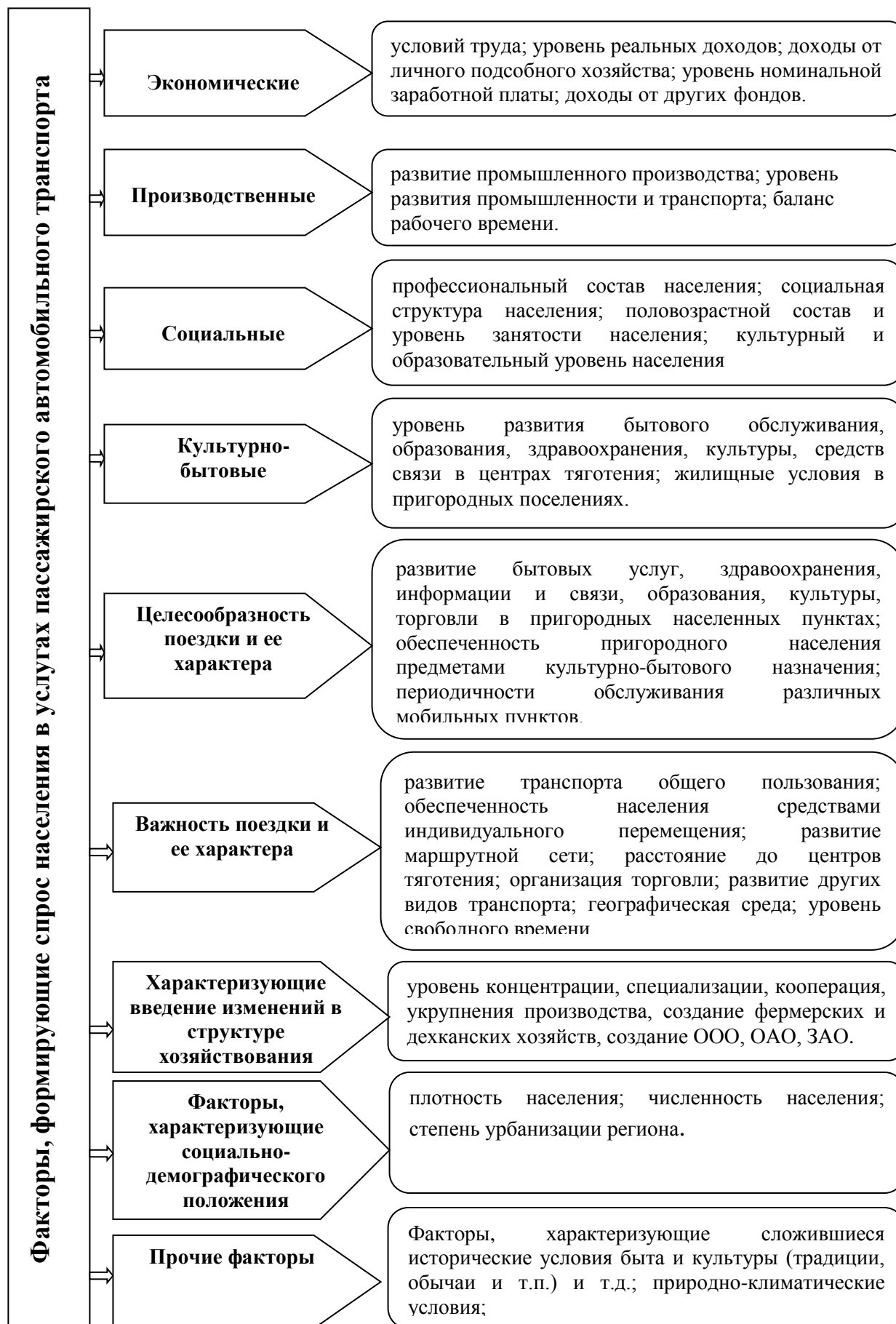


Рисунок 20. Факторы, формирующие спрос населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта

Все вышеизложенные факторы учтены при разработке экономико-математической модели спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта, которое изложено в следующем разделе работы.

5.3. Экономико-математическое моделирование спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта

Моделированию регионального спроса в услугах пассажирского транспорта посвящены работы [20, 36, 63, 210, 316, 421].

В современных условиях насчитываются более 100 методов прогнозирования. Исследователи выделяют интуитивные и формализованные методы.

Интуитивные методы применяются, когда анализируемую проблему невозможно количественно измерять. В качестве респондентов могут выступить ведущие специалисты исследуемой отрасли.

Формализованные методы основываются на применение математического аппарата и статистических данных [63, 210, 316, 421].

На наш взгляд для прогнозирования потребности населения пригородных автобусных сообщений необходимо разработать приемлемую методику. Для достижения этой цели нами применены следующие методы: экспертный метод; формализованные методы; многофакторный корреляционно-регрессионный анализ.

Экономико-математическое моделирование спроса населения в пассажирских автотранспортных услугах пригородных автобусных сообщений позволяет получить достоверную информацию, которая зачастую невозможно получить натурными экспериментами.

Следует отметить, что статистические данные располагают фактическими данными объемы перевозок пассажиров, что в значительной степени затрудняет изучение спроса на пассажирские автоперевозки.

Каждый потребитель транспортных услуг принимает решение о передвижениях индивидуально, независимо от решения других пассажиров.

Исходя из этого, потребность пассажиров на передвижение автобусами следует учитывать как случайный процесс с независимыми показателями [312, 421].

Важно отметить, что пассажирские потоки всегда находится под воздействием группы факторов. Однако точное определение и измерение этих факторов практически не возможно.

Поскольку, по определению спроса населения в услугах городского, пригородного и междугородного пассажирского автотранспорта отсутствует единая методика, поэтому нами предлагается методика, на основании, которого определяется реальная их потребность в городских, пригородных и междугородных автобусных перевозках пассажиров.

Следует отметить, что решение задачи моделирования регионального спроса на услуги пассажирского транспорта осуществлялось в два этапа. На начальном этапе нами выявлены наиболее существенные факторы, оказывающие влияние на спрос пассажиров в услугах городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях (таб..5.2).

С целью определения других факторов нами проведен опрос среди ведущих работников Министерства транспорта, ТТУ имени академика М.С.Осими, НИИ « Наклиет », ГКУ «Душанбенаклиетхадамотрасон», ведущих работников автотранспортной отрасли.

Таблица 5.2. Факторы, влияющие на уровень спроса населения в услугах городского пассажирского автотранспорта

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения
1	Численность населения страны	тыс. чел.
2	Доля городского населения	%
3	Территория города	км ²
4	Плотность населения	чел/км ²
5	Количество промышленных предприятий	ед.
6	Численность работающих в промышленных предприятий	тыс. чел.
7	Количество предприятий торговли	ед.
8	Объем товарооборота предприятий торговли приходящихся на 1000 человек	сомони/1000чел.

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения
9	Количество предприятий культурно-бытового назначения	ед.
10	Объем бытовых услуг на душу населения страны	сомони/1000 чел.
11	В. т. ч. в городе	сомони/чел.
12	Количество общеобразовательных школ в городе	ед.
13	Численность учащихся в школах, лицеях и гимназиях	чел.
14	Среднемесячная заработная плата одного работающего	сомони
15	Реальные доходы на душу населения	сомони/чел.
16	Протяженность автомобильных дорог	км
17	Плотность автодорожной сети	км/ км ²

В результате проведенного опроса нами уточнен систему факторов, формирующих спрос населения в городских пассажирских автотранспортных услугах, которые приведены в таблице 5.3.

Таблица 5.3. Система факторов после начального этапа

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1	Численность населения страны	тыс. чел.	X ₁
2	Доля городского населения	%	X ₂
3	Территория города	км ²	X ₃
4	Плотность населения	чел/км ²	X ₄
5	Количество промышленных предприятий	ед.	X ₅
6	Численность работающих в промышленных предприятиях	тыс. чел.	X ₆
7	Количество предприятий торговли	ед.	X ₇
8	Объем товарооборота предприятий торговли приходящихся на 1000 человек	сомони/ 1000чел.	X ₈
9	Количество предприятий культурно-бытового назначения	ед.	X ₉
10	Объем бытовых услуг на душу населения страны	сомони/ 1000 чел.	X ₁₀
11	В. т. ч. в городе	сомони/че	X ₁₁

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
		л	
12	Количество общеобразовательных школ в городе	ед.	X ₁₂
13	Численность учащихся в школах, лицеях и гимназиях	чел.	X ₁₃
14	Среднемесячная заработная одного работающего	сомони	X ₁₄
15	Реальные доходы на душу населения	сомони/чел	X ₁₅
16	Протяженность автомобильных дорог	км	X ₁₆
17	Плотность автодорожной сети	км/ км ²	X ₁₇
18	Общие количества ДТП	ед.	X ₁₈
19	Ущерб народного хозяйство от ДТП	сомони/ 1000 чел.	X ₁₉
20	Количество индивидуального транспорта приходящихся на 1000 жителей	ед/ 1000	X ₂₀
21	Коэффициент интенсивности эксплуатации автодорог	--	X ₂₁
22	Количество транспортных средств	ед.	X ₂₂
23	Количество автобусов и микроавтобусов	ед.	X ₂₃
24	Количество троллейбусов	ед.	X ₂₄
25	Количество легковых таксомоторов	ед.	X ₂₅
26	Общее количество автобусных маршрутов	ед.	X ₂₆
27	В.т.ч. в городских	ед.	X ₂₇
28	Среднее расстояние перевозок в городских автобусных маршрутов	км	X ₂₈
29	Среднее расстояние перевозок пассажиров всеми видами пассажирского транспорта	км	X ₂₉
30	Социальный индекс	чел-мест/ чел	X ₃₀
31	Тариф	сомони	X ₃₁
32	Численность лиц пользующие льготами	ед.	X ₃₂
33	Количество посещений культурно-просветительских учреждений по городам	ед.	X ₃₃

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
	страны:		
34	А) в будничные дни	ед.	X ₃₄
35	Б) в выходные и праздничные дни	ед.	X ₃₅

Нами анализированы 8 городских зон республики: Душанбинская, Ходжентская, Курган-Тюбинская, Кулябская, Зеравшанская, Гиссарская, Раштская и ГБАО, для которых собраны статистические данные за периоды 1994-2014 гг. (приложения 1-3).

Важно отметить, подвижность (P) населения определяется как соотношения величины объем перевезенных пассажиров на маршрутах (Q_{nm}) на численность населения региона (N_p):

$$P = Q_{nm} / N_p, \text{ поездок} \quad (5.1)$$

Для количественной оценки тесноты исследуемых факторов нами было применено рекомендации известного экономиста Челдока [344].

Уровень подвижности населения зависит от совокупности разнообразных факторов и даёт возможность разработки экономика – математических моделей. Существенное воздействие факторов спроса населения в услугах пассажирских автотранспортных услугах можно определить с помощью ряда экономико-математических методов, в том числе многофакторного корреляционно-регрессивного анализа.

Многофакторный корреляционно-регрессивный анализ позволяет разработать экономико-математическую модель, устанавливающий закономерность объемного показателя от группы ключевых факторов [344].

Важно отметить, что с помощью этого метода можно количества установить связи основных факторов с исследуемыми процессами. На практике связь между подвижностью и влияющими факторами определяются линейной зависимостью:

$$Y_x = a_0 + a_1x_1 + a_2x_2 + \dots + a_nx_n \quad (5.2)$$

где x_1, x_2, \dots, x_n – изучаемые факторы;

a_0 - свободный член эмпирической зависимости ;

a_1, a_2, \dots, a_n - постоянные коэффициенты эмпирической зависимости.

Моделирование осуществлялось на базе официальных данных Республики Таджикистан.

С целью определения существенных факторов мы исключили те факторы, которые, по сути, имеют коэффициент корреляции менее 0,3.

Статистические характеристики факторов, характеризующих уровень спроса городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений приведены в приложениях 4-6. Матрицы парных коэффициентов корреляции факторов спроса городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений приведены в приложениях 7-9.

В результате после отсева, для дальнейшего анализа нами выбрано только 7 ключевых факторов (табл. 5.4).

Таблица 5.4. Система факторов после второго этапа анализа

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1.	Плотность населения	чел/км ²	X ₄
2.	Количество предприятий торговли	ед.	X ₇
3.	Объем товарооборота предприятий торговли приходящихся на 1000 человек	сомони/ 1000чел.	X ₈
4.	Объем бытовых услуг на душу населения страны	сомони/ 1000 чел.	X ₁₀
5.	Реальные доходы на душу населения	сомони/чел	X ₁₅
6.	Плотность дорожной сети	км/ км ²	X ₁₇
7.	Количество транспортных средств	ед.	X ₂₂

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на городских маршрутах приняла вид:

$$\begin{aligned}
 \Pi = & 6.537 + 7.581 X_7 + 15.252 X_{10} + 23.45 X_4 + 5.761 X_{22} + 15 X_8 + 19.531 X_{15} + \\
 & 12.317 X_{17} \quad (5.3)
 \end{aligned}$$

Оценка адекватности модели по критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что $F_{расч}=27.62 > F_{табл}=2.5$. При этом коэффициент множественной корреляции - 0.88 свидетельствует о существенных связях подвижности пассажиров на городских автобусных сообщений.

Разработанная экономико-математическая модель подвижности пассажиров на городских автобусных сообщениях статистически значим.

Важно отметить, что зависимость между подвижностью и изучаемые факторы определяется с помощью коэффициента регрессии.

Увеличения плотности населения (X_4) способствует повышению подвижности населения.

Количество предприятий торговли положительно влияет на подвижность населения.

Увеличение объема бытовых услуг на душу населения страны (X_{10}), объем товарооборота предприятий торговли (X_8) и реальные доходы на душу населения (X_{15}) также способствуют повышению подвижности населения.

Плотность автомобильных дорог (X_{17}) и количество транспортных средств (X_{22}) также играют важную роль в увеличении подвижности населения.

Рассмотрим факторы, формирующие уровень спроса пассажиров на пригородных автобусных маршрутах (табл. 5.5.).

Таблица 5.5. Факторы, влияющие на уровень спроса населения в услугах пригородного пассажирского автотранспорта

Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1. Общая численность население	тыс. чел.	X_1
2. Численность населения города центра	тыс. чел.	X_2
3. Количество населенных пунктов в пригородной зоне	Ед.	X_3
4. Средний размер населенных пунктов в пригородной зоне	тыс. чел.	X_4
5. Территория региона	км ²	X_5
6. Территория пригородной зоны	км ²	X_6
7. Число работников в городе	тыс. чел.	X_7
8. Численность учащихся в общеобразовательных школах	Тыс. чел	X_8
9. Численность детей в возрасте до 7 лет (дошкольников)	тыс. чел	X_9

Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
10. Число студентов в городе	Тыс.чел.	X ₁₀
11.Среднемесячная заработная плата одного работающего	сомони	X ₁₁
12. Реальный доход на душу населения	сомони	X ₁₂
13. Общая протяженность автомобильных дорог	км	X ₁₃
14. Общее количество пригородных автобусных маршрутов	ед.	X ₁₄
15. Количество автобусов и микроавтобусов	ед.	X ₁₅
16. Общее количество средств индивидуального транспорта	ед.	X ₁₆
17.Численность населения пригородной зоны	тыс. чел.	X ₁₇
18.Численность пригородного населения работающих в городе	тыс. чел.	X ₁₈
19. Товарооборот на душу населения	сомони	X ₁₉
20. Объем бытовых услуг на душу населения	сомони	X ₂₀
21. а) в городе на 1 жителя	сомони	X ₂₁
22. б) в пригороде на 1 жителя	сомони	X ₂₂
23. Плотность автодорог	км/км ²	X ₂₃
24. Посещение культурно-просветительских учреждений в городе на 1 жителя	посещений	X ₂₄
25. Посещение больничных учреждений	посещений	X ₂₅
26. Плотность населения региона	чел/км ²	X ₂₆
27. Количество нетрудоспособного населения пригорода	тыс. чел.	X ₂₇
28. Средний размер населенных пунктов пригородной зоны	чел.	X ₂₈
29. Количество больничных коек на 1000 жителей региона	ед/1000	X ₂₉
30. Количество индивидуальных автомобилей на 1000 жителей региона	ед/1000	X ₃₀
31. а) в городе	ед/1000	X ₃₁
32. б) в пригороде	ед/1000	X ₃₂

В результате выполнение вышеуказанных действий остались только 7 факторов (табл. 5.6).

Таблица 5.6. Система факторов после второго этапа анализа

Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1. Среднемесячная заработная плата одного работающего	сомони	X ₁₁
2. Реальный доход на душу населения	сомони	X ₁₂
3. Общее количество пригородных автобусных маршрутов	ед.	X ₁₄
4. Общее количество средств индивидуального транспорта	ед.	X ₁₆
5. Численность населения пригородной зоны	тыс. чел.	X ₁₇
6. Плотность населения региона	чел/км ²	X ₂₆
7. Средний размер населенных пунктов пригородной зоны	чел.	X ₂₈

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на пригородных маршрутах приняла вид:

$$\begin{aligned}
 \Pi = & -7.32 + 41.8 X_{11} + 29.58 X_{12} + 21.98 X_{14} - 6.17 X_{16} + 18.83 X_{17} + 12.95 X_{28} \\
 & + 9.59 X_{26} \quad (5.4)
 \end{aligned}$$

Оценка адекватности модели по критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что $F_{расч}=26,5 > F_{табл}=2.5$. При этом коэффициент множественной корреляции - 0.89 свидетельствует о существенных связях подвижности пассажиров пригородных автобусных сообщений.

Разработанная экономико-математическая модель подвижности пассажиров на пригородных автобусных сообщений статистически значим.

И, наконец, рассмотрим факторы, влияющие на уровень спроса населения в услугах междугородного пассажирского автотранспорта (таб. 5.7.).

Таблица 5.7. Факторы, влияющие на уровень спроса населения в услугах междугородного пассажирского автотранспорта

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1	Численность населения	тыс. чел.	X ₁
2	Территория региона	км ²	X ₂

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
3	Плотность населения	чел./км ²	X ₃
4	Количество промышленных предприятий	ед.	X ₄
5	Численность лиц, работающих в промышленных предприятиях	чел.	X ₅
6	Количество прочих предприятий и организаций	ед.	X ₆
7	Численность работающих в прочих предприятий	чел.	X ₇
8	Количество предприятий торговли	ед.	X ₈
9	Объем товарооборота предприятий торговли приходящиеся на 1000 чел.	сомони/ 1000 чел.	X ₉
10	Количество предприятий культурно- бытового назначения	ед.	X ₁₀
11	Количество учебных заведений	ед.	X ₁₁
12	Число студентов ВУЗах	чел.	X ₁₂
13	Среднемесячная заработная плата одного работающего	сомони	X ₁₃
14	Реальные доходы на душу населения	сомони/ чел.	X ₁₄
15	Протяженность автомобильных дорог	км	X ₁₅
16	Плотность автодорожной сети	км/км ²	X ₁₆
17	Общее число ДТП	ед.	X ₁₇
18	Ущерб народного хозяйства от ДТП на 1000 человек	сомони/ 1000 чел.	X ₁₈
19	Ущерб народного хозяйства от ДТП на 100 автомобилей	сомони/ 1000 ед.	X ₁₉
20	Общее количество индивидуального транспорта	ед.	X ₂₀
21	Количество индивидуального транспорта приходящейся на 1000 жителей	ед./1000ч.	X ₂₁
22	Интенсивность движения на междугородных автомобильных дорогах	авт/час	X ₂₂
23	Количество автобусов	Ед.	X ₂₃
24	Доля АТП в общем объеме перевозок	%	X ₂₄

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
	пассажиров		
25	Доля индивидуального (частного) транспорта	%	X ₂₅
26	Общее количество автобусных маршрутов	Ед.	X ₂₆
27	в т. ч. городских	Ед.	X ₂₇
28	Пригородных	Ед.	X ₂₈
29	в т. ч. в сельской местности	Ед.	X ₂₉
30	Междугородных	Ед.	X ₃₀
31	в т. ч. в сельской местности	Ед.	X ₃₁
32	Среднее расстояние перевозок в городских маршрутах	Км.	X ₃₂
33	На пригородных маршрутах	Км.	X ₃₃
34	На междугородных маршрутах	Км.	X ₃₄
35	Количество населенных пунктов	Ед.	X ₃₅
36	Эксплуатационная скорость	Км/час	X ₃₆

В результате выполнения вышеуказанных операций остались только 10 факторов (табл. 5.8).

Таблица 5.8. Перечень факторов после второй стадии отбора

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
1.	Численность лиц, работающих в промышленных предприятиях	Чел.	X ₅
2.	Численность лиц, работающих в прочих предприятиях	Чел.	X ₇
3.	Количество предприятий торговли	Ед.	X ₈
4.	Среднемесячная заработная плата одного работающего	Сомони	X ₁₃
5.	Реальные доходы на душу населения	Сомони/ Чел.	X ₁₄
6.	Общее количество индивидуального транспорта	Ед.	X ₂₀
7.	Количество индивидуального транспорта приходящейся на 1000 жителей	Ед./1000ч.	X ₂₁
8.	Общее количество междугородных маршрутов	Ед.	X ₃₀
9.	Количество междугородных маршрутов в	Ед.	X ₃₁

№ пп	Наименование факторов	Ед. измерения	Усл. обозначения
	сельской местности		
10	Среднее расстояние перевозок в городских маршрутах	Км.	X ₃₂

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на междугородных маршрутах приняла вид:

$$P = 169.354 - 44.577 X_5 - 111.239 X_7 - 226.631 X_8 + 35.443 X_{13} + 41.224 X_{14} - 185.224 X_{20} - 99.47 X_{21} + 164.174 X_{30} + 95.327 X_{31} - 49.55 X_{32} \quad (5.5)$$

Оценка адекватности модели по критерию Фишера при уровне значимости 0,005 показала, что $F_{расч.} = 30,1 > F_{табл.} = 2,5$. При этом коэффициент множественной корреляции - 0.84 свидетельствует о существенных связях подвижности пассажиров пригородных автобусных сообщений.

Разработанная экономико-математическая модель подвижности пассажиров междугородных автобусных сообщений статистически значим.

Нами разработана экономико-математическая модель подвижности пассажиров на пригородных маршрутах в 8 зонах республики.

Экономико-математическая модель спроса пассажиров в пригородных маршрутах имеет вид:

а) для Кулябской зоны:

$$P = 15,245 + 0,015X_{14} + 0,132X_{28} \quad (5.6)$$

$$F_{расч.} = 76,5 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

б) для Курган-Тюбинской зоны:

$$P = 35,51 - 0,0986X_{12} + 0,225X_{16} \quad (5.7)$$

$$F_{расч.} = 29 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,9; \quad R^2 = 0,81;$$

в) для Худжандской зоны:

$$P = 42,16 + 0,05X_{11} + 0,95 X_{16} \quad (5.8)$$

$$F_{расч.} = 42,56 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,92; \quad R^2 = 0,8464;$$

г) для Душанбинской зоны: $P = 23,30 - 0,095X_{17} + 0,083X_{26} + 0,567X_{16}$ (5.9)

$$F_{расч.} = 115,02 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216.$$

д) для Зеравшанской зоны: $P = 52,26 + 0,09X_{11} + 0,85 X_{16}$ (5.10)

$$F_{расч.} = 32,66 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

е) для Раштской зоны: $\Pi = 45,71 - 0,1286X_{12} + 0,375X_{16}$ (5.11)

$$F_{расч.} = 35,3 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,95; \quad R^2 = 0,9025;$$

ж) для зоны ГБАО: $\Pi = 45,30 - 0,125X_{17} + 0,213X_{26} + 0,387X_{16}$ (5.12)

$$F_{расч.} = 98,05 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,97; \quad R^2 = 0,9409.$$

ж) для Гиссарской зоны: $\Pi = 17,325 + 0,155X_{14} + 0,175X_{28}$ (5.13)

$$F_{расч.} = 80,5 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

Таблица 5.9. Оценка точности моделей спроса на пригородных маршрутах по зонам

Показатели	Душан- бин- ская зона	Худ- жанд- ская зона	Курган - Тюбин- ская зона	Куляб - ская зона	Гиссар - ская зона	Зерав- шан- ская зона	Рашт- ская зона	ГБАО
1. Фактическая подвижность населения в 2014 году, количество поездок	532.0	496.0	383.0	181.0	180.0	177.0	168.0	159.0
2. Подвижность населения согласно формуле (5.4), поездок Погрешность модели, %	+4.50	+5.80	+6.80	+7.70	+4.10	+5.70	+6.40	+6.80
3. Подвижность населения согласно формулам (5.6)...(5.13), поездок Погрешность модели, %	+5.40	+4.20	+3.90	+8.80	+4.20	+5.50	+5.80	+6.20
4. Абсолютная величина изменения погрешности модели (5.6)...(5.13) по сравнению с моделью (5.4), %	0.90	1.60	2.90	1.10	0.10	0.20	0.60	0.60

Экономико-математическая модель спроса пассажиров в междугородных маршрутах имеет вид:

а) для Кулябской зоны:

$$\Pi = -12,908 + 0,019X_5 + 0,165X_{14} + 0,122X_{20} \quad (5.14)$$

$$F_{расч.} = 50,5 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,91; \quad R^2 = 0,8281;$$

б) для Курган-Тюбинской зоны:

$$\Pi = 42,56 - 0,072X_7 + 0,19X_{13} + 0,155X_{21} \quad (5.15)$$

$$F_{расч.} = 31 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

в) для Худжандской зоны:

$$\Pi = 49,62 + 0,0815 X_{30} + 0,79 X_{21} \quad (5.16)$$

$$F_{расч.} = 45,16 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,95; \quad R^2 = 0,9025;$$

г) для Душанбинской зоны:

$$\Pi = 22,90 + 0,098X_8 - 0,06X_{31} + 0,568X_{32} \quad (5.17)$$

$$F_{расч.} = 108,02 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,97; \quad R^2 = 0,9409.$$

д) для Зеравшанской зоны:

$$\Pi = 38,72 + 0,1215 X_{30} + 0,84 X_{21} \quad (5.18)$$

$$F_{расч.} = 39,26 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216;$$

е) для Раштской зоны:

$$\Pi = 55,06 - 0,098X_7 + 0,56X_{13} + 0,189X_{21} \quad (5.19)$$

$$F_{расч.} = 46,8 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

ж) для зоны ГБАО:

$$\Pi = 36,80 + 0,168X_8 - 0,18X_{31} + 0,798X_{32} \quad (5.20)$$

$$F_{расч.} = 109,22 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216.$$

з) для Гиссарской зоны:

$$\Pi = -15,878 + 0,236X_5 + 0,189X_{14} + 0,177X_{20} \quad (5.21)$$

$$F_{расч.} = 46,8 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

Таблица 5.10. Оценка точности моделей спроса на междугородных маршрутах зонам

Показатели	Душан- бинская зона	Худ- жанд- ская зона	Курган- Тюбин- ская зона	Куляб- ская зона	Гиссар- ская зона	Зерав- шан- ская зона	Рашт- ская зона	ГБАО
1. Фактическая подвижность населения в 2014 году, поездок	627.0	679.0	475.0	459.0	455.0	450.0	420.0	398.0
2. Подвижность населения согласно формуле (5.5), поездок	669.0	721.0	498.0	485.0	480.0	478.0	442.0	420.0
Погрешность модели, %	+6.70	+6.20	+4.80	+5.70	+4.90	+5.20	+5.60	+6.10
3. Подвижность населения согласно формулам (5.15)...(5.21), поездок	671.0	695.0	494.0	489.0	486.0	482.0	445.0	425.0
Погрешность модели, %	+7.0	+2.3	+4.0	+6.5	+4.3	+4.5	+4.8	+5.2
4. Абсолютная величина изменения погрешности модели (5.15)...(5.21) по сравнению с моделью (5.5), %	0.3	3.9	0.8	0.8	0.6	0.7	0.8	0.9

Прогнозирование показателей, характеризующих функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта проведено в следующем параграфе.

5.4. Прогнозирование показателей, характеризующих функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта

Социально-экономические факторы характеризуют потребности отдельных территорий в пассажирских автотранспортных услугах и развитие пассажирской автотранспортной системы территорий формирует необходимый уровень автотранспортного обслуживания населения.

С целью улучшения транспортного обслуживания населения следует управлять уровнем пассажирских автотранспортных услуг, так чтобы оно соответствовало предъявленному спросу пассажиров на пригородных автобусных маршрутах.

Для решения поставленной задачи необходимо:

1. Уточнить перечень показателей характеризующих, функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта региона.
2. Выбрать математический аппарат для определения величины показателей, характеризующих работы пассажирского автотранспорта.

По нашему мнению, в качестве пассажирской автотранспортной системы можно принять совокупность таких элементов как автотранспортные предприятия, пригородные маршруты региона и маршрутную сеть.

На практике все показатели, характеризующих работы пассажирского автотранспорта обычно подразделяют на следующие группы[428]:

1. Показатели, оценивающие степень провозных возможностей подвижного состава автомобильного транспорта. К ним относятся - среднесписочное количество автобусов пригородного сообщения, средняя пассажировместимость автобусов.
2. Показатели, оценивающие степень работы ПАТП. К ним относятся - коэффициент выпуска автобусов на линии; среднесуточное время в наряде; коэффициент использования вместимости автобусов; среднеэксплуатационная скорость автобусных сообщений.

3. Показатели, оценивающие степень функционирования маршрутной сети. К ним относятся - плотность дорожной сети на пригородных маршрутах, количество пригородных маршрутов в регионе.

Следующий этап решение задачи является выбор математического аппарата для уточнения перечня показателей работы ПАТ на пригородных маршрутах.

Анализ литературных источников показывает, что для достижения этой цели следует применять разные методы оценки. На наш взгляд, наиболее приемлемым считается метод корреляционно - регрессионного анализа.

Обычно методы корреляционно - регрессионного анализа применяют для уточнения математического соответствия между зависимыми и независимыми переменными.

Учитывая особенности и сложности математического аппарата корреляционно – регрессионного анализа показателей работы ПАТ на пригородных маршрутах для определения их величины следует применять метод матричного исчисления [222].

Метод матричного исчисления позволяет на основе матриц коэффициентов пропорциональности отразить в числовом выражении существующие связи, между показателями, характеризующими работы ПАТ на пригородных маршрутах. В основе применяемого матричного метода лежит предположение о том, что взаимосвязь между показателями выражается зависимостью:

$$X_i = B_{ij} * X_j \quad (5.22)$$

где X_i ; X_j – фактические величины показателей работы ПАТ на пригородных маршрутах:

B_{ij} – коэффициент пропорциональности.

Практическое применение метода матричного исчисления рассмотрена в работе Раджабова Р.К.¹⁴⁸.

¹⁴⁸ Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон,1999. – 187с.

Методом экспертных оценок нами определены наиболее значимые показатели работы ПАТ на пригородных маршрутах, которые приведены в таблице 5.11.

Таблица 5.11. Показатели, характеризующие уровень функционирования пассажирской автотранспортной системы на пригородных маршрутах Душанбинской зоны

Показатели	Ед. измерения	Услов. обозначения	Величина в 2014 г.
1. Среднесписочное количество автобусов на пригородных сообщениях	ед.	X ₁	202
2. Средняя вместимость автобусов	чел. место	X ₂	31.2
3. Коэффициент выпуска автобусов на маршруте	-	X ₃	0,664
4. Коэффициент использования вместимости автобусов	-	X ₄	0,723
5. Средняя эксплуатационная скорость	км/ч	X ₅	23,5
6. Среднесуточное время в наряде	час	X ₆	11,0
7. Плотность пригородных автобусных сетей	км/км ²	X ₇	0,09
8. Объем перевозок пассажиров на пригородных маршрутах	тыс. пассаж.	У	61430

Умножая обратную матрицу на величину расчетного объема пригородных автобусных перевозок определяем величины показателей работы ПАТ на пригородных маршрутах. Для этого умножаем последовательно каждую строку обратной матрицы на вектор столбец –У

$$X_1 = 1 * 0 + 0,870 * 0 + 48,42 * 0 + 53,296 * 0 + 3,047 * 0 + 5,758 * 0 + 1055,56 * 0 + 0,003145 * 69483 = 218.5$$

Необходимо отметить, что значение прогнозируемого объема пригородных перевозок определено на основе модели подвижности населения на пригородных маршрутах (формулы 5.4), разработанной в разделе 5.3. настоящей главы.

Апробация рекомендуемой методики произведена на примере Душанбинской зоны.

$$\begin{pmatrix} X_1 \\ X_2 \\ X_3 \\ X_4 \\ X_5 \\ X_6 \\ X_7 \\ X_8 \end{pmatrix} = \left\| A^{-1} \right\| * \begin{pmatrix} 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ Y^1 \end{pmatrix} \quad \text{здесь } Y^1 = 69483 \text{ тыс. пасс. в 2016 году.}$$

$$\text{Аналогично подсчитаем } X_2 \text{ по } X_8: \quad X_2 = 35,87 \quad X_3 = 0,75 \quad X_4 = 0,82 \\ X_5 = 26,67 \quad X_6 = 12,65 \quad X_7 = 0,10$$

Аналогично производим прогноз на 2016 и 2025 гг. Результаты прогноза приведены в таблице 5.12.

Как показывают результаты расчетов (табл. 5.11), для полного удовлетворения спроса пассажиров в транспортных услугах на пригородных автобусных маршрутах Душанбинской зоны необходимо увеличение количества автобусов, работающих на пригородных маршрутах на 17.0 единиц, или на 8.4%. Средняя вместимость автобусов также не соответствует спросу пассажиров в транспортных услугах и необходимо увеличить доли автобусов большой вместимости.

Для удовлетворения спроса пассажиров необходимо повысить коэффициент выпуска автобусов на маршруте на 12.90%, а коэффициент использования вместимости автобусов на 13.40%.

Средняя эксплуатационная скорость на пригородных маршрутах составляет 23.20 км/час, а в будущем следует повысить ее до 26,670 км/час.

Таблица 5.12. Прогнозирование показателей характеризующие, функционирования пассажирской автотранспортной системы на пригородных маршрутах Душанбинской зоны на 2016 – 2025 гг.

Наименование показателей	Услов. обозн.	Факт. 2014г.	Прогноз 2016г.	Прогноз 2020г.	Прогноз 2025
1. Среднесписочное количество автобусов на пригородных сообщений, ед.	X ₁	202.0	218.50	251.30	257.50
2. Средняя вместимость автобусов, чел.	X ₂	31.20	35.870	41.250	42.280
3. Коэффициент выпуска автобусов на маршруте	X ₃	0,664	0.750	0.863	0.884
4. Коэффициент использования вместимости автобусов	X ₄	0,723	0.820	0.940	0.970
5. Средняя эксплуатационная скорость, км/ч	X ₅	23,50	26.67	30,68	31.44
6. Среднесуточное время в наряде , час.	X ₆	11,00	12.65	14.54	14.90
7. Плотность пригородных автобусных сетей, км/км ²	X ₇	0,09	0.100	0.110	0.115
Объем перевозок пассажиров на пригородных маршрутах, тыс. пассаж.	У	61430	69483	79905	81891

В нынешних условиях автобусы работают на маршруте в среднем 11 часов, в то время как продолжительность светового дня в Таджикистане колеблется от 12 часов зимой до 18 часов летом, что позволяет увеличить среднесуточное время нахождения автобусов в наряде. В горных условиях необходимо

организовывать движение автобусов преимущественно в светлое время суток.

Кроме того, необходимо увеличить плотность пригородной маршрутной сети, и разработать эффективные меры по улучшению графика работы автобусов на пригородных маршрутах.

Таким образом, разработанная методика позволяет произвести аналогичные расчеты технико-эксплуатационных показателей пригородных маршрутов для любых зон, и на их основе можно разработать основные приоритеты развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан.

ГЛАВА VI. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЫНКА УСЛУГ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

6.1. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта

Период становление рынка, в том числе рынка автотранспортных услуг, оказался очень трудным. В этих условиях особую значимость приобретают вопросы ускорения процесса движения к устойчивым рыночным отношениям.

В условиях формирования рыночных отношений деятельность участников производственного процесса осуществляется под воздействием внешних и внутренних факторов, определяющих проблемы, стоящие перед каждым предприятием на его пути к рынку.

Рынок - это довольно обширное понятие, включающее экономическое, политическое, социальное и морально-этическое содержание.

Рыночный механизм представляет развитую систему регулирования, который включает следующие подсистемы:

- подсистему саморегулирования (конкуренция, изменение рыночных цен, сравнительная прибыльность или убыточность производства);

- подсистему централизованного государственного воздействия.

Важнейшими инструментами этой системы являются:

- государственные финансы, включающие бюджет правительства, местных органов власти, а также автономные бюджеты государственных организаций и системы социального страхования;

- налоговая политика, которая направлена на решение бюджетных проблем и перспективных задач, в том числе стимулирование структурных изменений;

- контроль государства над финансовой, кредитной и банковской системой - государству принадлежит национальный банк, который регулирует процесс денежного обращения, а также ряд других банков и кредитных

учреждений, что обеспечивают возможность использования кредитно - финансовой системы на банковские операции, как предпринимателей, так и потребителей;

- структурная политика, главной целью которой является стимулирование изменений производственной структуры, соответствующих требованиям научно-технического прогресса, сокращение уровня бедности население отдельных регионов, повышение эффективности и конкурентоспособности национального капитала;

- регулирование внешнеэкономических связей экспорта и импорта товаров, платежного баланса, валютных операции и пр.;

- страхование, в т.ч. специальное, риска новаторских предприятий, инвестиционных программ, торговых сделок, потери работы, заболевания, утраты трудоспособности и прочих экономических и неэкономических неблагоприятных событий.

Необходимыми предпосылками формирования эффективного механизма управления экономикой являются: развитие различных форм собственности, гарантированная государством защита прав собственности; свобода производства (предложения) и спроса (выбора поставщика); свобода хозяйственных связей; свободное установление цен; развитие конкуренции производителей; развитие инфраструктуры рынка; невмешательство государства в хозяйственную деятельность предприятий; осуществление государственного регулирования развития экономики путем эффективной кредитно-финансовой, налоговой и бюджетной политики; наличие правового обеспечения экономической деятельности.

В настоящее время законодательное закрепление равноправия различных форм собственности, развитие предпринимательской деятельности, проведение антимонопольной политики, приватизация государственной собственности, реализация, основанных на новых принципах бюджетной, налоговой и кредитно-финансовой политики, формирование новой банковской системы создают условия для становления нового хозяйственного механизма,

основанного на рыночных принципах, для управления как экономикой в целом, так и отдельными ее отраслями, в том числе автомобильным транспортом.

Специфика транспорта, заключающаяся в его нематериальной сфере деятельности, в рыночных условиях ставит его в зависимость как от производителя, так и от потребителя товара и материалов. Поэтому транспортные предприятия, в частности автотранспортные, вынуждены занимать более активную позицию в решении проблем перехода к рынку по сравнению с промышленными и другими предприятиями материальной сферы.

Рыночные отношения в экономике ни в коей мере не исключают, существования системы государственного регулирования предпринимательской деятельности.

В Республике Таджикистан на этапе перехода к рынку нередко высказывалось мнение, что в условиях рынка какое-либо вмешательство и контроль за деятельностью предприятий невозможен и что рынок должен сам все расставить по местам. Более яркая точка зрения заключается в том, что в условиях рынка для регулирования транспортной деятельности должны использоваться только чисто экономические механизмы такие как налоги, тарифы, кредиты, дотации и т.д.

Однако анализ зарубежного опыта показывает, что подобные взгляды неверны. Любая рыночная система не только не исключает государственного регулирования для обеспечения стабильной и эффективной работы, но и непосредственно нуждаются в нем. Рынок пассажирских автотранспортных услуг является объектом достаточно жесткого государственного регулирования.

Во многих странах инициаторами введения такой системы выступили в свое время сами транспортные предприниматели, заинтересованные в стабильности своего бизнеса и в обеспечении конкуренции по единым для всех и справедливым правилам.

Существует ряд объективных причин, по которым государственные органы контролируют и регулируют работу транспорта в рыночных условиях.

Таковыми причинами, в частности, являются [438]:

инфраструктурный характер транспорта. Тесная взаимосвязь транспортной деятельности со всеми отраслями экономики и социальной сферы,

непосредственное влияние нарушения нормальной работы транспорта на состояние потребительских и промышленных рынков и на условия жизни населения. Можно сказать, что транспорт развивается с энергетикой, связью, материально-техническим снабжением;

необходимость контроля предприятий, которые являются "естественными монополистами" на своих территориях или в определенных видах деятельности. В силу специфики транспортной деятельности даже в развитой рыночной экономике не все транспортные предприятия имеют конкуренты. Классическим примером естественной монополии является железнодорожный и авиационный транспорт, которая по вполне очевидным причинам не могут иметь конкурентов.

необходимость контроля общего уровня транспортных тарифов, что важно для снижения уровня инфляции, а также контроля тарифов на отдельные виды транспортной деятельности, в первую очередь, наиболее социально значимые (например, перевозки пассажиров по городским маршрутам);

необходимость обеспечения свободных конкурентных отношений, а также защиты потребителей транспортных услуг;

необходимость автотранспортного обслуживания в устранении аварий и катастроф, концентрация транспортных ресурсов для реализации акций общегосударственного значения и т.д.;

исключительно оборонное значение транспорта, которое контролируется государством;

необходимость финансирования транспортных проектов и землеотвода для сооружения транспортных систем, что во многих случаях невозможно без участия правительственных органов или местных органов власти;

необходимость выработки единых норм и стандартов, касающихся вопросов безопасности и охраны труда на автотранспорте;

международный характер транспортной деятельности, требующий контроля соблюдения соответствующих межправительственных соглашений и контроля выполнения национальными транспортными предприятиями правил выполнения международных перевозок.

В силу указанных причин даже в тех странах, где свобода частного предпринимательства является основополагающим принципом экономического развития и где правительство старается всемерно оградить предпринимателей от произвольного вмешательства государственных органов в их деятельность.

Перечисленные аспекты требуют учета при непосредственном регулировании транспортной деятельности целого ряда экономических, социальных, технологических, политических и других факторов. Поэтому государственное регулирование транспортной деятельности представляет собой достаточно сложный комплекс мероприятий, не всегда непосредственно связанных между собой.

Однако в любом, случае основной конечной целью регулирующих воздействий государства на транспортный рынок является обеспечение необходимого уровня транспортного обслуживания во всех регионах, отраслях экономики и секторах социальной сферы.

Формируемая система государственного регулирования развития транспорта, адекватная рыночной экономике, должна предусматривать:

1. Изменения объекта управления, заключающиеся в изменении специализации предприятий, развитии малых и средних предприятий, совершенствовании технологии перевозок и постепенном переходе на логистические принципы организации доставки пассажиров.

2. Изменения в системе управления, состоящие в формировании инновационных подходов, способствующих повышению самостоятельности транспортных предприятий, совершенствовании системы отраслевого управления, рациональном разделении комплекса функций управления по уровням управления - республиканскому и местному, формировании новых «рыночных» структур управления - акционерных обществ, объединений, ассоциаций и пр.;

3. Изменения влияние системы на объект управления, которые подразумевают сочетание экономических и административных методов управления.

Основной задачей системы управления является создание необходимых благоприятных условий для рационального и эффективного функционирования любой системы и обеспечение координации взаимодействия ее элементов в различных сферах их деятельности.

Изменения в развитии системы управления происходят по следующим основным направлениям: развитие организационных структур системы управления; совершенствование органов управления; изменение характера взаимодействия системы и объекта управления.

Государственная система управления предусматривает регулирование деятельности предприятий и предпринимателей автомобильного транспорта, независимо от форм собственности, законодательно-правовыми средствами и путем проведения целенаправленной финансово-экономической, инвестиционной, налоговой, тарифной, лицензионной, экологической политики, реализации государственных программ, а также путем контроля за соблюдением нормативно-правовых актов.

Важнейшей особенностью новой системы управления автомобильным транспортом является отсутствие, как и в других отраслях экономики, производственных структур вертикального подчинения, подобных существовавшему ранее Министерству транспорта и коммуникаций.

Республиканские органы государственного управления не отвечают за непосредственную производственную деятельность предприятий автотранспорта, не устанавливают им плановых заданий, не осуществляют прямого распределения ресурсов.

Система управления автомобильным транспортом в настоящее время представлена органами двух уровней: республиканского (центральные органы государственного управления, вырабатывающие и реализующие государственную транспортную политику) и местного (органы управления, осуществляющие регулирование и контроль на местах с учетом конкретных особенностей того или иного района, области).

На республиканском уровне основным органом государственной системы управления автомобильным транспортом является Министерство транспорта Республики Таджикистан.

Министерство транспорта имеет в своей структуре три управления (управление транспортной политики, управление капитального строительства и управление делами) и департаменты по отдельным видам транспорта и дорожному хозяйству. Вопросами регулирования деятельности автомобильного транспорта занимается департамент автомобильного транспорта (ДАТ).

Организационная структура управления Министерство транспорта приведено на рисунке 22. Структуры управления региональных пассажирских автотранспортных предприятий приведены в приложениях 10-19.

На управление транспортной политики Министерства возлагаются следующие функции:

- ✓ выработка единой государственной транспортной политики, основанной на общих для всех транспортных подсистем социально-экономических и административных принципах;
- ✓ анализ состояния и прогнозирование развития транспорта;
- ✓ подготовка законодательных и общетранспортных нормативных актов;
- ✓ координация работы различных видов транспорта;
- ✓ разработка и реализация лицензионной политики;
- ✓ подготовка решений в области, налогового регулирования транспортной деятельности;
- ✓ подготовка наиболее общих решений в области построения системы транспортных тарифов;
- ✓ разработка и реализация государственных транспортных программ;
- ✓ научно-техническое обеспечение развития транспорта, проведение общей политики в области сертификации технических средств и материалов;
- ✓ организация межправительственного сотрудничества в области транспорта, подготовка общетранспортных договоров и соглашений; внешнеэкономическая политика.

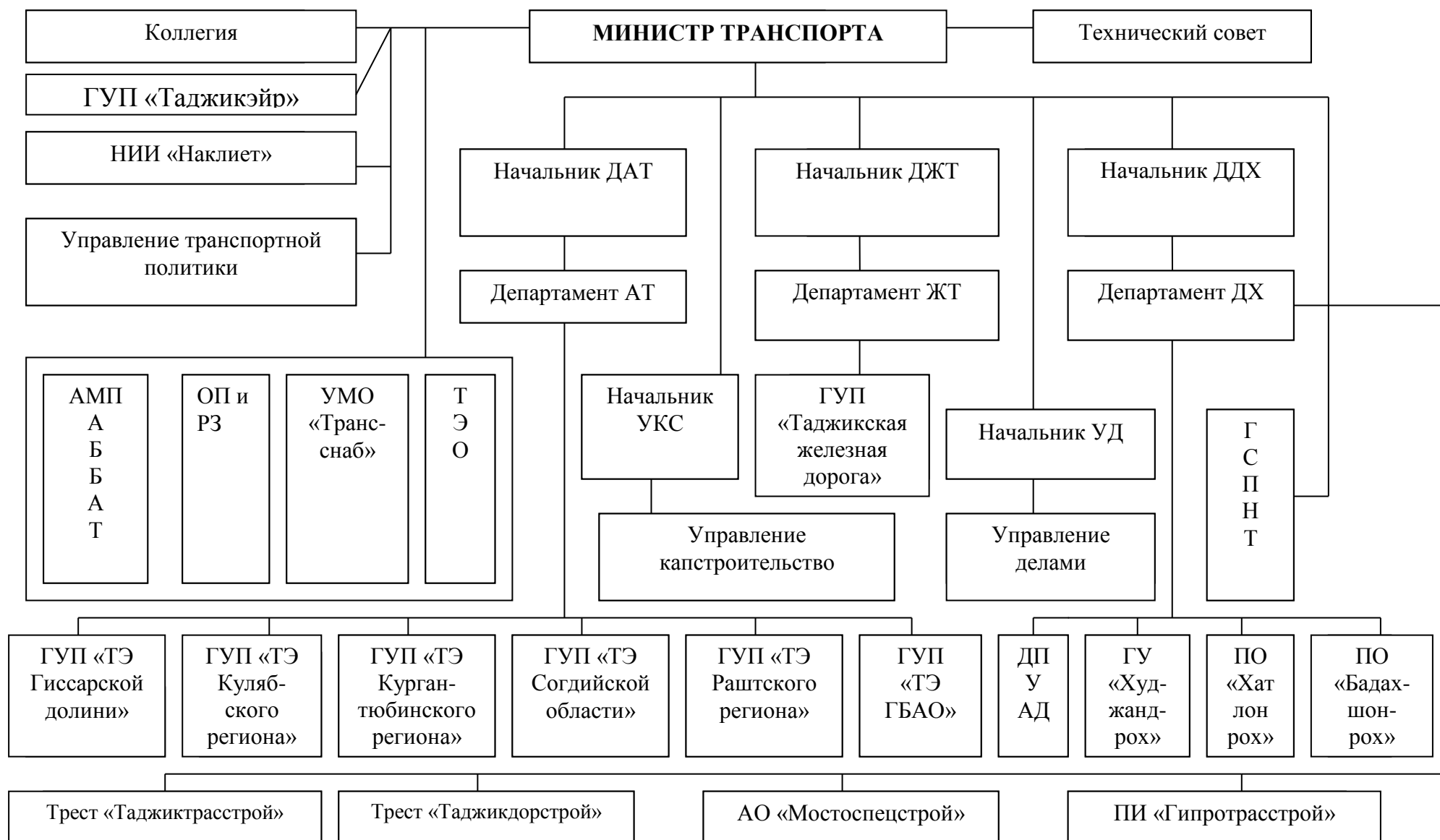


Рисунок 22. Организационная структура управления Министерство транспорта Республики Таджикистан

На департамент автомобильного транспорта возлагаются следующие функции:

➤ углубленный анализ состояния и тенденций развития автотранспортной отрасли, выявление специфических проблем, ее функционирования;

➤ контролирует в пределах своей компетенции исполнение

➤ законодательных и иных нормативных правовых актов, анализирует практику их применение в автотранспортном комплексе;

➤ принимает меры по проведению антимонопольных мероприятий в транспортном комплексе и развитию добросовестной конкуренции на рынках автотранспортных услуг.

➤ осуществляет меры по развитию и совершенствованию транспортно -экспедиционной деятельности, разветвленной сети терминалов в автотранспортном комплексе;

➤ разрабатывает, согласовывает и утверждает в установленном порядке технические требования к автотранспортным средствам, оборудованию и материалам, используемым автотранспортном комплексе, организует в пределах своей компетенции контроль за соблюдением этих требований;

➤ организует в автотранспортном комплексе работы по сертификации автотранспортных средств, оборудования, материалов, работ и услуг, а также по стандартизации и метрологическому обеспечению производства;

➤ организует и проводить в установленном порядке в пунктах пропуска автотранспорта через государственную границу Республики Таджикистан на стационарных и передвижных контрольных пунктах,

➤ организует и проводит мероприятия по превращению и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

➤ обеспечивает доставку специалистов, технических средств и материальных ресурсов необходимых для ликвидации чрезвычайных ситуации и осуществление эвакуационных мероприятий ;

➤ разрабатывает и реализует совместно с заинтересованными органами государственного управления и органами исполнительной власти на местах (Хукуматами) меры по повышению безопасности дорожного движения, и снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, перевод автотранспорта на альтернативные виды топлива, организует в пределах своей компетенции контроль за техническим состоянием транспортных средств;

➤ организует, координирует и контролирует выполнение в автотранспортном комплексе мероприятий, направленных на реализацию задач гражданской обороны, мобилизационной подготовки, обеспечение защиты государственной тайны и другой служебной информации.

Департамент автомобильного транспорта пользуется максимальной самостоятельностью в решении возложенных на него задач, однако, действует, как и департаменты других видов транспорта, в строгом соответствии с единой государственной транспортной политикой. Подготовка вопросов, требующих правительственного решения, осуществляется через управление транспортной политики, а сами проекты решений вносятся на рассмотрение Правительства Министерством транспорта, что является дополнительной гарантией соблюдения интересов населения в сочетании с хозяйственными интересами предприятий транспортных отраслей.

Другим органом управления транспортной деятельности республиканского уровня является Государственная служба по надзору и регулированию в сфере транспорта (ГСПНТ) - служба, на которое возложены независимый контроль выполнения на территории Республики Таджикистан транспортного законодательства, норм и нормативов в области транспорта, а также лицензионная деятельность. ГСПНТ имеет свои региональные отделения во всех регионах Республики Таджикистан, осуществляя тем самым непосредственный контроль и надзор за транспортной деятельностью на местах. Одним из важнейших объектов контроля со стороны органов ГСПНТ является коммерческая деятельность автотранспортных предприятий и предпринимателей.

При этом Государственная служба по надзору и регулирования в области транспорта должна провести лицензирование перевозчиков пассажиров на городских маршрутах на конкурсной основе.

При лицензировании, по мере возможности, на перевозчика возложить выполнение определенных социальных услуг, которые требует Хукумат города Душанбе (перевозка инвалидов и малоимущих граждан).

При заключении договора между ГКУ «Душанбенаклиетхадамотрасон» и пассажирскими автотранспортными предприятиями, необходимо предусмотреть отдельный пункт о выполнении определенного количества рейсов по закрепленным маршрутам.

Вместе с тем, необходимо усилить контроль за работой перевозчиков различной форм собственности на маршрутах, работающих в режиме маршрутного такси.

Помимо Минтранса и ГСПНТ, на уровне существуют и другие органы, не входящие непосредственно в систему управления транспортом, но оказывающие определенное влияние на развитие и функционирование транспортной отрасли. Такими органами являются Государственная санитарно-эпидемиологическая станция, Министерство экологии и природопользования, Государственный комитет по инвестициям и управлению государственным имуществом и другие.

Системе государственного регулирования на местном уровне в настоящее время уделяется большое внимание, поскольку одним из важных элементов экономической политики государства является сейчас широкое делегирование функций управления на места.

Повышение самостоятельности территорий в области регулирования транспортной деятельности носит объективный характер. Причиной является невозможность эффективного централизованного контроля транспортной деятельности в масштабах страны при существенном различии местных условий и постоянных изменениях общей конъюнктуры, присущих рыночной экономике.

Если в период плановой экономики основной задачей местных органов управления была организация безусловного выполнения в своем регионе

плановых заданий, то сейчас на республиканском уровне формируется лишь общая политика, цели и задачи, устанавливаются основные административные и ресурсные ограничения. Все конкретные вопросы должны решаться на местах самостоятельно в рамках законодательства, в соответствии с принципами общегосударственной транспортной политики и с учетом особенностей и потребностей данного региона.

Региональные структуры управления обеспечивают как самостоятельное решение вопросов, входящих в компетенцию местных властей, так и эффективную реализацию на местах мер государственной поддержки и регулирования, принимаемых Министерством транспорта и другими государственными органами управления транспортной системой.

Функционирование транспортных администраций региона сочетает применение административных методов управления и взаимодействие с коммерческими и некоммерческими структурами на договорно-хозяйственной основе.

Механизм подготовки и принятия органами транспортных администраций решений по вопросам развития транспорта региона предусматривает обязательное участие в этом процессе представителей всех заинтересованных сторон: транспортников, потребители транспортных услуг, общественности, законодателей и т. д. Для этого создаются особые координационные структуры - постоянные комиссии, комитеты и другие подобные органы по основным вопросам (тарификации, налогообложение, финансирование и т.д.).

Структура органов управления транспорта Республики Таджикистан приведен в рисунках 23 и 24.

Основными органами транспортной администрации региона являются:

- управление транспорта в составе администрации региона, области;
- региональное отделение Службы по надзору и регулированию в сфере транспорта.

Управление транспорта - это административный орган местной исполнительной власти.



Рисунок 23. Существующая структура органов регулирования транспорта Республики Таджикистан



Рисунок 24. Существующая структура и функции органов территориального регулирования автотранспорта Республики Таджикистан

Управление транспорта имеет внутренние структурные подразделения по отдельным видам транспорта, в частности - автомобильного транспорта. Как правило, это подразделение является одним из наиболее крупных, поскольку автотранспорт в силу своей специфики является в высшей степени «региональным» транспортом.

Основными функциями Управление являются:

разработка политики развития транспорта региона на основе прогноза потребностей предприятий и населения в перевозках;

формирование и проведение на транспорте региона единой научно-технической, инвестиционной и финансовой политики;

обоснованное распределение ресурсов местного бюджета, а также государственных дотаций и субвенций, между различными, видами транспорта и транспортными предприятиями региона;

разработка проектов решений администрации региона в области транспорта, а также экономических и правовых механизмов их реализации;

создание условий свободного, на конкурентной основе развития различных транспортных систем, рынка транспортных услуг;

управление транспортными предприятиями, находящимися в региональной собственности.

По нашему мнению существующая структура органов управления транспортом в Республике Таджикистан не отвечает современным требованиям и поэтому мы считаем, что при департаменте автотранспорта целесообразно создавать финансово-хозяйственные структуры, наделенные функциями юридического лица и необходимыми полномочиями по оперативному принятию коммерческих решений - служба единого заказчика, лизинговые компании, транспортные банки, страховые компании и инвестиционные фонды. Эти структуры могут устанавливать договорные отношения с любыми юридическими или физическими лицам.

В частности, ими могут заключаться договора с автотранспортными предприятиями на выполнение наиболее социально важных перевозок

(перевозки пассажиров в городе и в пригородной зоне, автотранспортное обслуживание агрокомплекса и т.д.).

Предлагаемые структуры органов управления транспортом РТ приведены в рисунках 25 и 26.

Региональное отделение ГСПНТ занимает важное место в структуре транспортной администрации региона. Отделения ГСПНТ созданы, прежде всего как орган государственного регулирования и контроля транспортной деятельности в регионе. В части выполнения этих функций они не находятся в прямом административном подчинении каких-либо других органов транспортной администрации или местной власти. Региональные отделения ГСПНТ самостоятельно, следуя законодательству и инструкциям, выполняют следующие задачи:

- собирают в регионе и представляют своему вышестоящему органу (ТТИ) данные установленной статистической отчетности;

- определяют транспортные предприятия, подлежащие лицензированию;

- непосредственно применяют санкции, определенные положениями об органах транспортной инспекции.

осуществляют в установленном порядке техническую работу по лицензированию транспортной деятельности в регионе (проверка правильности подготовки документов, контроль соответствия транспортных предприятий и предпринимателей-заявителей установленным формальным требованиям, выдача и учет выдаваемых лицензий и лицензионных карточек и т.д.);

- контролируют выполнение на территории региона транспортного законодательства (в том числе, и органами транспортной администрации региона), и подзаконных актов, регламентирующих транспортную деятельность, готовят представления в компетентные органы при выявлении нарушений законодательства;

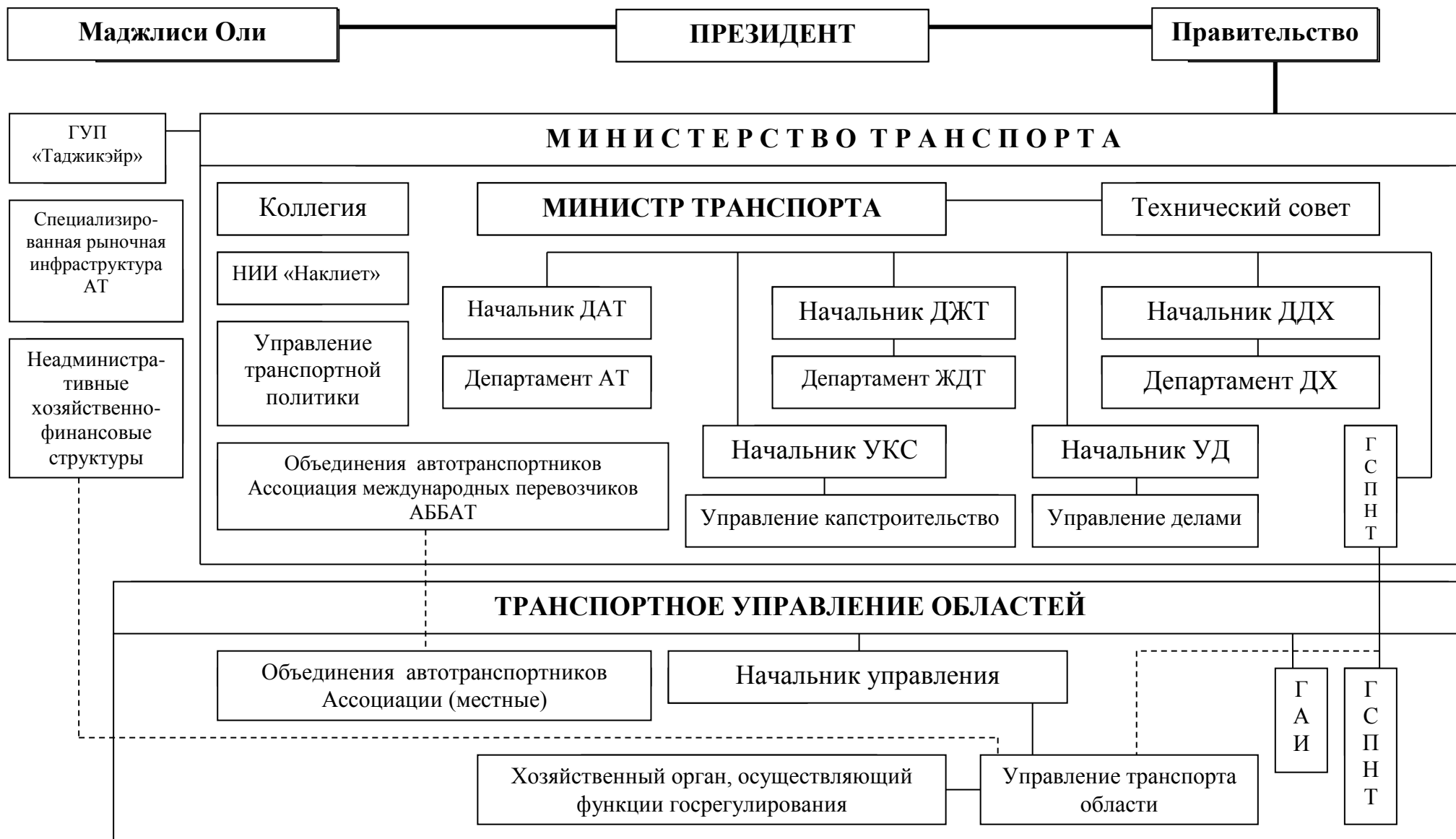


Рисунок 25. Предлагаемая структура органов регулирования транспорта Республики Таджикистан



Рисунок 26. Предлагаемая структура и функции органов территориального регулирования автотранспорта РТ

Вместе с тем, работая непосредственно в регионе в условиях переноса центра тяжести управления транспортом в области, края и на государственный уровень, отделение ГСПНТ часть своих функций осуществляет по согласованию с другими органами транспортной администрации, в частности:

лицензионная политика (ограничение или стимулирование притока транспортных предприятий в те или иные сектора регионального транспортного рынка);

установление для транспортных предприятий региона дополнительных лицензионных условий;

определение стоимости лицензий и местных льгот, предоставляемых при лицензировании;

применение к транспортным предприятиям региона особо строгих санкций (приостановление действия или аннулирование лицензии).

В целом ряде случаев отделение ГСПНТ является единственным органом, наделенным законом полномочиями для обеспечения проведения в жизнь тех или иных решений местных органов власти или администрации. Прежде всего, речь идет об административных мерах по привлечению транспорта для решения задач общерегионального значения - уборка урожая, ликвидация стихийных бедствий и т.д., основанием для которых являются обязательства, налагаемые на владельцев транспортных средств при выдаче лицензий. Поэтому отделение ГСПНТ может рассматриваться и как исполнительный орган региональной транспортной администрации.

Теперь переходим к рассмотрению проблем формирования и развития государственно-частного партнерства на пассажирском автомобильном транспорте.

6.2. Особенности государственно-частного партнерства на пассажирском автомобильном транспорте

В последние годы в Республике Таджикистан происходят экономические преобразования в государственном управлении: электроэнергетике, автодорожном, железнодорожном, коммунальном хозяйствах, транспорте,

аэропортах. Государства передают во временное долго- и среднесрочное пользование бизнесу объекты этих отраслей, оставляя за собой право регулирования и контроля за их деятельностью.

В настоящее время экономика независимого Таджикистана во многом зависит от внешних финансовых средств, о чем свидетельствует внешний долг, превышающий 6 млрд. долл. США, которые на протяжении 20 лет питают и держат республику на плаву¹⁴⁹. Отсутствие продуманной экономической политики, в том числе региональной, которая учитывала бы сегодняшние и будущие возможности и потребности экономики, слабое использование экономических условий сформировало несбалансированную экономику. Вследствие такой структуры экономическое развитие республики характеризуется наличием теневого сектора, достигшего по различным оценкам около 50% ВВП, коррупции, неудовлетворительным уровнем социального положения населения, что в совокупности с низким уровнем экономического роста и развития привело к неустойчивому и неравномерному развитию секторов экономики с преобладанием импорта и реэкспорта.

С одной стороны, предприятия инфраструктурных отраслей - в первую очередь их сетевые, монопольные сегменты - не могут быть переданы частным лицам ввиду стратегической значимости объектов инфраструктуры. Но, в тоже время, в бюджете нет достаточного объема финансовых средств для развития расширенного воспроизводства. Поэтому в сложившейся экономической ситуации совместные усилия государства и частного бизнеса в форме государственно-частного партнерства можно рассматривать как своевременный ответ на решение существующих проблем.

В экономике Республики Таджикистан, данный механизм, как один из институтов смешанной рыночной экономики, при эффективном использовании может реализовать свой созидательный потенциал в основных секторах экономики.

¹⁴⁹ Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2015. -461 с.

Целью ГЧП является эффективное использование ресурсов государственного и частного секторов в целях обеспечения устойчивости экономического развития и повышения благосостояния населения.

При помощи механизма ГЧП в сфере транспортных услуг решаются следующие задачи¹⁵⁰:

- Привлечение частного капитала, в первую очередь внутренних частных инвестиций для реализации общегосударственных задач;
- Снижение нагрузки на государственный бюджет;
- Повышение качества предоставляемых государственных услуг;
- Предоставление возможности государственному сектору сосредоточиться на стратегических функциях и ключевых задачах, регулируя деятельность частного бизнеса в нужном русле развития;
- Преодоление различий в социально-экономическом развитии регионов;
- Снижение масштабов теневой экономики путем повышения уровня частной инициативы и деловой активности;
- Уменьшение уровня коррупции путем обеспечения прозрачности и ответственности за использование бюджетных средств.

Преимущества ГЧП в современных условиях сферы транспортных услуг Таджикистана проявляются в нескольких аспектах.

Для государства:

- возможность реализовать проект в условиях ограниченного бюджета;
- использование квалификации, опыт, финансы и технологии частного сектора;
- возможность передачи части рисков по проектам частному бизнесу;
- повышение качества предоставляемых транспортных услуг;
- развитие производственной и социальной инфраструктуры;

¹⁵⁰ Дерябина, М.А. Теоретические и практические проблемы государственно-частного партнерства: доклад на секционном ученом совете научного направления «Теория экономики» / М.А. Дерябина. - <http://www.inecon.ru/ru/index.php?go=Content&id=29>; Ларин, С.Н. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии / С.Н. Ларин // Государственно-частное партнерство в инновационных системах / под общ. ред. С.Н. Сильверстова. - М.: Изд-во ЛКИ, 2008. - С. 51-62.

- улучшение инвестиционного климата;
- развитие регионов.

Для частного сектора:

- появление новых инвестиционных возможностей (рынки, доходы);
- снижение коммерческих рисков;
- повышение потенциала частного бизнеса;
- приобретение опыта управления крупными проектами.

Для потребителя:

- обеспечение доступности и оптимального соотношения цены и качества предоставляемых услуг;
- появление новых рабочих мест;
- повышение качества жизни населения.

Необходимо также учитывать следующие основные риски и угрозы при осуществлении проектов ГЧП в сфере транспортных услуг:

- отсутствие последовательности и преемственности в осуществлении государственной экономической политики;
- высокий уровень коррупции;
- отсутствие достаточной мотивации государственных служащих в реализации проектов ГЧП;
- отсутствие квалифицированных кадров по реализации проектов ГЧП, как со стороны государства, так и частного сектора;
- отсутствие заинтересованности инвесторов из-за высокой стоимости и долгосрочного характера проектов;
- повышение тарифов, ставок и платежей для обеспечения необходимой рентабельности инвестиций.

На основе анализа литературных источников[42,56,83,433] выделены следующие формы реализации государственно-частного партнерства в сфере услуг (рисунок 27):

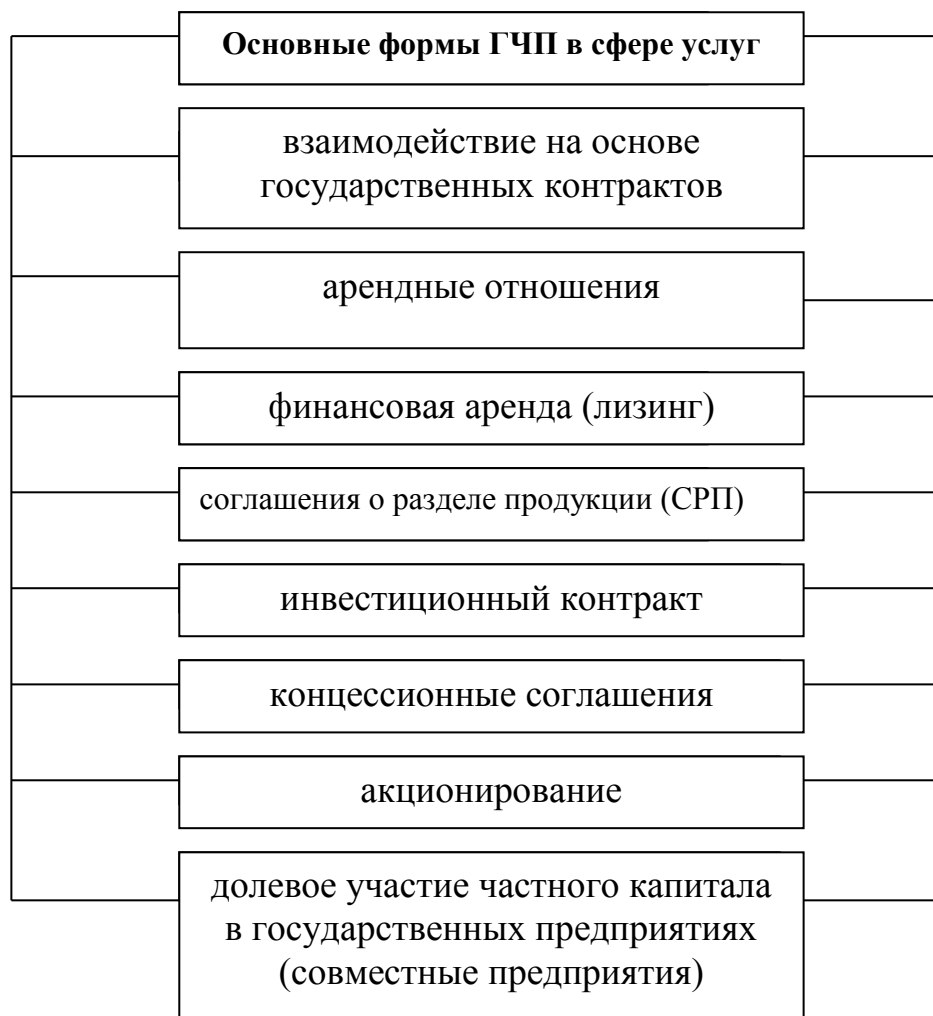


Рисунок 27. Основные формы ГЧП в сфере услуг

Выбор конкретной модели взаимодействия в значительной степени зависит от сферы реализации контракта. Мировой опыт показывает, что при реализации проектов государственно-частного партнерства в сфере услуг, можно определить некоторые тенденции развития ГЧП.

Укрепление делового сотрудничества государства с частным сектором как наиболее мобильным и инициативным экономическим субъектом, активно откликающимся на инновации, - одна из ведущих тенденций экономики Республики Таджикистан.

Наиболее перспективными направлениями формирования такого партнерства в нашей стране являются производство продовольствия, текстильная и фармацевтическая промышленности, строительство, совершенствование инфраструктуры ЖКХ, туризм, сервисный сектор и другие.

Контракты государства с отечественными и иностранными частными фирмами, особенно на тендерной основе, уже получили широкое распространение в Таджикистане в таких отраслях, как проектирование и строительство, торгово-закупочная и снабженческая деятельность.

Особенно динамично государственно-частное партнерство развивается в строительной отрасли. Частные иностранные и отечественные компании осуществляют строительство жилья, административных зданий, различных объектов производственно-технического назначения, здравоохранения, рекреационной инфраструктуры, спортивных сооружений и ряда других важных объектов.

Наибольшую активность на рынке строительных услуг Таджикистана проявляют такие страны, как Турция, Российская Федерация, Катар, Иран и Китай.

Активизация деятельности отечественных предпринимательских структур в строительной индустрии характеризуется динамичным ростом доли выполненных ими объемов строительно-монтажных и прочих работ.

Создание совместных предприятий и предприятий с иностранным участием различных организационно-правовых форм, включая акционерную, также является эффективным направлением развития этого партнерства в Таджикистане. Такие предприятия способствуют вхождению Таджикистана в систему мирового экономического хозяйства, играют значительную роль в формировании рыночной инфраструктуры. Кроме того, они играют позитивную роль в привлечении в нашу страну новой техники и технологии, современных методов международного маркетинга и передового управленческого опыта, обеспечивают ускорение научно-технического прогресса и повышают конкурентоспособность производимой продукции. Особого внимания заслуживает создание таких предприятий как способа привлечения в страну прямых иностранных инвестиций.

Приоритетными сферами деятельности для предприятий с иностранным участием являются промышленность, строительство и сфера услуг. Деятельность предприятий с иностранным участием распространяется на все регионы

Таджикистана, хотя значительная их часть сосредоточена в Душанбе и Согдийской области. Наиболее активно осваивают рынок нашей страны Турция, Иран, Россия, ОАЭ, Китай и др. Выпуск продукции (товаров и услуг) совместными и иностранными предприятиями из года в год динамично растет.

При этом области применения партнерства государства и частного бизнеса постоянно расширяются в русле общих тенденций диверсификации экономики и социальной сферы.

В этих условиях на главное место выходит ГЧП между государством и бизнесом. В экономическом смысле партнерство строится как формализованная кооперация государственных и частных структур, создаваемая под конкретные цели и опирающаяся на соответствующие договоренности сторон.¹⁵¹

Придерживая авторов работ¹⁵² в качестве публичной стороны партнерских отношений с частным бизнесом государство выполняет следующие задачи:

- выявление необходимости партнерских соглашений с частными бизнес-структурами в конкретных сферах экономики;
- выработка предложений и рекомендаций по проектам ГЧП;
- описание ключевых характеристик проектов с учетом публичных интересов, организация процедур отбора частных партнеров;
- подготовка пакета документации для проектов, проведение переговоров и заключение соглашений с частными партнерами;
- контроль за исполнением соглашений, мониторинг и обеспечение реализации публичных интересов в рамках партнерства;
- оценка выполнения частным партнером условий соглашения;
- выработка рекомендаций о продолжении или прекращении договорных отношений с частным партнером.

Государство организует регулирующую деятельность в сфере партнерства с частным бизнесом в трех направлениях. Во-первых, оно разрабатывает

¹⁵¹ Государство и бизнес: институциональные аспекты. - М.: ИМЭМО РАН. - 2006. - С.40.

¹⁵² Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г. Варнавский -М.: Наука, 2005. - 315 с.; Шамбир В.Н. Государственно-частное партнерство как форма инвестирования приоритетных муниципальных проектов: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05/ В.Н. Шамбир. М., 2010.

подходы, регулирующие отношения бизнеса с обществом в целом и с публичной властью в частности. Во-вторых, оно формирует институциональную среду для разработки и реализации партнерских проектов. В-третьих, оно непосредственно занимается организацией и управлением государственно-частным партнерством, разрабатывает его формы и методы, а также конкретные механизмы.

Со стороны частного бизнеса вкладом в партнерские проекты являются: финансовые ресурсы, профессиональный опыт, эффективное управление, гибкость и оперативность в принятии решений, способность внедрять новые технологии и т.п. Участие предпринимательской деятельности в совместных проектах обычно аккомпанирует с внедрением более эффективных методов работы, совершенствованием техники и технологии, развитием новых форм организации производства, налаживанием эффективных кооперационных связей с поставщиками и подрядчиками.

В зависимости от разделения рисков и полномочий между партнерами выделяют следующие механизмы государственно-частного партнерства в форме концессий (рисунок 28).

Опыт показывает, что применения механизмов ГЧП в областях и районах Республики Таджикистан находится на разных уровнях становления. Для большинства экспертов развитость регионов в отношении практики ГЧП определяется развитостью[450]:

- а) институтов,
- б) законодательной базы,
- в) проектной практики.

Примером такого партнерства в Таджикистане является компания «Памир Энерджи» и филиал компании «Инновейтив Роуд Солюшнз ЛТД» (IRS), которые работают в республике на концессионной основе. «Памир Энерджи» занимается выработкой электроэнергии и управлением электроэнергетических сетей на территории ГБАО, а филиал IRS – управлением платной автодорожной инфраструктурой Душанбе-Чанак.



Рисунок 28. Основные механизмы государственно-частного партнерства в форме концессий

Проект частной электростанции на Памире был реализован для обеспечения бесперебойного энергоснабжения бедных удаленных населенных пунктов Восточного Таджикистана. В период существования Советского Союза 60% всей электроэнергии в Таджикистане обеспечивалось дизельными машинными генераторами, работавшими на привозном топливе. Договор о

структуре владения представлял собой концессионный договор, согласно которому государство оставалось основным собственником всех материальных активов. Частная электростанция на Памире выступает ответственным производителем всей электроэнергии в регионе, несет ответственность за ее передачу и распределение и действует через специальную частную компанию в рамках концессионного соглашения, рассчитанного на 25 лет. Общая стоимость проекта составила 26 млн. долларов, в том числе 2 млн. долларов процентных расходов по кредиту в период строительства.

Источники финансирования распределились следующим образом: 45% частных активов и 55% заемных средств, предоставленных Международной финансовой корпорацией (International Finance Corporation, IFC) и Международной ассоциацией развития (International Development Association, IDA). Международная финансовая корпорация обеспечила 3.5 млн. долларов частных активов, остальные 8.2 млн. долларов были предоставлены Фондом экономического развития Ага Хана (Aga Khan Fund for Economic Development, AKFED)- частным партнером, получившим контроль над управлением.

Одним из важных компонентов проекта явилась разработка схемы социальной защиты, согласно которой домохозяйства (которые составляют до 98% всех потребителей электроэнергии) обслуживаются по пониженным тарифам, согласующимся с уровнем жизни. Правительство Таджикистана согласилось принять на себя дополнительные расходы по социальной поддержке населения. Однако финансовых обязательств Правительства Таджикистана оказалось недостаточно для покрытия всех расходов, связанных с социальным обеспечением и защитой населения. Для решения данной задачи к проекту подключились Международная ассоциация развития (IDA) и Правительство Швейцарии. Доходы от установленной процентной ставки в 5,25% по кредиту Международной ассоциации развития были аккумулированы на счете условного депонирования и направлены на покрытие расходов социального обеспечения. Это позволило передать Правительству Таджикистана 4 млн. долларов. Денежные средства, выделенные Правительством Швейцарии, были перечислены через Всемирный Банк в трастовый фонд и направлены компании

Pamir Energy для компенсации расходов по производству электроэнергии на Памире.

Проект электростанции на Памире оказался успешным ввиду того, что оценка всех возможных рисков, связанных с проектом, была осуществлена до начала его реализации. Международная финансовая корпорация (IFC) и Международная ассоциация развития (IDA) обеспечили не только необходимые средства, но также подготовили соответствующую регуляторную и правовую базу для реализации проекта. Правительство Таджикистана согласилось разделить некоторые риски, связанные с проектом, а Правительство Швейцарии и Всемирный Банк обеспечили недостающие средства для покрытия рисков, связанных с реализацией плана социальной защиты населения.

Возрастающую роль ГЧП начинает играть в таких отраслях производственной инфраструктуры, которые составляют основу систем жизнеобеспечения экономики и общества и традиционно находятся в управлении государства, такие как: электроэнергетика, железнодорожный транспорт, автодорожное хозяйство, магистральная транспортировка и т. д.

Строительство новых и модернизация (реконструкция) существующих объектов производственной инфраструктуры - высокочатратный для бюджета процесс. Это приводит к необходимости поиска новых форм привлечения средств для финансирования строительства и модернизации (реконструкции) объектов коммунальной и инженерной инфраструктуры. Одним из таких способов является внедрение принципов государственно-частного партнерства при реализации инвестиционных проектов развития общественной инфраструктуры. Преимуществами применения подходов государственно-частного партнерства по сравнению с бюджетным финансированием при осуществлении инвестиционных проектов являются[449]:

- повышение эффективности контроля за использованием бюджетных средств в рамках строительных контрактов;
- передача ответственности за своевременный ввод объектов в рамках заранее определенной сметы частным инвесторам;
- использование средств консолидированного бюджета только по

направлениям проекта, которые определяют необходимость софинансирования;

- перенос расходов консолидированного бюджета по финансированию результатов капитальных вложений на будущие периоды путем оплаты выкупа готового объекта (эксплуатируемого в интересах государственных нужд) в рассрочку;

- отказ от использования средств консолидированного бюджета для финансирования капитальных вложений путем передачи инвестору прав на коммерческое использование объекта до момента его окупаемости (механизмы государственно-частного партнерства концессионного типа);

- формирование внебюджетных механизмов обеспечения обязательств государственного заказчика перед инвесторами в рамках договора (контракта) государственно-частного партнерства.

Формами государственной поддержки государственно-частного партнерства в Республике Таджикистан могут быть [449,450]:

- предоставление налоговых льгот;
- предоставление субсидий;
- установление льготных ставок арендной платы за пользование имуществом, находящимся в государственной собственности Республики Таджикистан;

- предоставление отсрочек и рассрочек по уплате налогов;
- предоставление бюджетных инвестиций;
- предоставление инвестиционных налоговых кредитов;
- предоставление на конкурсной основе государственных гарантий Республики Таджикистан;

- предоставление объектов залогового фонда.

В настоящее время происходит формирование новых направлений государственной поддержки науки и инновационной деятельности, осуществляемых на условиях государственного софинансирования, например, развитие приборной базы резидентов технико-внедренческих особых экономических зон и, соответственно, таких форм инновационной

инфраструктуры, как центры коллективного пользования оборудованием, приобретаемым за счет средств государственного бюджета. Ряд других форм государственно-частного партнерства в области создания инновационной инфраструктуры требует дальнейшего развития.¹⁵³

Вместе с тем, в настоящее время отдельные формы государственно-частного партнерства реализуются и в Республике Таджикистан. Предпочтение отдается таким формам, как контракты, концессии, совместное (долевое) участие в бизнесе, а важной сферой применения принципов ГЧП становится строительство платных автомобильных дорог, развитие городского пассажирского транспорта, реконструкция аэропортов, т. е. основная их часть сосредоточена в сфере транспортной инфраструктуры.

В работе нами также проанализирован опыт применения механизмов государственно-частного партнерства в транспортной отрасли как важнейшего структурообразующего элемента социальной инфраструктуры национальной экономики. Особенности развития отрасли состоят в том, что исключительное право собственности государства на объекты транспортной инфраструктуры создает возможность ее влияния на формирование всей структуры экономики страны.

В то время как развитие механизмов государственно-частного партнерства предполагает расширение использования лизинговых и концессионных механизмов, практики смешанного финансирования инвестиционных проектов и социальных программ, что делает наиболее перспективным широкое привлечение частного капитала для решения задач модернизации инфраструктуры. Выбор формы такого партнерства определяется двумя обстоятельствами[449, 450]:

- транспорт - является средством для реализации экономической деятельности и жизни общества. В этом смысле большинство транспортных проектов имеют большое социально-экономическое значение, но не вызывает

¹⁵³ Разумова И.В. Развитие инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности в регионе/И.В.Разумова. –СПб.2012.-122 с.

большой заинтересованности у потенциальных инвесторов вкладывать в него свой собственный капитал;

- транспортная инфраструктура является капиталоемкой отраслью, в связи с чем финансирование первоначального этапа требует значительного капитала.

Важными аспектами господдержки предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте являются[406]:

- обеспечение льготного налогообложения;
- учет особенностей предпринимательской деятельности на пассажирском транспорте;
- разработка механизмов страхования и стимулирования ПАТП;
- контроль и развитие системы госзаказа;
- обеспечение необходимой научной и учебно-методической литературой.

Важными аспектами развития предпринимательской деятельности на пассажирском автомобильном транспорте являются:

- разработка концепции развития автотранспортной системы региона ;
- стимулирование потребительского спроса на городские автотранспортные услуги;
- привлечение внешних капитальных вложений и расширение экономических связей;
- организация взаимодействия форм предпринимательской деятельности в государственном транспорте;
- развитие транспортных союзов, ассоциаций и объединений.

Эффективные направления регулирования транспортной деятельности являются государственные концепции развития ГЧП на пассажирском автотранспорте.

Нами установлено, что ГЧП на пассажирском автотранспорте области может показать свой экономический потенциал при таких условиях[405, 406]:

- во-первых, если оно считается составной частью ГЧП на уровне страны;
- во-вторых, при развитии системы стратегического планирования, государственного финансирования регионального хозяйства;

в-третьих, с использованием мощной государственной поддержки, когда стратегия развития области вписывается в стратегию государства.

Государственно-частное партнерство имеет в Республике Таджикистан большие перспективы не только на государственном уровне, но и на уровне областей и городов¹⁵⁴.

Поэтому нами на основе анализа литературных источников [43, 57, 111] уточнены принципы государственно-частного партнерства (см. табл. 6.1) на автотранспорте¹⁵⁵.

Таблица 6.1. Принципы государственно-частного партнерства (ГЧП) на автотранспорте

№ п/п	Наименование принципа	Содержание принципа
1	Общественная полезность	ГЧП должно быть ориентировано на общественную пользу в качестве главной целевой установки
2	Взаимная заинтересованность	ГЧП предполагает высокий уровень заинтересованности всех сторон, участвующих в партнерстве, и должно носить взаимный характер.
3	Нравственность	ГЧП должно основываться на высокой нравственности, к партнерству не следует допускать лиц с сомнительной репутацией
4	Законность	ГЧП следует осуществлять в соответствии с законами и другими нормативно-правовыми актами, при приведении законодательства в соответствие с реальными экономическими интересами
5	Взаимная ответственность	Участники ГЧП несут ответственность друг перед другом - юридическую и экономическую
6	Конкурсность	Отбор предпринимателей для осуществления программ, проектов, выполнения заказов и т. п. в ГЧП должен производиться на основе проведения конкурса

¹⁵⁴ Концептуальные разработки государственно-частного партнерства содержатся в ряде работ, см., например: Брагин Н.И. Государство и рынок/ Н.И.Брагин. - М.: Союз, 2000. -122 с. ; Экономика России /Колл. авторов. - М: Союз, 2000.- 146 с.; Жуков В.И., Митрохин В.И. и др. Антикризисное управление/ В.И.Жуков, В.И..Митрохин. - М.: КТК «Дашков и К⁰», 2003.- 123 с.; Ларионов И.К. Стратегия социального управления/ И.К.Ларионов. - М.: КТК «Дашков и К⁰», 2006.- 131 с. и др.

¹⁵⁵ Данные принципы, будучи разработаны применительно к автотранспорту крупного города, могут иметь значительно более широкое применение, чем только на автотранспорте крупного города.

№ п/п	Наименование принципа	Содержание принципа
7	Прозрачность	ГЧП должно быть полностью открытым, носить прозрачный характер.
8	Контролируемость	Обеспечение действительного контроля за всеми стадиями сотрудничества и его конечными результатами.
9	Сочетание плана и рынка	Развитие ГЧП должно осуществляться на основе взаимодействия планово-распределительных и рыночно-капиталистических методов при обеспечении стратегического подхода к задачам, решаемым в ходе партнерства
10	Синергетичность	Нацеленность ГЧП на максимизацию синергетического эффекта
11	Взаимосочетаемость	Взаимосочетаемость предпринимательской инициативы и инновационности с возможностями государства в концентрации ресурсов всех видов на ключевых направлениях регионального развития
12	Устойчивая эффективность	Всемерное обеспечение устойчивого высокоэффективного социально-экономического регионального развития

На наш взгляд, ориентация государственно-частного партнерства на общественную полезность не означает, что в таком партнерстве должны подавляться целевые установки на прибыль.

Однако, в сравнении с частными структурами, государственные структуры имеют намного больше возможностей активное применение ресурсов на ключевых направлениях развития. Кроме того, только государственное воздействие на развитие экономики позволяет ввести его в русло стратегически выверенного курса.

В целом обобщая, вышеизложенные направления нами сделана попытка рассчитать целевые индикаторов и показатели, характеризующие развития предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан, которые представлены в табл. 6.2.

Таблица 6.2. Целевые индикаторы и показатели, характеризующие развития предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан

№ пп	Наименование целевого индикатора	2016	2017	2018	2019
1.	Удельный вес малых и средних предприятий в общем объеме выручки ПАТП	78,7	80,1	81,5	83,8
2.	Удельный вес малых предприятий в общем объеме городских пассажирских автотранспортных перевозок	70,2	71,7	72,5	73,8
3.	Удельный вес малых и средних предприятий в объеме выручки от эксплуатации автомобильных дорог	4,1	4,5	4,9	5,2
4.	Удельный вес услуг малых предприятий в общем объеме услуг международных пассажирских автомобильных перевозок	82,1	84,4	87,5	88,3
5.	Удельный вес малых и средних предприятий в объеме выручки воздушного пассажирского транспорта	70,4	70,6	70,9	71,5
6.	Удельный вес заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг у субъектов малого предпринимательства в соответствии с перечнем товаров, работ, услуг, установленным Правительством Республики Таджикистан	4,3	4,6	5,0	5,5

Источник: расчеты автора.

Мы считаем, что развитие малого и среднего предпринимательства на пассажирском транспорте связано с формированием конкурентной среды и повышения эффективности транспортного комплекса республики. Поэтому в работе нами предложены мероприятия для решения этой задачи на период 2016-2025 годы в разработанной нами комплексной программы.

Таким образом, развитие государственно-частное партнерства в сфере пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан зависит от государственного регулирования автотранспортной отрасли, а также

налаживание связей между ПАТП, в повышение социальной ориентации в транспортном обслуживании и налаживании взаимоотношений с региональным хозяйством.

6.3. Приоритетные направления инновационного развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан

Проводимая в республике Таджикистан реформа транспортного сектора способствует дальнейшему его развитию в соответствии с требованиями рыночной экономики. Возникает объективная необходимость оказания услуг за счет увеличения числа субъектов, представляющих транспортные услуги. Существующая законодательная база транспортной отрасли в республике не отвечает требованиям рыночной экономики и требует необходимость ее совершенствования. Имеющаяся в распоряжении всех ПАТП технические средства изношены, что не позволяет обеспечить надежность транспортного процесса. Срок службы многих механизмов составляют более 15 лет вследствие чего их производительность низкая, что соответственно приводит к увеличению себестоимости автоперевозок.

В настоящее время в Республике Таджикистан функционируют более 405 тыс. единиц государственных и частных легковых автомобилей и автобусов. Значительная часть автомобилей используются более 15 лет. Об этом свидетельствуют показатели коэффициенты технической готовности и использования парка подвижного состава автомобильного транспорта, которые равны 0,69 и 0,56.

Важно отметить, что нынешнее состояние ПАТП неудовлетворительное. С другой стороны, в этих предприятиях отсутствуют возможности приобретения новых механизмов, а также значительная финансовая задолженность, которая не способствует периодическому обновлению парка подвижного состава автомобильного транспорта.

В современных условиях формирование приоритетных направлений развития рынка пассажирских автотранспортных услуг целесообразно

осуществить рекомендаций по совершенствованию автотранспортного процесса региона, с учетом характерных особенностей каждого конкретного региона.

Необходимо отметить, что развитие рынка услуг пассажирского транспорта зависит в значительной степени от эффективного развития отдельных регионов и страны в целом.

На основе вышеизложенных рекомендаций нами предлагается формирование мероприятий осуществить на базе показателей, оценивающих степень функционирования рынка пассажирских автотранспортных услуг в отдельных регионах.

Следует отметить, что важным показателем оценивающих, функционирования рынка пассажирских автотранспортных услуг является коэффициент использования парка подвижного состава автомобильного транспорта. Значения этого показателя по ПАТП Согдийской области - 0.71, Хатлонской области - 0.79, РРП - 0.75, а в ГБАО – 0,49.

Анализ коэффициента использования парка подвижного состава автомобильного транспорта в регионах Республики Таджикистан показал, что уровень высокого использования парка осуществляется в Хатлонской области – 79%, а низкого уровня в ГБАО – 49%.

Важно отметить, что уровень рассматриваемого показателя, кроме простоев в ремонте и техобслуживании, зависит также от простоев по организационным причинам.

Проведенные нами исследования доказывают, что среди общих простоев подвижного состава автобусного транспорта важное место занимают непроизводительные простои (таб. 6.3).

Анализ данных таблицы 6.3 показывает, что высокий простой автомобилей ощущается в ГБАО (88,7%) и РРП (55,9%). Большие простои автобусов в исправном состоянии наблюдается также и в ГБАО (40,5 %).

Простои в ремонте и ожидании ремонта зависят от существующей системы текущего и капитального ремонта.

Таблица 6.3. Доля общих простоев подвижного состава автобусного транспорта по областям республики

Наименование областей	Доля простоя автобусов (АД _{пр} /АД _{хоз})100	Из них в ожидании ремонта, (%)	Простои в исправном состоянии, (%)	В том числе из-за отсутствия	
				Горючего	Шин
Хатлонская область	41.4	36.9	15.4	6.8	8.7
Согдийская область	50.2	23.9	26.3	12.5	13.8
РРП	55.9	36.1	19.8	9.5	10.3
ГБАО	88.7	48.2	40.5	21.2	19.3

*Таблица составлена по материалам: [376]

Изучение системы текущего ремонта показывает, что ПАТП Хатлонской области и ГБАО не отвечают установленным требованиям. Данные ПАТП также не имеют высоко – технологичные ремонтные средства, что не позволяет формировать соответствующие рекомендации по совершенствованию системы технического обслуживания и ремонта подвижного состава автобусного транспорта.

Уровень технического состояния автобусов также характеризуется состоянием и эффективностью применения материально-технической базы. Изучение материально-технической базы ПАТП указанных регионов свидетельствует, что нынешнее состояние этих предприятий не соответствует современным требованиям.

Отсутствуют некоторые простейшие приспособления, станков и других технических средств, что в значительной степени отрицательно влияют на качество выполняемых работ.

Другим показателем оценки технического состояния ПАТП является фондорууженность ремонтных рабочих. Данный показатель по ПАТП Хатлонской области и ГБАО находится на низком уровне, что способствует некачественному проведению текущего ремонта.

Следует отметить, что за последние годы в ПАТП не наблюдается пополнение парка автобусов новыми автомобилями. Поэтому, уровень старения и срок службы парка подвижного состава автобусного транспорта высокая.

Срок службы подвижного состава автомобильного транспорта по областям Республики Таджикистан приведено в таб. 6.4

Табл. 6.4.Срок службы подвижного состава автомобильного транспорта по областям Республики Таджикистан

Наименование областей	Всего автомобилей по областям, (%)	В т.ч. срок службы подвижного состава автомобильного транспорта				
		до 5-х лет	от 5 до 10 лет	от 10 до 12 лет	от 12 до 15 лет	свыше 15 лет
Хатлонская область	100	1.9	12.4	23.2	32.1	30.4
Согдийская область	100	2.1	15.1	15.5	31.1	36.2
РРП	100	0.6	10.3	13.7	30.8	44.6
ГБАО	100	0.4	12.1	15.4	33.9	38.2

*Таблица составлена по материалам: [376]

Анализ показывает, что наибольший удельный вес составляет количество автомобилей, прибывшие с момента выпуска заводом изготовителем свыше 15 лет в эксплуатацию.

Следует отметить, что наиболее устаревшим парком автомобильного парка считается парк автомобилей ГБАО (38,2%) и РРП (44,6%). При этом наименьшее количества новых автомобилей также наблюдается в ГБАО и РРП и их доля составляет 0,4% и 0,6% соответственно. Все это являются существенными факторами, способствующие недостаточного использования пассажирского парка подвижного состава.

Важным показателем, характеризующий уровень транспортного предложения в регионе, является платный пробег легковых автомобилей такси.

Установлено, что многие легковых автомобилей такси в основном осуществляется с использованием трех видов топлива - бензин, дизтопливо и сжиженный газ (таб. 6.5).

Таблица 6.5. Анализ легковых автомобилей-такси по виду применяемого топлива

Наименование областей	Всего пробег, (%)	В том числе пробег, (%)		
		бензиновых	дизельных	На сжиженных нефтяных газах
Согдийская область	100	15,0	4.8	80.2
Хатлонская область	100	17.5	3.6	78.9
ГБАО	100	21.0	4.2	74.8
РРП	100	11.5	5.3	83.2

*Таблица составлена по материалам: [376]

Как видно все ПАТП рассматриваемых регионов работают в основном на сжиженных нефтяных газах.

Выполненный в работе анализ современных тенденций развития пассажирской автотранспортной системы и ее субъектов, позволил сформулировать перечень основных задач, связанных с его совершенствованием. Данный перечень может служить основополагающими мероприятиями и составляет основу Программы развития пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан, которая может быть использована как руководящий концептуальный и методический документ, позволяющий находить системное решение проблемы развития пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан.

Предложенный в диссертационной работе проект Программы позволяет обеспечить устойчивое рынка услуг пассажирского автотранспорта и повышение качества транспортного обслуживания населения на городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях, а также эффективного функционирования предприятий ПАТС Республики Таджикистан.

Из формулировки цели вытекают три основных требования, предъявляемых к разработке проекта Программы:

- состав направлений и мероприятий в документе является единым для любого автобусного сообщения независимо от численности и структуры подвижного населения и числа используемых видов пассажирского автотранспорта;

- предлагаемые в проекте решения должны гарантировать субъектам спроса на транспортные услуги социальных нормативов обслуживания пассажиров;

- вышеуказанные решения должны обеспечивать функционирование субъектов пассажирского автотранспорта на принципах окупаемости и рентабельности их затрат при использовании ресурсосберегающих технологий и методов повышения доходности перевозок.

Сформулированные системные требования относятся исключительно к общему виду Проекта и его составу; при этом конкретное содержание его направлений и мероприятий, сроки реализации, источники и объемы финансирования должны рассматриваться применительно к каждому конкретному виду обслуживания.

Программа содержит следующий перечень приоритетных задач:

- обеспечения социально гарантированного уровня транспортного обслуживания населения городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;

- повышения доходности оказания услуг автобусным транспортом при сохранении социально ориентированной тарифной политики;

- обеспечения эффективного использования финансовых ресурсов, выделяемых за счет государственного бюджета.

- внедрение современных ресурсосберегающих рыночных технологий, организации конкурентной среды на рынке транспортных услуг.

В данном случае эффективно использовать принцип специализации задач. Этот принцип полностью подчинен требованиям, предъявляемым к разработке проекта Программы. С другой стороны, указанный принцип позволяет четко

определить основные направления реформирования механизма пассажирской автотранспортной системы:

1. гарантированный уровень транспортного обслуживания в городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях;
2. повышение доходности сбора проездной платы с населения при проведении социально ориентированной тарифной политики;
3. ресурсосбережение в условиях функционирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг;
4. ресурсосбережение при оказании транспортных услуг его субъектами;
5. ресурсосбережение при совершенствовании управления финансовыми потоками в пассажирской автотранспортной системе.

Выделение трех направлений реформирования хозяйственного механизма ПТС, направленных на ресурсосбережение обусловлено кардинальным различием обеспечивающих его технологий к субъектов системы.

При разработке Программы были учтены основные нормативно-правовые акты, к которым в частности относятся:

- законодательные акты Республики Таджикистан, регулирующие функционирование и развитие пассажирской автотранспортной системы и проводимую на нем тарифную политику;
- ведомственные руководящие материалы: по тарифной политике, планированию себестоимости перевозок и перевозкам пассажиров;
- местные руководящие материалы по организации конкурентной среды на рынке транспортных услуг и совершенствованию управления финансовыми потоками.

На основе вышеизложенного в работе предложено следующие приоритетные направления инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта Республики Таджикистан:

1. Совершенствование нормативно – правовой базы пассажирской автотранспортной системы;
2. Разработка механизмов управления затрат для планирования себестоимости перевозок;

3. Развитие системы транспортного процесса в автотранспортных предприятиях республики;
4. Развитие системы ценообразования на пассажирском автомобильном транспорте;
5. Повышение эксплуатационной надежности транспортных средств;
6. Повышение качества транспортного обслуживания населения территориальных зон Республики Таджикистан;
7. Повышение организационно – технического уровня автотранспортных предприятий;
8. Повышение конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта;
9. Социально – экономическое развитие автотранспортных предприятий региона;
10. Развитие пассажирского парка автомобильного транспорта в зонах;
11. Развитие транспортной сети регионов Республики Таджикистан;
12. Развитие линейных сооружений на пассажирском транспорте;
13. Совершенствование системы МТС в АТП.

Таблица 6.6. Проект программы инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Примечание (исполнители)
<p>I. Совершенствование нормативно – правовой базы пассажирской автотранспортной системы</p>	<ul style="list-style-type: none"> -Улучшение существующей законодательной базы пассажирской автотранспортной системы РТ на базе механизмов рынка ; - Полноценная реализация возложенных функций на органах контроля и регулирования в системе пассажирского транспорта; - Принятие действий к либерализации рынка услуг пассажирского транспорта; - Совершенствование ведомственных нормативных актов пассажирской автотранспортной системы; 	<p>До 2016 г.</p> <p>До 2016 г.</p> <p>До 2016 г.</p> <p>До 2016 г.</p>	<p>Государственные законодательные органы</p> <p>К структурам регулирования можно отнести подведомственные ПАТП Хукуматов, Государственной служба по надзору и регулирования в сфере транспорта Минтранса РТ, УГАИ МВД и др.</p> <p>В использование этих рекомендаций необходимо участие исполнительных органов государственной власти. Функционирующие структуры Минтранса РТ.</p>
<p>II. Разработка усовершенствованных нормативов затрат для планирования себестоимости перевозок.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Разработка инструкции и материалов по расчету нормативов затрат для планирования себестоимости в соответствии с требованиями рыночной экономики; - Формирования информационной базы о нормативах затрат; - Использование нормативов затрат для планирования себестоимости перевозок на пассажирских маршрутах. 	<p>До 2016 г.</p> <p>До 2016 г.</p> <p>До 2016 г.</p>	<p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>Соответствующие подразделения Минтранса РТ.</p>
<p>III. Развитие системы транспортного процесса в автотранспортных предприятиях республики.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Улучшение системы разработки графиков работы автобусов; - Оперативный контроль и своевременное реагирование на предложений горожан по совершенствованию автотранспортного сервиса; - Совершенствование диспетчерского контроля 	<p>В 2016 г.</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>Автотранспортные предприятия регионов РТ.</p> <p>---- //----</p> <p>---- //----</p>

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Примечание (исполнители)
	<p>работы пассажирского автомобильного транспорта;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Повышение эксплуатационной скорости автобусов (рациональное размещение промежуточных и конечных остановочных пунктов); Организация скоростных, полуэкспрессных и экспрессных режимов движения автобусов; - Улучшение системы сервиса горных населенных пунктов легковыми автомобилями такси 	<p>2016-2025 г</p> <p>В 2016 г.</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>---- // ----</p> <p>---- // ----</p> <p>---- // ----</p>
<p>IV. Развитие системы ценообразования на пассажирском автомобильном транспорте.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Исследование системы ценообразования, с учетом зарубежного опыта на пассажирском транспорте; - Изучение социально – экономических индикаторов и принципов ценообразования на пассажирском транспорте с учетом зарубежного опыта; - Изучение актов правового регулирования системы ценообразования на пассажирском транспорте с учетом зарубежного опыта; -Исследование транспортно–производственных факторов, влияющих на тарифную политику; - Определение точного количество населения, которые имеют право на льготы при оплате проезда; - Разработка и реализация нормативно – технических документов по льготному проезду на пассажирском транспорте. - Разработка материалов и инструкции по расчету прейскуранта зональных тарифов на перевозки пассажиров. - проведение обследование на нескольких маршрутов (8 – 10 маршрутов) с целью апробации зональных 	<p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>В 2016 г.</p> <p>В 2016 г.</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>Соответствующие подразделения министерство труда и социальной защиты населения, Минтранса, Минобразования, Минфина, Минэкономики и др.</p> <p>Функционирующие структуры Минтранса, НИИ, ВУЗЫ.</p> <p>Функционирующие структуры Минтранса, НИИ, ВУЗЫ.</p>

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Примечание (исполнители)
	тарифов. - Принятие изменений и дополнений к законодательным актам РТ в части уточнения перечня категорий населения, имеющих право на льготы при оплате проезда.	2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г	НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта. Маджлиси намояндагон, Исполнительный аппарат Президента, Местные хукуматы.
V. Повышение эксплуатационной надежности подвижного состава.	- Изыскать меры, направленные на пополнение парка автотранспортных предприятий регионов новыми подвижными составами автомобильного транспорта; - Улучшения ПТБ ПАТП; (совершенствование структуры ПТБ); Улучшения системы текущего и капитального ремонта автомобилей ПТАП(использование современных методов ТО и Р, своевременное и качественное проведение ТО-1, ТО-2 и текущего ремонта, повышение квалификации ремработчих и улучшение условия их труда).	2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г	Государственные органы власти и автотранспортные предприятия региона. Государственные органы власти и автотранспортные предприятия региона. Автотранспортные предприятия региона.
VI. Повышение качества транспортного обслуживания населения регионов РТ.	- Обследование пассажиропотоков на автобусных маршрутах; - Исследование показателей социального уровня транспортного обслуживания пассажиров на автобусных сообщениях; - Разработка материалов по планированию транспортной работы и его финансового обеспечение; - Разработка социальных стандартов и нормативов транспортного обслуживания населения на автобусных сообщениях; - Разработка информационной базы показателей транспортного обслуживания населения; - Разработка прейскуранта тарифов на оказания транспортных услуг населению;	2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г	НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта. НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта. НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта. НИИ, ВУЗЫ НИИ, ВУЗЫ

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Примечание (исполнители)
		2016-2025 г	НИИ, ВУЗЫ, Департамент автотранспорта.
VII. Повышение организационно – технического уровня автотранспортных предприятий.	<ul style="list-style-type: none"> - Сокращение простоев автомобилей по организационным причинам; - Совершенствование территориально отраслевой системы управления автотранспортными предприятиями (четкое определение функциональных обязанностей между органами управления); - Улучшения системы планирования внедрения последних достижений НТП; - Организация оказания аварийной помощи автомобилям, находящиеся на линии; - стимулирования НИОКР 	<p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>Автотранспортные предприятия региона</p> <p>Государственные органы власти и автотранспортные предприятия региона.</p> <p>Государственные органы власти и автотранспортные предприятия региона.</p> <p>Автотранспортные предприятия региона.</p> <p>Автотранспортные предприятия региона.</p>
VIII. Повышение конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта.	<ul style="list-style-type: none"> - Исследование рынка услуг пассажирского транспорта РТ; - Исследование лицензированных предприятий – субъектов предложения транспортных услуг в автобусных сообщениях ; - Изучение маршрутной сети автобусного сообщения по спросу на услуги во времени суток; - Аккредитация лицензированных предприятий – субъектов предложения транспортных услуг в автобусных сообщениях. 	<p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>Государственные органы власти и автотранспортные предприятия региона.</p> <p>Государственная служба по надзору и регулированию в транспортной сфере</p> <p>НИИ, ВУЗЫ</p> <p>Департамент автотранспорта, Агенства « Таджикистандарт»</p>
IX. Социально – экономическое развитие автотранспортных предприятий регионов.	<ul style="list-style-type: none"> - Улучшения системы стимулирования работников ПАТП; - Рационализация трудовых условий работников ПАТП; 	<p>2016-2025 г</p> <p>2016-2025 г</p>	<p>Автотранспортные предприятия и профсоюзные органы</p> <p>Автотранспортные предприятия и профсоюзные органы</p>

Приоритетные направления	Меры и действия	Срок реализации	Примечание (исполнители)
	-совершенствование системы аттестации работников.	2016-2025 г	Автотранспортные предприятия и профсоюзные органы
X. Развитие пассажирского парка автомобильного транспорта в регионах.	<ul style="list-style-type: none"> - Организация пассажирских предприятий различной форм собственности соответствующим требованиям рыночной экономики; - Адаптация структуры автопарка с учетом особенностей горных районов 	2016-2025 г 2016-2025 г	<p>Государственные органы власти и органы управления автотранспорта.</p> <p>Автотранспортные предприятия регионов.</p>
XI. Развитие транспортной сети областей.	<ul style="list-style-type: none"> - Системное совершенствование транспортной сети область на основе изучения пассажиропотоков; - изыскать меры, направленные на развитии дорожно-транспортной сети. 	2016-2025 г 2016-2025 г	<p>Областные дорожно-строительные управления и органы УГАИ МВД РТ.</p> <p>Местные Хукуматы и областные дорожно-строительные управления</p>
XII. Развитие пассажирских терминалов	<ul style="list-style-type: none"> - Увеличение пассажирских терминалов в горных населенных пунктах; - улучшение трудовых условий в пассажирских терминалах - Улучшение сервиса в пассажирских терминалах. 	2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г	<p>Функционирующие структуры Министерство транспорта</p> <p>Функционирующие структуры Министерство транспорта</p> <p>Функционирующие структуры Министерство транспорта</p>
XIII. Совершенствование использование ресурсов и системы МТС в ПАТП.	<ul style="list-style-type: none"> - улучшения системы экономия топлива в ПАТП; - Совершенствование системы морально и материального стимулирования за эффективное использование ресурсов в пассажирских АТП; - Совершенствование методов МТС в ПАТП. 	2016-2025 г 2016-2025 г 2016-2025 г	<p>Пассажирские автотранспортные организации регионов.</p> <p>Пассажирские автотранспортные организации регионов.</p> <p>Пассажирские автотранспортные организации регионов.</p>

Исследования показали что, развитие пассажирского автомобильного транспорта, повышение его эффективности в условиях формирующихся рыночных отношений требуют реализации многообразных мероприятий.

Следует отметить, что в современных условиях невозможно точно определить экономическую эффективность предложенных мероприятий. Предложенные мероприятия направлены на обеспечение устойчивого функционирования каждого подразделения автотранспортной системы и улучшение транспортного обслуживания населения конкретного района с учетом современных условий и требований.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Выполненное исследование позволяет сделать следующие выводы и рекомендации:

1. Рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта, объединяя в единый комплекс все отрасли и сферы экономики страны, должен принимать активное участие в реализации экономической и инновационной политики государства. При этом следует учитывать, что автомобильный транспорт на протяжении всей истории своего развития является одной из наиболее наукоемких отраслей экономики. В республике Таджикистан более 90% пассажирские услуги оказывает, именно этот вид транспорта. Поэтому основная задача инновационной политики на пассажирском автомобильном транспорте - разработка и внедрение научно-технических достижений, которые позволили бы вывести его на качественно новый уровень инновационного развития.

2. Особенно актуальным вопросом является развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг, играющей важнейшую роль в решении задач стоящих перед производственной и социальной инфраструктурой. Исходя из этого, в диссертации осуществлена группировка инфраструктурных отраслей по широте охвата деятельности: общепроизводственная инфраструктура; инфраструктура важнейших подразделений общественно-хозяйственного комплекса; социальная инфраструктура. Кроме того, в работе исследовано место и роль рынка услуг пассажирского автотранспорта в системе факторов, способствующие социально-экономическому развитию экономики и улучшению транспортного обслуживания населения.

3. Результаты проведенных исследований позволили автору выявить нижеследующие основные причины, вызывающие сложности в организации транспортного обслуживания населения в Республике Таджикистан:

➤ необеспеченность автотранспортных предприятий требуемой производственно-технической базы и современными оборудованием, что

затрудняет организации и управления технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;

- недостаточная насыщенность в городах и агломераций автобусной маршрутной сети;

- нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах, а также закрепление маршрутов за пассажирскими парками различных видов собственности;

- несовершенства структуры пассажирского парка, отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов, а также слабое использование передовых и эффективных форм организации работы по оказание услуг в автовокзалах и на пассажирских терминалах;

- нерациональные схемы размещения и развития предприятий пассажирского автомобильного транспорта и их распыленности;

- отсутствие эффективных организационной структуры управления автотранспортных предприятий и т.д.

4. Рыночные преобразования, которые происходят в республике, способствовали развитию новых форм собственности. Если на протяжении многих лет на автомобильном транспорте функционировали и развивались только две формы автотранспорта: автотранспорт общего пользования и ведомственного подчинения, то с переходом к рынку появились новые формы автотранспорта: частный, акционерных обществ, кооперативов, малых предприятий. В настоящее время в Республике, в частном секторе насчитывается 34,1 тыс. ед. легковых автомобилей и 11,6 тыс. ед. автобусов. Проведенные автором исследования показывают, что в настоящее время частный автотранспорт занимает ведущее место в перевозке пассажиров и ее доля в общем объеме составляет - 56,5%.

5. В диссертации автор доказывает, что государственная автотранспортная политика в условиях рыночной экономики должна быть направлена на обеспечение решения следующих задач:

- сохранение и совершенствования функционирования автотранспортной системы на основе выделения собственных и заемных финансовых ресурсов для его развития;

- стимулирование качественных, безопасных и высокопроизводительных городских автобусных перевозок по доступной цене за счёт оптимизации использования имеющихся ресурсов с учетом поведения конкурентов;

- снижение выброса вредных веществ в окружающую среду и создание необходимых условий для защиты общества от неблагоприятного воздействия автомобильного транспорта;

- экономия энергии и топлива и особенно дефицитных и дорогостоящих её видов на автотранспортных предприятиях;

- совершенствование государственного регулирования деятельности автотранспорта, особенно частного на основе организация лицензирования их работы;

- направление значительных средств, получаемых от приватизации автомобильного транспорта на его модернизации, технического перевооружения и развития;

- создание биржу автотранспортных услуг и принятие специального закона, регулирующего ее функционирования в новых условиях;

- установление реальных норм амортизации с целью обеспечения АТП средствами для обновления парка транспортных средств.

б. Автором установлено, что в условиях конкуренции автотранспортным предприятиям (фирмам, предприятиям, АО, частным владельцам) для обеспечения доминирующего положения на рынке автотранспортных услуг, а также получения прибыли необходимо:

- расширить спектр предоставляемых автотранспортных и сопутствующих услуг;

- гарантировать надежность и своевременность транспортного обслуживания;

- использовать прогрессивные технологии пассажирских перевозок и подвижной состав, соответствующий условиям эксплуатации;
- наладить обеспечение АТП материально-техническими ресурсами, организовать своевременное и качественное проведение техобслуживания и ремонта подвижного состава;
- развитие автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта, внедрение новых мобильных форм оплаты проезда и оказание социальных услуг;
- изыскать возможности для повышения гибкости и быстродействия в освоении пассажирских перевозок на основе проведения маркетинговых исследований и улучшения имиджа АТП и др.

7. По мнению автора особенно важным является определение емкости рынка, т. е. возможности реализации товаров или услуг в зависимости от общей экономической конъюнктуры и политических и социальных условий. При этом дана оценка состояния рынка пассажирских автотранспортных услуг на основе использования SWOT – анализа и установлены перечень сильных и слабых сторон этого рынка, а также благоприятные возможности и угрозы.

8. Тарифная политика является основным элементом, характеризующим финансово-экономическое развитие автотранспортного предприятия. Проведенные исследования показали, что установленный тариф не позволяет покрывать все эксплуатационные расходы, и требует пересмотра с учетом нынешних условий. Целесообразным считаем повышение заработной платы водителей и кондукторов, и пересмотреть другие элементы эксплуатационных затрат, а также совершенствовать систему материального стимулирования. Как показывают расчеты, если установить действующий тариф на уровне - 90 дирамов, тогда среднемесячная заработная плата водителей составит - 900 сомони, и все эксплуатационные расходы погашаются.

9. В последние годы на смену традиционным факторам (динамика капитальных вложений, количество работников) пришла инновационная направленность экономического роста. Автор считает, что инновация – это

конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формирование инновационной экономики.

10. Общая концепция формирования инновационной политики на пассажирском транспорте автором рассматривается со следующих позиций:

➤ сбалансированная инновационная политика и создание системы управления инновациями являются важнейшими условиями обеспечения эффективной и устойчивой работы пассажирского автомобильного транспорта;

➤ финансовое обеспечение инновационной деятельности должно основываться на его целевой ориентации и финансировании за счет различных источников, грантов и др.;

➤ уровень качества транспортного обслуживания, гибкое реагирование на запросы пассажиров и тарифной политики являются важнейшими показателями конкурентоспособности соответствующих видов транспорта, инструментом для завоевания рынка транспортных услуг;

➤ повышение качества транспортного обслуживания требует перехода от конкуренции к сотрудничеству с другими видами транспорта. Необходима разработка модели сотрудничества с другими видами транспорта с целью удовлетворения растущих потребностей населения на основе обеспечения комплексного транспортного обслуживания;

➤ необходима разработка эффективной технологии обслуживания различных групп населения, подчинения интересов транспорта интересам пассажиров, что является взаимовыгодным для обеих сторон.

11. В диссертации автором проведена интегральная оценка качества оказываемых услуг пассажирскими автотранспортными предприятиями города Душанбе. Результаты интегральной оценки уровня качества в городе Душанбе показывают, что ГУП Автобус -1 обеспечивает более высокий уровень качества перевозок пассажиров.

12. Обеспечение высокого качества в значительной степени способствует повышению конкурентоспособности продукции работ и услуг. Автор считает, что существующие методы оценки конкурентоспособности предприятий на рынке услуг, к настоящему времени, недостаточно разработаны и требуют существенной доработки с учетом совершенствование организации и управления сферы услуг, особенно на рынке услуг пассажирского автотранспорта.

В результате проведения опроса, среди пассажиров и работников ПАТП установлено, что уровень конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг в значительной степени зависит от материального стимулирования работников, а также внедрение инновационных проектов и развитие предпринимательской деятельности.

В диссертации автором дана оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур на основе учета их особенностей и конкурентных преимуществ (скорость и регулярность доставки пассажиров до пункта назначения, пассажироместимость, дальность перевозок, стоимость проезда, качество, безопасность и транспортная доступность) на рынке пассажирских автотранспортных услуг в регионах Республики Таджикистан. Проведенные расчеты показали, что уровень конкурентоспособности в городе Душанбе и Согдийской области высокая, а в остальных регионах средняя.

13. По мнению автора при совершенствовании организации и управление пассажирских перевозок ведущее положение занимает логистическая система, которая характеризует способность взаимодействия с окружающей средой; наличие органа управления; управляемость системы; вариантность поведения; наличие информационных коммуникаций, как в самой системе и ее целенаправленное поведение. На основе вышеизложенного, автором предложены рекомендации по полному удовлетворению спроса населения в перевозках городским транспортом с учетом логистической концепции.

14. С целью оптимизации процесса управления и совершенствование системы пассажирских перевозок автором обосновано внедрение логистического

аутсорсинга. Применение логистического аутсорсинга позволяет концентрировать менеджмент и финансовые потоки на осуществление перевозок, эффективно использовать имеющиеся мощности, а также учитывать влияние неуправляемых факторов и разработать меры по снижению риска.

15. Важным направлением повышения эффективности работы пассажирских автотранспортных предприятий является государственная поддержка в области активизации предпринимательской деятельности. Автор считает, что следует выделить нижеследующие направления государственной поддержки предпринимательской деятельности, особенно малой на пассажирском транспорте:

- ✓ содействие формированию инфраструктуры поддержки и развития предпринимательской деятельности, в том числе содействие организации и предприятий по поддержке предпринимательства в районных, городских и областных центрах;

- ✓ финансовое обеспечение государственной политики поддержки предпринимательской деятельности посредством развитие сети финансовых, гарантийных, венчурных фондов и др.;

- ✓ создание специализированных банков для обслуживания государственных программ развития предпринимательской деятельности;

- ✓ развитие системы государственной регистрации, налогообложения, учета и отчетности для субъектов предпринимательской деятельности;

- ✓ создание равных условий для доступа субъектов предпринимательской деятельности к финансовым, материально-техническим и информационным ресурсам;

- ✓ содействие развитию производственных связей субъектов предпринимательской деятельности с зарубежными партнерами;

- ✓ содействие подготовке, переподготовке и повышению квалификации руководителей, специалистов для предпринимательской деятельности;

- ✓ содействие в создании предпринимательских союзов и проведения научно-исследовательских работ.

16. На основе проведения аналитических исследований автором уточнены основополагающие принципы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах страны:

➤ приоритет здоровья, жизни, экологической безопасности и сохранности имущества граждан над экономическими результатами участников процесса транспортного обслуживания.

➤ создание необходимых условий и обеспечение доступности услуг пассажирского автотранспорта.

➤ равенство прав и обязанностей ПАТП и индивидуальных предпринимателей (особенно водителей частных автомобилей такси) при осуществлении городских пассажирских перевозок.

17. По мнению автора, с целью дальнейшего развития организации пассажирских перевозок по городским маршрутам и необходимости их улучшения, считаем целесообразным реализации нижеследующих концептуальных положений в модели автотранспортной деятельности на городском пассажирском автомобильном транспорте:

✓ Системность.

✓ Обеспечение на должном уровне подготовленности предпринимательских структур к оказанию пассажирских услуг.

✓ Проведение конкурсного отбора операторов-претендентов на право осуществления пассажирских перевозок.

✓ Обеспечение соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам.

✓ Обеспечение требований к объектам транспортной инфраструктуры.

✓ Использование современных информационно-коммуникационных технологий в навигационной деятельности для краткосрочного, оперативного и среднесрочного управления безопасностью и качеством обслуживания, современных безналичных форм оплаты за проезд.

✓ Мотивация предпринимательских структур на автомобильном транспорте к использованию в своей деятельности методов подтверждения соответствия оказываемых услуг.

✓ Создание эффективных форм профессиональных объединений предпринимательских структур на городском автомобильном транспорте.

18. Автор считает, что возросшая конкурентная борьба за право перевозить пассажиров на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта требует регламентации процедур цивилизованного её учета. Поэтому основным способом цивилизованной конкуренции является конкурсный отбор, включающий следующие блоки: собственно конкурс, имеющий дополнительные требования по другим показателям качества пассажирских перевозок, накопительную систему их оценки; обязательных требований, выполнение которых является допуском к участию в конкурсе.

Другим составным элементом модели развития пассажирского автомобильного транспорта является обеспечении соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для оказания услуг населению, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам. Хукуматы городов совместно с государственными автотранспортными предприятиями должны проводить сплошное обследование пассажиропотоков и принять меры к обновлению парка, приобретение нового подвижного состава посредством лизинга и других средств.

19. Автор считает, что важным резервом повышения эффективности пассажирского автотранспорта является разработка требований к обеспечению безопасности перевозок и повышения качества пассажиров с учетом современными условиями дорожного движения, а также уменьшение вклада маршрутных транспортных средств в образование заторов на дорогах при сохранении показателей качества обслуживания пассажиров.

При этом необходимо принять меры по повышению средней эксплуатационной скорости на автобусных маршрутах. Создание условий,

стимулирующих выполнения перевозчиками стандартов безопасности и необходимого уровня качества пассажирских перевозок, оснащение автобусных остановок бегущими строками, средствами вызова и др.

20. В работе автором считается, что эффективным направлением развития пассажирского автотранспорта является развитие автоматизированной системы управления с учетом децентрализации управления в отрасли и различные уровни подготовленности предпринимательские структуры к осуществлению пассажирских перевозок с учетом вектора развития навигационных систем. При этом модель должен быть дополнен технологиями оперативного, краткосрочного и среднесрочного управления и планирования процессом оказания услуг.

Кроме того, необходимо совершенствовать систему организации диспетчерского управления городского пассажирском транспорте на базе современных технологий (например, использование спутниковой системы ГЛОНАСС).

21. Автор считает, что важным аспектом при улучшении действующей системы пассажирского транспорта является применение безналичных форм оплаты за проезд и введение системы единых проездных билетов, целью которых считаются повышение достоверности информации о параметрах автотранспортного процесса, прежде всего о количестве перевезенных пассажиров, являющихся основой для планирования автотранспортного процесса, а также для повышения экономической эффективности перевозок путём оплаты проезда без использования наличных денежных средств.

При этом необходимо совершенствовать систему оплаты за проезд на городском пассажирском транспорте через внедрение новых систем сбора выручки. Освободить водителей от сбора выручки во время движения транспортных средств по маршрутам. Эффективно использовать мобильные телефоны для получения информации о маршрутах движения и оплаты проезда.

22. Особое внимание в диссертационной работе автором уделяется показателю - уровень подготовленности перевозчиков, определяющий качество пассажирских автоперевозок, т.к. этот показатель является основой допуска перевозчиков на рынок. В этой связи принципы оценки подготовленности перевозчика к осуществлению пассажирских перевозок должны быть расширены, за счёт способов подтверждения соответствия оказываемых услуг, например сертификации. Исходя из этого, действующая система должна содержать методы мотивации предпринимательских структур к подтверждению соответствия оказываемых пассажирских услуг населению.

23. Автор считает, что важным концептуальным положением является развитие профессиональных объединений предпринимательских структур на автомобильном транспорте, например саморегулируемые организации. Эти организации должны занять ведущее место в обеспечении качества пассажирских автотранспортных перевозок.

24. Опыт показывает, что для рациональной организации процесса транспортного обслуживания, прежде всего, необходимо определить потребность населения в поездках с учетом различных факторов. Поэтому с учетом вышеизложенного автором определена нижеследующая совокупность факторов, определяющих формирование спроса населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта: экономические; производственные; социальные; культурно-бытовые; целесообразность поездки и ее характера; характеризующие важность поездки; характеризующие введение изменений в структуре хозяйствования; факторы, характеризующие социально-демографического положения; прочие факторы. Все вышеизложенные факторы учтены при экономико-математического моделирования спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта

25. Основной проблемой при исследовании вопросов инновационного развития пассажирского транспорта является определение спроса на транспортное обслуживание населения. Спрос на транспортное обслуживание можно определить путем применения экономико-математических методов -

разработки различных вариантов модели спроса. Моделирование спроса в работе осуществлено как в целом по республике, так и в разрезе отдельных регионов, включая городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений. В качестве объекта исследования нами было выбраны 8 крупных зон республики: Душанбинская, Ходжентская, Курган-Тюбинская, Кулябская, Гиссарская, Зеравшанская, Раштская и ГБАО, для которых по всем перечисленным факторам исходная информация была обработана за период с 1994 по 2014 гг. Разработанные экономико-математические модели адекватны процессу исследованию и статистически значимы.

26. Для согласования объема спроса с предложением автором разработана методика определения показателей функционирования пассажирской автотранспортной системы. Данная методика основана на применение метода матричного исчисления. Прогноз показателей, характеризующей функционирования пассажирской автотранспортной системы осуществлен на Душанбинской зоне.

27. Автором проведен анализ работы органов управления и регулирования транспортной системы. Результаты позволили совершенствовать механизм государственного регулирования автотранспортной деятельности, а также и организационную структуру управления городским пассажирским транспортом Республики Таджикистан.

При этом Государственная служба по надзору и регулирования в области транспорта должна провести лицензирование перевозчиков пассажиров на городских маршрутах на конкурсной основе, обеспечить введение изменений в договоре по закреплению маршрутов за перевозчиками, выполнение определенных социальных услуг, которые требует Хукумат города Душанбе (перевозка инвалидов и малоимущих граждан), а также усилить контроль за работой перевозчиков различной форм собственности на маршрутах, работающих в режиме маршрутного такси.

28. В диссертационной работе уточнена система принципов государственно-частного партнерства применительно к пассажирскому

автомобильному транспорту, включающая в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурсности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой эффективности.

29. Преобразования, происходящие в развитии экономики Республики Таджикистан, требуют пересмотра концепции развития автотранспорта, от работы которого зависит функционирование отраслей экономики. Учитывая, это автором разработаны научно-обоснованные приоритетные направления инновационного развития рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан на основе экспериментальных расчетов на период до 2025г., которые включают в себя следующие направления:

- Совершенствование нормативно – правовой базы пассажирской автотранспортной системы; Разработка механизмов управления затратами для планирования себестоимости перевозок;
- Развитие системы транспортного процесса в автотранспортных предприятиях республики;
- Развитие системы ценообразования на пассажирском автомобильном транспорте;
- Повышение эксплуатационной надежности транспортных средств;
- Повышение качества транспортного обслуживания населения территориальных зон Республики Таджикистан;
- Повышение организационно- технического уровня автотранспортных предприятий; Совершенствование системы МТС в АТП.
- Повышение конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта;
- Социально- экономическое развитие автотранспортных предприятий региона;
- Развитие пассажирского парка автомобильного транспорта в зонах; Развитие линейных сооружений на пассажирском транспорте;
- Развитие транспортной сети регионов Республики Таджикистан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики/ Л.И.Абалкин. // Вопросы экономики, 1997. -№ 6.-С.37-46.
2. Абдугафаров А., Ахмедова Д.А. Теоретические проблемы формирования модели рыночной экономики Таджикистана/ А.Абдугафаров, Д.А.Ахмедова. – Худжанд: изд-во Р.Джалиля, 2006.- 155 с.
3. Абрамов А.П. Маркетинг на транспорте / А.П.Абрамов. -М.: Желдориздат, 2001.-126с.
4. Абчук В.А. Риски в бизнесе, менеджменте и маркетинге/ В.А. Абчук. – СПб.: Изд-во Михайлова В.А.,2006.-480 с.
5. Автомобильный транспорт Таджикистана: материалы научно-технической конференции, посвященной 60 – летию автомобильного транспорта Таджикистана. Душанбе: МТДХ, 1999. -56 с.
6. Агапова Г.А., Сергина С.Ф. Макроэкономика: Учебник 2-е изд./Под ред. А.В. Сидоровича. – М.:МГУ им. М. В. Ломоносова. Изд-ва «Дело и Сервис», 1999.-416 с.
7. Азоев Г. Л. Конкуренция: анализ, стратегия и практика / Г. Л. Азоев. - М.: Центр экономики и маркетинга, 1996. -208 с.
8. Акмаева Р.И. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Р.И. Акмаева. - Ростов н/Д: Издательство «Фолиант», 2004.-175с.
9. Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг. Учебное пособие / А.А.Алексеев. -СПб.: изд-во СпбГУЭФ, 2004. – 144 с.
- 10.Англо-русский словарь по экономике и финансам / под ред. А.В. Аникина. - СПб.: Экон. шк., 1993.- 378 с.
- 11.Андревский В.М., Белькунов М.Д. Совершенствование методов организации автобусных перевозок в Краснодарском крае/ В.М. Андревский, М.Д. Белькунов. – Краснодар, 1974.-156 с.
- 12.Андреев И. Критерии конкурентоспособности однородных банковских услуг/ И.Андреев. // Маркетинг, 1998. -№1, - с. 35-40.

13. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов. -М.: Дело, 1998.-253 с.
14. Андрианов В. Конкурентоспособность России в мировой экономике/ В. Андрианов. // Экономист, 1997. № 10. – С.23.
15. Аникин О.Б. Аутсорсинг в сфере услуг/ О.Б.Аникин. // Актуальные проблемы управления: материалы междунар. науч.- практ. конф. Вып. 1. ГУУ. -- М., 2003.-С. 23
16. Анискин Ю.П. Внутрифирменное планирование / Ю.П. Анискин. -М.: Изд-во МГИЭТ, 1994.-145 с.
17. Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. – СПб.: Питер, 2006. -269 с.
18. Ансофф, И. Стратегическое управление / И. Ансофф ; под ред. Л.И. Евенко ; пер. с англ. - М. : Экономика. 1999. - 519 с.
19. Аньшин В.М., Филин С.А. Менеджмент инвестиций и инноваций в малом и венчурном бизнесе/ В.М.Аньшин, С.А.Филин. - М.: Анкил, 2003.- 187 с.
20. Артюхов В.Г. Экономический и организационный механизм управления отраслевым комплексом в условиях перехода к рыночной экономике. Автореф. дисс... док. экон. наук: 08.00.05/ В.Г. Артюхов М: 1990 – 51 с.
21. Арустамов Э.А., Пахомкин А.Н., Митрофанов Т.П. Организация предпринимательской деятельности/ Э.А. Арустамов, А.Н. Пахомкин, Т.П. Митрофанов. – М.,2009. – 331 с.
22. Аслонов З.М. Экономическая оценка территориальной организации транспорта: Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05 /Аслонов Зафар Махкамович. -М.,1991.-20 с.
23. Аутсорсинг: создание высокоэффективных и конкурентоспособных организаций / под ред. Б.А.Аникина. - М.: ИНФРА - М, 2003. – 169 с.
24. Багиев Г.Л., Тарасевич В.М. Маркетинг/ Г.Л. Багиев, В.М. Тарасевич – СПб: Из-во СПб УЭФ, 1996. – 221 с.

- 25.Баев Л.А., Шугуров В.Э. Системный подход к определению/ Л.А. Баев, В.Э. Шугуров // Современные технологии в социально-экономических системах. - 1995. – 122 с.
- 26.Барвелл Ф. Автоматика и управление на транспорте: Пер. с англ.2-е изд./ Ф. Барвелл. -М.:Транспорт,1990 -367 с.
- 27.Барнетт Х. Американские буржуазные теории управления: Критический анализ/ Х. Барнетт. - М., 1978. – 321 с.
- 28.Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка/ Л.Е.Басовский. – М.: Инфра-М, 2007. -260 с.
- 29.Батурин А.П. Оптимальное развитие линейных транспортных систем/ А.П.Батурин. -М.: Транспорт,1991. -174 с.
- 30.Беленьский М.Н. Экономика пассажирских перевозок/ М.Н. Беленьский. – М.: Транспорт,1974 – 128 с.
- 31.Беленский А.С. Коммуникация и транспорт/ А.С.Беленский. -М.: 1985. – 131 с.
- 32.Белобрагим, В.Я. Региональная экономика: проблемы качества / В.Я. Белобрагим. - М. : АСМС, 2001. - С. 26
- 33.Берзин И.Э., Пикунова С.А., Савченко Н.Н., Фалько С.Г. Экономика предприятия: учеб. для вузов / Под ред. С.Г. Фалько. - М.: Дрофа, 2003. – 189 с.
- 34.Бобоев О.Б. Методология адаптации предприятий системы промышленного производства к условиям рыночной экономики: Автореф. дисс...докт.экон.наук: 08.00.05/ Бобоев Олимджон Бобоевич. -Душанбе, 1993.-39 с.
- 35.Бойматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности/ А.А. Бойматов. -Душанбе: Дониш, 1985 – 280 с.
- 36.Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л.Черникова.-М.:Транспорт,1981.-206 с.
- 37.Большаков А.С. Современный менеджмент: теория и практика [Текст] / А.С.Большаков. В.И.Михайлов. - СПб: Питер, 2000. – 127 с.

- 38.Борисов Е.Ф. Экономическая теория: Учебное пособие –2-е изд. перераб. и доп./ Е.Ф.Борисов. – М.: Юрайт,1998.-384 с.
- 39.Боркова Е.А. Стратегическое планирование/ Е.А.Боркова.- СПб.: СПбГИЭУ, 2009. -168 с.
- 40.Брайан Хейвуд Дж. Аутсорсинг: в поисках конкурентных преимуществ [Текст]: пер. с англ. / Хейвуд Дж. Брайан. - М.: Вильяме, 2002.- 186 с.
- 41.Бронштейн Я.Т. Программно-целевые методы в развитии региональной транспортной системы: Обзор/ Я.Т. Бронштейн.- Душанбе:ТаджикНИИНТИ,1987.-20 с.
- 42.Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности/ Т.Б.Бердникова. – М.: Инфра-М,2007. -212с.
- 43.Брагин Н.И. Государство и рынок/ Н.И.Брагин. - М.: Союз, 2000.-122 с.
- 44.Бугай, А.В. Формирование конкурентных преимуществ фирмы в условиях изменяющейся экономики: институциональный подход: автореф. дис. . канд. экон. наук: 08.00.05 / А.В. Бугай. - Иркутск, 2004.-22 с.
- 45.Будрин С.Б. Информационное обеспечение предприятий автосервиса: Учебное пособие/ С.Б. Будрин. - Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2000. - 104 с.
- 46.Будрин А.Г., Будрина Е.В., Божук С.Г., Тагиров Ш.М. Конкурентные и партнерские отношения между предприятиями в кластерных образованиях: Коллективная монография / Под ред. Будрина А.Г., Божук С.Г. – СПб.: СПбГИЭУ, 2010. – 324с.
- 47.Будрина Е.В. Определение устойчивости рынка транспортных услуг: модели и примеры/ Е.В. Будрина // Вестник ИНЖЭКОНА, 2014, серия «Экономика», вып. 1(68). С.140-144.
- 48.Будрина Е.В., Малевич Ю.В., Пластуняк И.А. Развитие модели управления транспортными операциями/ Е.В. Будрина, Ю.В.Малевич, И.А. Пластуняк // Вестник ИНЖЭКОНА, 2012, серия «Экономика», вып. 1(52) – С.259-264.

49. Будрина Е.В., Бочкарев А.А., Жданова И.Г., Логинова Н.А. и др. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: Коллективная монография / Под ред. д.э.н., проф. Е.В.Будриной. – СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 353с.
50. Будрина Е.В., Будрин А.Г., Лукинский В.С., Лукинский В.В., и др. Развитие транспорта и логистики: выявление и оценка синергетических эффектов (коллективная монография)/ Е.В. Будрина, А.Г. Будрин, В.С. Лукинский, В.В.Лукинский. - СПб.: СПбГИЭУ, 2006. – 230с.
- 51.Бункина М.К. Национальная экономика: учеб. пособие/ М.К. Бункина. – М.: Дело, 1997. -271 с.
- 52.Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств (Методика оценки эффективности использования)/ В.Д.Бурдаков. - М.: Стандартов, 1990. -160 с.
- 53.Бурдые П. Поле экономики / Бурдые П. Социальное пространство: поля и практики. Под ред. Н.А. Шматко. М.: Алетейя, 2005.- 129 с.
- 54.Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: учебное пособие для ВУЗов/ В.И. Бутов, В.Т. Игнатов, Н.П. Кетова. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с.
- 55.Бычков В.П. Экономика предприятия и основы предпринимательства в сфере автосервисных услуг/ В.П.Бычков.- М.: ИНФРА-М, 2012. -394 с.
- 56.Вайсман А. Стратегия маркетинга: 10 шагов к успеху. Стратегия менеджмента: 5 факторов успеха/ пер. с нем. Н.А. Врублевской. - М.: АО «Интерэксперт»: Экономика, 1995. - 135 с.
- 57.Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/ В.Г. Варнавский. -М.: Наука, 2005. - 315 с.
- 58.Васильева, З. А. Иерархия понятий конкурентоспособности объектов рынка / З. А. Васильева // Маркетинг в России и за рубежом. - 2006. - № 2(52). - С. 83 - 89.
- 59.Вещикин, Н.П. Маркетинг / Н.П. Вещикин .- М. : МГУК, 1999.-128 с.
- 60.Вишняковская И.В. О показателях уровней территориального развития //Региональное развитие и географическая среда/ И.В. Вишняковская. - М.,1991.- с.422-434.

- 61.Войтов А.Г. Экономика: учебник.3-е изд./ А.Г.Войтов. – М.: Информационно-внедренческий центр,1999.- 492 с.
- 62.Волгин В.В. Индивидуальный бизнес/ В.В.Волгин. – М.: «Ось-89», 2007. -432с.
- 63.Володин Е.П. ,Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом/ Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М.:Транспорт,1982.-224 с.
- 64.Воронин Г.П. Решение проблемы качества в России - дело всех, дело каждого/ Г.П.Воронин // Стандарты и качество, 1998, № 10.
- 65.Воронов, А. Конкуренция в XXI веке / А. Воронов // Маркетинг. - 2001. - № 5. - С. 16 - 24.
- 66.Восколович Н.А. Экономика платных услуг/ Н.А. Восколович. – М.: ЮНИТИ, 2007. -399с.
- 67.Гаджинский А.М. Логистика/ А.М. Гаджинский.- М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001 -131 с.
- 68.Галинина А.А. О сертификации услуг транспорта/ А.А.Галинина. // Сертификация, М: 1995 - № 4. С. 33
- 69.Гальперин В. М., Игнатъев С. М., Моргунов В.И. Микроэкономика. Т. 2/ В.М. Гальперин, С.М. Игнатъев, В.И. Моргунов. - СПб.: Экономическая школа, 2002. -215 с.
- 70.Гамидов Г.С., Колосов В.Г., Османов Н.О. Основы инноватики и инновационной деятельности/ Г.С. Гамидов, В.Г. Колосов, Н.О.Османов. СПб.: Политехника, 2000. С. 9.
- 71.Гельвановский, М.И. Конкурентоспособность в микро-, мезо- и макроуровневом измерениях / М.И. Гельвановский, В. Жековская, И. Трофимов // Российский экономический журнал. - 1998. - № 3. - С. 67-68.
- 72.Географический энциклопедический словарь. Понятие и термины. / Гл. ред. А.Ф. Трешников. Ред. кол. Э.Б. Алаев, П.М. Алимбиев, А.Г. Воронов и др. - М.: Сов. энциклопедия, 1988. – 443 с.

73.Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте/ Б.Л. Геронимус. - М.: Транспорт, 1985. - 224 с.

74.Герчикова И.Н. Менеджмент: учебник,2-е изд./ И.Н. Герчикова. - М.: Банки и биржи. ЮНИТИ,1995.-214 с.

75.Гирусов Э.В., Платонов Г.В. Мир в поисках концепции устойчивого развития/ Э.В. Гирусов, Г.В. Платонов.//Вест. Моск. ун-та. Сер.7, Философия.1996, -№ 1. -С. 12.

76.Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития/ С.Ю. Глазьев. - М.: Владар, 1993. -136 с.

77.Глазьев С.Ю., Львов Д.С., Фетисов Г.Г. Эволюция технико-экономических систем: возможности и границы центрального регулирования/ С.Ю.Глазьев, Д.С.Львов, Г.Г.Фетисов. - М.: Наука, 1992. -228 с.

78.Гличев, А.В. Очерки по экономике и организации управления качеством продукции / А.В. Гличев. Очерк 5. Потребности, спрос, качество и маркетинг // Стандарты и качество. - 1994. - № 12. - С. 19 - 24.

79.Глухов, А.Н. Информационные аспекты обеспечения конкурентоспособности промышленных товаров: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05 / А.Н. Глухов. - М., 2000. - 20 с.

80.Голиченко, О. Г. Национальная инновационная система России: состояние и пути развития / О. Г. Голиченко. - М.: Наука. 2006.- 178 с.

81.Годин А.М. Статистика/ А.М. Годин. Учебник, 3-ое изд. – М.,2007. - 459 с.

82.Гордиенко И. Аутсорсинг/ И. Гордиенко // Инфобизнес. - 2001. - № 25 (169). – С. 34

83.Горные регионы Центральной Азии. Проблемы устойчивого развития// Тезисы докладов международной конференции. –Душанбе: ТТУ, 1999 – 344 с.

84.Государство и бизнес: институциональные аспекты. - М.: ИМЭМО РАН. - 2006. - С.40.

85.Государственное регулирование национальной экономики /Под ред. Н.А. Платоновой и др. –М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008. -652с.

86.Гродин В.Э. Социальная политика и социальный маркетинг/ В.Э. Гродин – СПб: Из-во СПб УЭФ, 1993.-187 с.

87.Громека В.И. США: научно-технический потенциал/ В.И. Громека. - М.: Наука, 1977.- 120 с.

88.Гражданкина Е.В. Экономика малого предприятия/ Е.В. Гражданкина. - М.: Российский бухгалтер, 2008.-141с.

89.Грибов В.Д., Леонов А.Л. Экономика предприятия сервиса/ В.Д.Грибов, А.Л.Леонов. –М.: Кнарус, 2008. -278с.

90.Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте/ Н.Н.Громов, В.А.Персианов. - М.: Транспорт,1990.-336 с.

91.Гугняк В.Я. Институциональная парадигма и политической экономии: на примере Франции/ В.Я. Гугняк. - М.: Наука, 1999.-130 с.

92.Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание,1985.-64 с.

93. Гузков, И. Тенденции изменения конкурентоспособности отечественной продукции / И. Гузков, Н. Типова // Маркетинг. - 1997. - № 1. - С. 20 - 34.

94.Данилов И.П. Проблемы конкурентоспособности электротехнической продукции/ И.П. Данилов. - М.: Пресс-сервис, 1997. – 122 с.

95.Данько Т.П. Управление маркетингом/ Т.П. Данько. -М: ИНФРА-М, 1997.- 127 с.

96.Демб С.Б. Исследование и оптимизация пассажирских перевозок в местном сообщении с использованием экономико-математических методов и ЭВМ (на материалах Средней Азии): Автор. дисс...канд. экон. наук: 08.00.05/ С.Б. Демб. - Ташкент,1996.-18 с.

97. Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12, с. 40-52.

98. Дерябина, М.А. Теоретические и практические проблемы государственно-частного партнерства: доклад на секционном ученом совете

научного направления «Теория экономики» / М.А. Дерябина. - <http://www.inecon.ru/ru/index.php?go=Content&id=29>

99. Джабраилов А. Э. Развитие рынка транспортно-экспедиционных и таможенно-складских услуг (На примере Москвы и Московской области) : Дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.06/ А. Э. Джабраилов – М., 2000. - 163 с.

100. Джамshedов М. Региональный рынок потребительских товаров: формирование и пути стабилизации (на примере Республики Таджикистана). Автореф. дисс. канд. эконом. наук: 08.00.05/ М. Джамshedов. – Душанбе: ТГУК, 2000. - 23 с.

101. Джумаев Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР/ Д.Д. Джумаев. - Душанбе: Ирфон, 1990.-224 с.

102. Дмитриев О.А. Международные автобусные перевозки/ О.А.Дмитриев. -М.: Транспорт, 1983.- 216 с.

103. Доморников Ю. Ф. Логистика инфраструктурной поддержки малого предпринимательства: Дисс...на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00.06/ Ю.Ф. Доморников. –М., 1999. - 142 с.

104. Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ. - М.: ООО «И.Д. Вильямс», 2007. -С. 69.

105. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде/ И.Е.Евгеньев, Б.Б.Каримов. -М.: ООО «Трансдорнаука», 1997.-285 с.

106. Елисеев И.И., Юзбашев М.М. Общая теория статистики: учебник/ И.И. Елисеев, М.М.Юзбашев. - М.: Финансы и статистика, 1995 г.- 175 с.

107. Ерохин В.Я. Международное предпринимательство/ В.Я.Ерохин. – М.: Финансы и статистика, 2008. -390с.

108. Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. –М.: Юриспруденция, 2008. -279с

109. Ефимова М.Р., Петрова Е.В., Румянцев В.Н.. Общая теория статистики: Учебник/ М.Р.Ефимова, Е.В.Петрова, В.Н.Румянцев. - М.: ИНФРА.- М., 1999. –416 с.

110. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики)/ Е.А. Жуков. -М.:Наука,1990.-160 с.
111. Жуков В.И., Митрохин В.И. и др. Антикризисное управление/ В.И.Жуков, В.И.Митрохин. - М.: КТК «Дашков и К⁰», 2003 – 123 с.
112. Завода О.В. Концепция развития экономических отношений на транспорте/ О.В. Завода. -СПб:ИзПКСПбГИЭУ, 2010. –49 с.
113. Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н.Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998.-131 с.
114. Завьялов П.С., Демидов В.Е. Формула успеха: Маркетинг – сто вопросов – сто ответов о том, как эффективно работать на внешнем рынке/ П.С.Завьялов, В.Е.Демидов. -М.: 1995 г. – 128 с.
115. Завьялов, П.С. Проблемы международной конкурентоспособности товаропроизводителей / П.С. Завьялов // Маркетинг. - 1996. - № 2. - С. 20 - 32.
116. Закон Республики Таджикистан «О науке и государственной научно-технической политике» // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. – 1998 г.
117. Закон Республики Таджикистан «Об Академии наук Республики Таджикистан» // Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан, 2002 г.
118. Закон Республики Таджикистан «Об изобретениях» // Ведомости Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан, 28 февраля 2004г. (№17)
119. Закон Республики Таджикистан «О правовой охране топологий интегральных микросхем» от 22 декабря 2006г. (№218)
120. Закон Республики Таджикистан «О товарных знаках и знаках обслуживания» от 5 марта 2007г. (№234)
121. Закон Республики Таджикистан «О географических указаниях» от 5 марта 2007г. (№236).
122. Закон Республики Таджикистан «О технологическом парке» от 21 июля 2010г. (№629).
123. Закон Республики Таджикистан «Об инновационной деятельности» от 16 апреля 2012 г. (№ 822).

124. Закон Республики Таджикистан «О промышленных образцах» от 28 февраля 2004 г. (№16).

125. Закон Республики Таджикистан «О защите и государственной поддержке предпринимательства в Республике Таджикистан». //Садои мардум, 7 января 2011г.

126. Закон Республики Таджикистан «Об акционерных обществах». // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. – 1997г., № 4, стр.39.

127. Закон Республики Таджикистан «Об иностранных инвестициях». Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. – 1992г., № 8, стр.118.

128. Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». // Ведомости Маджлиси Оли Республики Таджикистан. – 1995г., № 22, стр.336.

129. Закон Республики Таджикистан «О приватизации государственной собственности». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г., №10, стр.160.

130. Закон Республики Таджикистан «О защите прав потребителей». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г., № 10, стр.135.

131. Закон Республики Таджикистан “О транспорте”. //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -2000г., № 11, стр.507.

132. Залманова М.Е. Логистика/ М.Е. Залманова. - Саратов: Саратовский гостехнический ун-т, 1995. -116 с.

133. Залесская М.В., Ровинский М.М. Создание и функционирование малых предприятий/ М.В. Залесская, М.М. Ровинский. -М.,1992. -55 с.

134. Замедлина А.Е. Предпринимательство/ А.Е. Замедлина. Учебник. - Ростов н/Д.: Феникс, 2007. -285 с.

135. Иванов И.А. Инновационный менеджмент/ И.А. Иванов. - Ростов н/Д: БАРО-ПРЕСС, 2001.- 226 с.

136. Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И. Иванова. - М.: Наука, 2002. -С. 16.

137. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта/ Р.Б. Ивуть. – Минск: БНГУ, 2007, -450 с.

138. Игошин Н.В. Инвестиции. Учебник./ Н.В.Игошин - М.: «Финансы», 1999. - 413 с.
139. Инновационный менеджмент. Справ. Пособие/Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. СПб.: Наука, 1997.-128 с.
140. Инновационный менеджмент. / Под ред. В. М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Наука, 1997.- 170 с.
141. Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / Под ред. В.М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Дело, 2006.- 120 с.
142. Инновационный менеджмент / Под ред. проф. В.А. Швандра, В.Я. Горфинкеля. - М.: Вузовский учебник, 2004.-113 с.
143. Инновационный менеджмент: учебник для вузов / С.Д. Ильенкова, Л.М. Гохберг, С.Ю. Ягудин и др.; под ред. проф. С.Д. Ильенковой. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2003.-128 с.
144. Интеллектуальная собственность. Основные материалы: пер. с англ. РАН. Сибирское отделение. -Новосибирск: Наука, 1993.- 120 с.
145. Иншаков О.В. Инновационный фактор национальной и региональной конкурентоспособности России / Е.Н. Александрова, И.В. Рындина//Региональная экономика: теория и практика.-2006. -№ 4 (31).-С. 13.
146. Исикава, К. Японские методы управления качеством / К. Исикава. - М.: Экономика. 1988. - 215 с.
147. Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий/ В.А.Кабинов, Р.К.Раджабов, А.Х.Катаев. - Душанбе: Типография минобразования,1993.-128 с.
148. Казакова Н.В., Атоян В.Р. О некоторых подходах к анализу развития инновационных систем в глобализирующемся мире/ Н.В. Казакова, В.Р.Атоян // Инновации. - 2007. - № 3 (101). - С. 27-34.
149. Календжян С.О. Партнерские связи / С.О. Календжян // Российское предпринимательство. - 2003. - №5. -С. 23

150. Капелюшников Р.И. Деконструкция Поланьи: заметки на полях «Великой трансформации»/ Р.И. Капелюшников // Социологический журнал. 2005. -№ 3. -С. 26
151. Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В.Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.
152. Калмийцев С. Маркетинг и конкурентоспособность полиграфической продукции / С. Калмийцев. - 1997. № 3. - С. 30-36.
153. Калягин Г.В. Конкурентоспособность кооперации в переходной экономике: институциональный подход/ Г.В. Калягин. –М.:Инфра-М, 2004. -158 с.
154. Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/ С.Г. Капканщиков. М.: Кнорус, 2006. -348с.
155. Катаев А.Х. Региональная инфраструктура: содержание, планирование и эффективность развития/ А.Х.Катаев. - Душанбе: Ирфон,1990.- 208 с.
156. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок/ А.Х.Катаев, В.А. Кабинов. - Душанбе: Первая типография,1995.-188 с.
157. Катаев А.Х. Транспортная инфраструктура рыночной экономики/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов. - Душанбе: Первая типография,1997.-110 с.
158. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов.. – Душанбе: Ирфон, 2000. – 172 с.
159. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х.. Основы транспортного обслуживания регионов/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов, Х.Х. Хабибуллоев. – Душанбе: ТТУ, 2000. – 114с.
160. Каюмов Н.К. Еще раз о необходимости ускорения темпов экономического роста.// Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Н.К. Каюмов. –Душанбе, 2006. -№ 2.- С.33

161. Кейнс Дж. Общая теория занятости, процента и денег. Антология экономической классики. Т. 2. / Пер. англ./ Дж. Кейнс. М.: Экономика, 1992.- 221 с.

162. Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов. - Ростов н/Д: Феникс, 2002.- 132 с.

163. Криченко Т.В. Финансовый менеджмент/ Т.В. Криченко. –М.: Дашков и К, 2008. -625с.

164. Ковалев Н.Р. Региональная производственная инфраструктура: планирование и интенсификация/ Н.Р. Ковалев. -Владивосток,1987.-142 с.

165. Ковалев А.И., Войленко В.В. Маркетинговый анализ/ А.И.Ковалев, В.В.Войленко. М: Центр экономики и маркетинга, 1996 г.-221 с.

166. Ковалев Г.Д. Инновационные коммуникации/ Г.Д. Ковалев. -М.: ЮНИТИ, 2000. -138 с.

167. Коваленко Е.Г. Англо-русский словарь по науковедению/ Е.Г. Коваленко. - М.: Издательство «ЭТС», 1999.- 456 с.

168. Ковшов Г.Н. Моделирование основных направлений транспорта в системе народнохозяйственного планирования/ Г.Н. Ковшов. -М.:Наука,1985.- 200 с.

169. Кожухар В.М. Практикум по экономической оценке инвестиций/ В.М. Кожухар. -М., 2007.-146 с.

170. Кокушкина Е. В. Методы оценки адаптационных свойств микрологистических систем (На примере автотранспортных предприятий) : Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.06/ Е. В. Кокушкина.- Саратов, 1999. - 187 с.

171. Количественные методы в экономических исследованиях /Под ред. М.В.Грачевой, Л.Н.Фадеевой, Ю.Н.Черемных. – М.:ЮНИТИ, 2004. -791с.

172. Колосов В.Г. Основы инноватики: учебное пособие/ В.Г.Колосов.- СПб.: Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -69 с.

173. Комаров А.В., Рязанцев Б.С., Цурков Н.С. Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства/ А.В.Комаров, Б.С.Рязанцев, Н.С.Цурков.- М.: Транспорт, 1988.-205 с.

174. Комарова И. А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ И. А. Комарова. –М., 2007.-22 с.

175. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике/ С.Д.Комилов, Н.К.Каюмов, М.Н.Нурмахмадов. - Душанбе, 1998.-141 с.

176. Комилов С.Д. Проблемы повышения инновационной активности предприятия в Республике Таджикистан/ С.Д.Комилов// Проблемы современной экономики, 2009. -№1(29). -С. 12

177. Комилов С.Д., Алиева Г.Ш. Предпринимательство и менеджмент развития инновационной деятельности/ С.Д. Комилов, Г.Ш.Алиева. - Душанбе: Ирфон, 2008.-220с.

178. Комплексная программа научно-технического прогресса на 1991-2010 гг. Региональный раздел 4.12. Комплексная программа НТП Таджикской ССР. -М.,1988. -64 с.

179. Комплексная оценка эффективности систем городского пассажирского транспорта. -М.:МГЦНТИ,1990. -24 с.

180. Кондорсэ Ж.А. Эскиз исторической картины прогресса человеческого разума/ Ж.А. Кондорсэ. - М., 1936.- 123 с.

181. Кондратьев Н.Д. Основы проблемы экономической динамики/ Н.Д. Кондратьев. - М.: Наука, 1991. – 156 с.

182. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/ Н.Д. Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. 243 с.

183. Кондрашов С. В. Организация и регулирование коммерческой деятельности в логистических мультимедийных системах : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / С. В.Кондрашов. -СПб., 2000. - 171 с.

184. Котлер Ф. Маркетинг менеджмент/ Ф. Котлер. - СПб. «Питер»,1999.- 896 с.
185. Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Дж., Вонг В. Основы маркетинга: Пер. с англ.-2-е изд / Ф. Котлер, Г. Армстронг, Дж. Сондерс, В. Вонг.- М.;СПб.: Изд. дом «Вильямс», 1998. –1056 с.
186. Кочнев Ф.П. Пассажирские перевозки на железнодорожном транспорте/ Ф.П. Кочнев. -М.: Транспорт, 1980 г.-495 с.
187. Крутиков Ф.А. Конъюнктура рынка при социализме/ Ф.А.Крутиков. – М.: Экономика, 1968 – 123 с.
188. Крылов И.В. Маркетинг (Психология маркетинговых коммуникаций)/ И.В. Крылов. М.: Центр, 1998 г. -189 с.
189. Крылов Э.И. Анализ эффективности производства, научно-технического прогресса и хозяйственного механизма/ И.В. Крылов. -М.: Финансы и статистика,1991. -145 с.
190. Крысин Л.П. Толковый словарь иноязычных слов/ Л.П. Крысин. - М.: Рус. яз., 2002. – 489 с.
191. Кугаевский А.А. Эффективность регионального транспортного комплекса/ А.А. Кугаевский. - Новосибирск: Наука,1989. -128 с.
192. Кузик Б.Н., Кушлин В.И., Яковец Ю.В.Прогнозирование и стратегическое планирование социально-экономического развития - М.: 2007. - 426 с.
193. Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах(на примере пассажирского автотранспортного предприятия): диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук: 08.00. 06 / Н.В. Кузичкина. -Саратов, 2000.-197 с.
194. Кузнецова О.В. Экономическое развитие регионов: теоретическое и практическое аспекты государственного регулирования/ О.В. Кузнецова. - М.: Эдиториал УРСС, 2002. – 189 с.
195. Кукура С П. Теория корпоративного управления/ С.П. Кукура. - М.: Экономика, 2004. - С. 105.

196. Кураков, Л.П. Большой толковый словарь экономических и юридических терминов / Л.П. Кураков, В.Л. Кураков. - М. : Вуз и школа, 2001. - 720 с.
197. Куранов, Л.П. Экономическая теория / Л.П. Куранов. - М. : Пресс-сервис, 1998. - 688 с.
198. Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270 с.
199. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А. Кутейников. - М.: Наука, 1990.- 128 с.
200. Ламбен Ж.Ж. Стратегический маркетинг/ Ж.Ж. Ламбен. СПб. Наука, 1996 г. – 589 с.
201. Ланцов В.А. Методы научно – технического, экономического и социального прогнозирования/ В.А. Ланцов.– СПб: Из-во СПб УЭФ, 1993.-136 с.
202. Лапуста М.Г. Индивидуальный предприниматель/ М.Г. Лапуста.- М.: Инфра-М, 2006.-262 с.
203. Ларин, С.Н. Государственно-частное партнерство: зарубежный опыт и российские реалии / С.Н. Ларин // Государственно-частное партнерство в инновационных системах / под общ. ред. С.Н. Сильверстова. - М.: Изд-во ЛКИ, 2008. - С. 51-62.
204. Ларионов И.К. Стратегия социального управления/ И.К. Ларионов. - М.: КТК «Дашков и К⁰», 2006 – 131 с.
205. Лебедева И.М. Японский экономический феномен: роль государства / И.М. Лебедева. //Проблемы теории и практики управления, 1995, -№ 1. С. 22
206. Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы/ Р.Г. Леонтьев. - М.: Наука, 1987. - 152 с.
207. Леонтьев В. Экономическое эссе/ В. Леонтьев. - М.: Политиздат, 1990. - С. 15.
208. Лифиц И. М. Конкурентоспособность товаров и услуг: учеб. пособие/ И. М. Лифиц. -М.: Высшее образование, 2007. -390с.

209. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.
210. Лисенко Е.М. Организация перевозок пассажиров в пригородных автобусных сообщениях/ Е.М. Лисенко. -М.: ЦБНТИ, 1986. -52 с.
211. Лопов Ю.И., Яковенко О.В. Управление проектами/ Ю.И.Лопов, О.В.Яковенко. –М.: Инфра-М, 2008. -208 с.
212. Луканин В.Н., Трофименко Ю.В. Снижение экологических нагрузок на окружающую среду при работе автомобильного транспорта/ В.Н.Луканин, Ю.В.Трофименко //Итоги науки и техн. ВИНТИ. Автомобильный транспорт. - М.,1996.- 139 с.
213. Луконина М.В. Аутсорсинг: новая форма работы с кадрами / М.В. Луконина, М.В. Афонина //Справочник кадровика. 2005. №2. – 128 с.
214. Лунев, В.Л. Управление зарубежной промышленной фирмой : курс лекций / В.Л. Лунев. - Новосибирск, 1995. - 110 с.
215. Львов Д.С. Экономическая наука в новой России/ Д.С. Львов.. //Вестник РАН, 1997, -№ 4.с.13
216. Ляско В.И., Прудовский Б.Д. Оптимизация размещения предприятий технического обслуживания и ремонта подвижного состава/ В.И.Ляско, Б.Д.Прудовский. - М.: Транспорт,1987. - 96 с.
217. Лягин В.Е., Ляшенко В.И., Павлов К.В., Хахулин В.В. Развитие малого предпринимательства: отечественный и зарубежный опыт/ В.Е.Лягин, В.И.Ляшенко, К.В.Павлов, В.В.Хахулин. –М.: Экономист, 2006. -253с.;
218. Макконелл К.Л., Брю С.Л. Экономикс. Принципы проблемы и политика/ К.Л.Макконелл, С.Л.Брю. М.: Республика, 1992 г. 425с.
219. Максимчук Е. Риск в сфере производства/ Е. Максимчук // Риск. 2002. - № 2.-С.56
220. Малый бизнес /Под ред. В.Я. Гофинкеля, В.А. Швандара. –М.: ЮНИТИ, 2007. -495с.

221. Мальчикова А. Г. Организация логистических потоков в системе городских пассажирских перевозок : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.06 / А. Г. Мальчикова .-СПб., 2000. - 135 с.
222. Мандрица В.М., Краев В.Н. Прогнозирования перевозок грузов на автомобильном транспорте. -М.: транспорт,1981. -152 с.
223. Марк Сондерс, Филипп Льюис, Эйдриен Торнхилл. Методы проведения экономических исследований. -М.: Эксмо,2006. -622с.
224. Маркс, К. Капитал: критика политической экономии / К. Маркс. - Т. III. -335с.
225. Маршал А. Принципы политической экономии. В 3-х т./ А. Маршал. - М., 1983.- 332с.
226. Мазоль С.И. Экономика малого бизнеса/ С.И. Мазоль. -Минск: Книжный дом, 2004. -268 с.
227. Медведев В. А. Общественное производства и сфера услуг/ В. А. Медведев. М.: 1968 г. -125с.
228. Медынский В.Г., Ильдеменов С.В. Реинжиниринг инновационного предпринимательства/ В.Г.Медынский, С.В.Ильдеменов.- М.: ЮНИТИ, 1999. - 145с.
229. Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. -145с.
230. Менеджмент (современный российский менеджмент) : учеб. пособие / Б. А. Денисов, М.Л. Разу, Ф.М. Русинов, Р. А. Фатхутдинов. - М. : ФБК «Пресс», 2000. - 504 с.
231. Менсфилд Э. Экономика научно-технического прогресса/ Э. Менсфилд. - М.: Прогресс, 1970 – 123с.
232. Методы оптимизации в транспортном процессе. - М.,1991.- 162 с.
233. Методы народнохозяйственного прогнозирования /Под ред. Н.П.Федоренко, А.И. Анчишкина, Ю.В.Яременко. - М.: Наука,1985.- 472 с.
234. Методы и практика определения эффективности капитальных вложений и новой техники. -М.: Наука, 1983. -168 с.

235. Минакир П.А. Моделирование региональных экономических систем/ П.А. Минакир. - Владивосток, 1983.- С.25
236. Моисеева Н., Пискунова Н., Костин Г. Маркетинг и конкурентоспособность образовательного учреждения (ВУЗА)/ Н. Моисеева, Н. Пискунова, Г. Костин // Маркетинг N5, 1999. - с. 77-89.- С.146
237. Мончев Н. Разработки нововведения/ Н. Мончев. - М., 1976. – 112с.
238. Морозов Ю. Инновационный менеджмент/ Ю. Морозов. - Н.Новгород: Изд-во Н.НГУ, 1997.-225 с.
239. Москвин В. А. Управление качеством в бизнесе: Рекомендации для руководителей предприятий, банков, риск-менеджеров/ В.А.Москвин. М.: Финансы и статистика, 2006. -384 с.
240. Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М. Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004.-225 с.
241. Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 81-82
242. Мюллер В.К. Англорусский словарь/ В.К.Мюллер. - М.: Рус. яз., 2000-552 с.
243. Назаров Т.Н. Некоторые проблемы развития рыночной экономики и повышения ее эффективности/ Т.Н. Назаров// Экономика Таджикистана: стратегия развития. – Душанбе, 2006. -№ 2.-С. 32
244. Нельсон Р., Уинтер С. Эволюционная теория экономических изменений/ Р.Нельсон, С.Уинтер. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 2000. -223 с.
245. Новоселов А.С. Рыночная инфраструктура региона/ А.С.Новоселов. – Новосибирск: ЭКОР, 1996. –288 с.
246. Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента/ Н.П. Носов, С.А.Ульянов. - М.: МГИУ, 1998.- 125 с.
247. Научно-технический прогресс. словарь/Сост. В. Горохов, В. Халипов. М.: Политиздат, 1987. -224 с.

248. Ненанд Пасек, Дэниел Торнайл. Развивающие рынки. Уроки успешной деятельности и перспективы развития различных рынков/ Пасек Ненанд, Торнайл Дэниел. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. -273 с.
249. Николаева Т.И. Менеджмент в торговле/ Т.И. Николаева. – М.,2006. - 317 с.
250. Нормативно-справочные материалы к расчетам экономической эффективности новой техники, улучшения качества продукции и надбавок к оптовым ценам за эффективность. - М.: НАМИ, НИИАТ,1986. -460 с.
251. Новоселова Л.А., Карашев К.В., Ефимова Л.Г. Практика рассмотрения коммерческих споров/ Л.А.Новоселова, К.В.Карашев, Л.Г.Ефимова. –М.: Статус, 2008. -266с.
252. Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И.Образцова, П.Г.Кузнецов, С.Б.Пшеничников. -М.: Наука,1990. -191 с.
253. Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие/ А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.
254. Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А. Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. -132 с.
255. Олдрич Х. Предпринимательские стратегии в новых организационных популяциях / Западная экономическая социология: Хрестоматия современной классики / Сост. и научн. ред. В.В. Радаев. Пер. М.С. Добрякова. М.: РОССПЭН, 2004. –С. 25
256. Определение эффективности капитальных вложений на транспорте /Под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица: Сборник трудов в кн.8. - М.: ВНИИСИ, 1982.- 104 с.
257. Оптнер С.Д. Системный анализ для решения деловых и промышленных проблем/ С.Д. Оптнер . - М.: Сов. радио, 1969. - 215 с.
258. Организация предпринимательской деятельности /Под ред.В.Я.Горфинкеля и В.А. Швандара. – М.:ЮНИТИ, 2004.-525с.

259. Островский, Г. Конкурентоспособность предприятия как объект управления / Островский Г. // Консультант директора. - - № 20. - С. 34 - 36.

260. Павлова В.П., Карабельникова Н. Проблемы рационального размещения производительных сил/ В.П.Павлова, Н. Карабельникова //Плановое хозяйство. -М., 1990.,№ 1.-134 с.

261. Панкратов Ф.Г., Баженов Ю.К., Шахурин В.Г. Основы рекламы/ Ф.Г.Панкратов, Ю.К.Баженов, В.Г.Шахурин. - М.,2007.- 530с.

262. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч.1/ С.А. Панов. -М.: Высшая школа,1969. - 144 с.

263. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч. 2/ С.А. Панов. -М.: Высшая школа,1969. - 150 с.

264. Панов, А.И. Стратегический менеджмент : учеб. пособие для вузов / А.И. Панов, И.О. Коробейников. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : ЮНИТИ-ДАНА, 2004. - 285 с.

265. Панина Е.В. Проблемы становления и развития рыночной инфраструктуры в условиях переходного периода/ Е.В.Панина. – М., 1998. – 118 с.

266. Панкратов Ф.Г. Коммерческая деятельность/ Ф.Г. Панкратов.– М.:Дашков и К,2008. -499с.

267. Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/ Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М.: Транспорт,1989. - 128 с.

268. Перлани И. Нововведения в организациях/ Перлани И. - М., 1980. – 185 с.

269. Персианов В.А., Скалов Ю.К., Усков Н.С. Моделирование транспортных систем. -М.: Транспорт,1972. -208 с.

270. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт/ В.А. Персианов. // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.- С. 32

271. Песоцкая Е.В. Моделирование социально – экономического развития малых и средних городов России/ Е.В. Песоцкая. -СПб.: Из-во СПб УЭФ, 1994.-123 с.
272. Пестов К.Т. Совершенствование территориальных пропорций развития автомобильных дорог в Таджикской ССР/ К.Т. Пестов. - Душанбе:Тадж.НИИНТИ,1987.-36с.
273. Петер А. Стренбрик. Оптимизация транспортных сетей/ А. Стренбрик Петер. -М.: Транспорт,1981. - 320 с.
274. Петров А.Н. Методология выработки стратегии развития предприятия/ А.Н.Петров. - СПб: Изд-во СПб УЭФ, 1992.-132 с.
275. Петрова Г.В. Правовые основы коммерции/ Г.В.Петрова. –М, 2006. – 206 с.
276. Пешкова Е.П. Маркетинговый анализ деятельности фирмы/ Е.П.Пешкова. -М.: “Ось-89”,1996. -80 с.
277. Поносов Ю.К. Исследование методов совершенствования размещения подвижного состава в автотранспортных объединениях: Автореф. дисс...канд. экон. наук: 08.00.05/ Ю.К. Поносов - М.,1979.-17 с.
278. Попков В.П., Естафьева Е.В. Организация предпринимательской деятельности/ В.П. Попков, Е.В. Естафьева. – СПб.: Питер, 2007. -343с.
279. Попов Ю.И., Яковенко О.В. Управление проектами/ Ю.И.Попов, О.В.Яковенко.–М.:Инфра,2008. -207 с.
280. Попова Г.Б. Формирование пассажиропотоков в зале загородного кратковременного отдыха крупных городов: Автореф. дисс. канд. экон. наук:08.00.05/ Г.Б. Попова–М., 1985. -20 с.
281. Покровская Е.А. Лобанов И.Б. Бизнес-коммуникации/ Е.А.Покровская, И.Б.Лобанов. –М.: ЮНИТИ, 2006. -286с.
282. Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Найдхаус. Экономика: Пер. с англ./ А. Пол Самуэльсон, Д. Найдхаус Вильям. –М.: «БИНОМ», «Лаборатория Базовых Знаний»,1997. –800 с.

283. Половцева Ф.П. Коммерческая деятельность/ Ф.П. Половцева. М.: Инфра-М, 2006. -246 с.

284. Портер, М. Международная конкуренция / М. Портер ; пер. с англ. ; под ред. и с предисловием В.Д. Щетинина. - М. : Международные отношения, 2004. - 896 с.

285. Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 23 января 2015 г. [офиц.текст] -37 с.

286. Послание Президента Республики Таджикистан Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20.01. 2016 г [офиц.текст]- 56 с.

287. Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Концепции государственной научно- технической политики Республики Таджикистан» (1999г).

288. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы развития точных наук в Республике Таджикистан на 2005-2008 годы» (2003г).

289. Постановление Правительства Республики Таджикистан «О государственной поддержке формирования, использования защиты национальных информационных ресурсов Республики Таджикистан» (2003г).

290. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Правил формирования, экспертизы, утверждения, финансирования и реализации научных и научно – технических программ и проектов, финансируемых из государственного бюджета Республики Таджикистан» (2006г).

291. Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Стратегии Республики Таджикистан в области науки и технологий на 2007-2015 годы» (2006).

292. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы подготовки научных кадров в Республике Таджикистан на 2009-2015 годы» (2008).

293. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы интеграции науки и высшего образования Республики Таджикистан на 2010-2015 годы» (2009г).

294. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы внедрения научно – технических достижений в промышленное производство Республики Таджикистан на 2010-2015 годы» (2009г).

295. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Программы развития естественных, математических наук на 2010-2020годы» (2010г).

296. Постановление Правительства Республики Таджикистан «Об утверждении Перечня приоритетных направлений научных исследований в Республике Таджикистан на 2010-2012 годы» (2010г).

297. Постановление Правительства Республики Таджикистан «О Стратегии Республики Таджикистан в области науки и технологий на 2011 – 2015 годы» (Новая редакция, 2011г.)

298. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан // Под общей редакцией Ашурова А.А. Душанбе: Минавтотранс РТ, 2001. -45 с.

299. Предпринимательская деятельность: трастовые услуги населению. – М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008. -238с.

300. Предпринимательство /Под ред. В.Я. Горфинкеля, Т.Б. Поляка, В.А. Швандара. – М.: ЮНИТИ, 2005. -735с.

301. Пригожий А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А. Пригожий. М: Политиздат, 1989. – 154 с.

302. Прищепенко В.В. Маркетинг-менеджмент развития (перспектива инновационного менеджмента)/ В.В. Прищепенко. - Волгоград: Волгоградское научное издательство, 2005.-С.37.

303. Проблемы развития законодательства о малом и среднем предпринимательстве /Под ред. Гандилова Т.М. и др. –М: Экономика, 2007. - 415с.
304. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / Под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица. - М.: Наука,1982 - 328 с.
305. Программа экономических преобразований Республики Таджикистан на 1995-2000 гг. - Душанбе,1995. -62 с.
306. Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг. от 30 апреля 2011 года № 227.
307. Перспективное планирование транспортно-экономических связей в СССР //Коллектив авторов. Труды ИКТП. - М.:Транспорт,1968. -160 с.
308. Петухов, Р.М. Оценка эффективности промышленного производства (методы и показатели) / Р.М. Петухов. - М. : Экономика, 1990. - 95 с.
309. Пунин Е.И. Маркетинг, менеджмент и ценообразования на предприятиях (в условиях рыночной экономики) /Под ред. Оболинского Э.И. - М.: “Международные отношения”, 1993. – 225 с.
310. Пути повышения эффективности работы автобусов на пригородных и междугородных сообщениях /Науч. рук. Сатторов Р.С., отв. исп. Раджабов Р.К. Отчет ТПИ № ГР 01850016294.-Душанбе,1986. -170 с.
311. Раджабов Р.К. Совершенствование планирования размещения предприятий пассажирского автобусного транспорта: Дисс...канд. экон. наук:08.00.05/ Раджабов Раджаб Кучакович.- М., МАДИ, 1983.- 237 с.
312. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук .-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56
313. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка платных услуг: монография/ Р.К. Раджабов. -Душанбе: Ирфон, 2014.-190с.
314. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка таможенных услуг: монография/ Р.К. Раджабов.-Душанбе: Ирфон, 2014.-148с.

315. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты: монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.–Душанбе: «Ирфон», 2011. -204с.

316. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон,1999. – 187с.

317. Раджабов Р.К., Алибоева М.М. Транспортный маркетинг/ Р.К.Раджабов, М.М.Алибоева. –Душанбе: Ирфон,2004. -141 с.

318. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К.Раджабов, Х.Н.Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х.Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007.-544с.

319. Раджабов Р.К., Раджабова Н.Р. Становление и развитие государственно-частное партнерства таможни и бизнеса в Республике Таджикистан/ Р.К.Раджабов, Н.Р.Раджабова // В коллективной монографии «Проблемы взаимодействия гражданского общества, государства и бизнеса: опыт России и Германии». –Ростов н/Д.: СКАГС, 2012. –С.424-431.

320. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг/ Р.К. Раджабов, А. Рауфи, Ф.Х.Азизов // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук.-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56

321. Райзберг Б.А. Рыночная экономика/ Б.А. Райзберг. -М.: Изд-во ТОО “Ред. журнала “Деловая жизнь”,1995. – 226 с.

322. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 496 с.

323. Разумова И.В. Развитие инфраструктурного обеспечения предпринимательской деятельности в регионе/И.В.Разумова. –СПб.2012. – 125 с.

324. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. -Душанбе: Ирфон, 2002. -255 с.

325. Рауфи А. С единством к рынку/Под общей редакции д.э.н., профессора И.Асророва. -Душанбе: Дониш, 2006. -244с.
326. Рауфи А. Конкурентная экономика: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. -Душанбе: Дониш, 2014. -608 с.
327. Рафел, М., Рафел, Н. Как завоевать клиента / М. Рафел, Н. Рафел. - СПб: Питер Пресс, 1996. - 352 с.
328. Рахимов Р.К. Макроэкономические показатели развития народного хозяйства Республики Таджикистан/ Р.К.Рахимов //Экономика Таджикистана: Стратегия развития.- Душанбе, 2001, №4. с.31-47.
329. Рахимов Р.К. К вопросу финансово-кредитных рычагах развития экономики Таджикистана/ Р.К. Рахимов.// Экономика Таджикистана: стратегия развития., -Душанбе, 2005. -№ 4. -С. 34 -57.
330. Региональная экономика /Под ред. В.И. Видяпина, М.В.Степанова. М.: Инфра-М, 2008. -666с.
331. Регионоведение / В.А.Дергачев, Л.Б.Вардомский. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 463с.
332. Регионы Таджикистана/под ред. Джабарова А.О. Душанбе: Агенства по статистике при Президенте РТ, 2014. -357 с.
333. Рейтинг российских университетов // Карьера. N2, 1998. - с. 18-29.
334. Рейтинг стран мира по индексу инноваций-2013//<http://gtmarket.ru/ratings/global-innovation-index/info>
335. Рейтинг стран мира по индексу инноваций-2014, Режим доступа: <http://www.euroosvita.net/index.php/?category=1&id=3407>. (дата обращения: 11.09.2015 г).
336. Рейтинг стран мира по уровню расходов на НИОКР, Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/research-and-development-expenditure/info>. (Дата обращения: 10.10.2015 г).
337. Рихтер К.Ю., Минаев А.П. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов/ К.Ю.Рихтер, А.П. Минаев. -М.,1984. -84 с.

338. Робертс Дж. Рынки совершенной и несовершенной конкуренции / Экономическая теория / Под ред. Дж. Итуэлла, М. Милгейта, П. Ньюмена / Науч. ред. В.С. Автономов. М.: Инфра-М, 2004. -232 с.
339. Робинсон Дж. Экономическая теория несовершенной конкуренции/ Дж. Робинсон. М.: Прогресс, 1986. -265 с.
340. Родников А.Н. Логистика: терминологический словарь/ А.Н. Родников. – М.: Экономика, 1995.- 195 с.
341. Российская банковская энциклопедия. гл. ред. О.А. Лаврушин, Энцикл. творч. ассоц. при Акад. естеств. наук. – М.: ЭТА, 1995-335 с.
342. Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием/ А.Е. Рубцов.-Спб: СПбГИЭУ, 2007. -190 с.
343. Рынок: Бизнес. Коммерция. Экономика: толковый терминологический словарь. - М. : Информационно-внедренческий центр, 1995.- 560 с.
344. Рязов Н.Н. Общая теория статистики/ Н.Н. Рязов. - М.:Статистика,1979.-344с.
345. Савченко В.Е. Современное предпринимательство. Экономические и организационные основы/ В.Е. Савченко. –М.: Издательство «Известия», 2006. - 310с.
346. Саидахмедов С. С. Организация управления пригородными автобусными перевозками в Таджикской ССР: Автореф. дисс.канд. экон. наук: 08.00.05/ С.С.Саидахмедов -М., 1991.-18 с.
347. Сакс Дж. Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход: Пер. с англ./ Дж. Д.Сакс, Ф.Б.Ларрен – М.: Дело, 1996. –848с.
348. Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б. Санто. - М.: Прогресс, 1990.-236 с.
349. Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1/ П.А. Самуэльсон - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - с. 38.

350. Сангинов О. К. Пассажирский автомобильный транспорт и социально-экономическое развитие горных регионов/ О.К.Сангинов. – Душанбе: Ирфон, 1999. – 70 с.
351. Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора М.П. Улицкого и д.э.н., профессора О.Б. Бобоева.. Душанбе: Ирфон, 2002.-125 с.
352. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов. Дисс...докт.экон.наук: 08.00.05 /Сангинов Облокул Камарович-Душанбе,2003.-330с.
353. Сахал Д. Технический прогресс: концепции, модели, оценки: пер. с англ./ Д. Сахал - М.: Финансы и статистика, 1985.-226 с.
354. Селезнев, А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России / А.З. Селезнев. - М. : Юристъ, 1999. - 384 с.
355. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе/ В.И. Сергеев. -М.: «Банки и биржи», 2001. -186 с.
356. Сивограков О.В. Региональные пассажирские транспортные системы/ О.В. Сивограков. - Минск: Наука и техника,1988. -135 с.
357. Сидыков Э. Региональный транспортный комплекс: формирование и развитие/ Э. Сидыков.- Душанбе, Ирфон 1987.- 208 с.
358. Сметанин С.И. История предпринимательства в России/ С.И. Сметанин. – М.: Кнорус, 2006. -192с.
359. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка/ А.А. Смехов. –М.: Транспорт,1998 г. -120 с.
360. Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики. -СПб.: ГУЭФ, 1997.-165 с.
361. Соловьев К.В. Комплексная оценка конкурентоспособности транспортного предприятия/ К.В. Соловьев // Экономика, 2008. -№ 4. С. 25
362. Состояние и пути развития транспортного обеспечения АПК. - М.: Ин-т “Инфорагротех”,1991. - 35 с.

363. Социально-экономические аспекты развития автомобильного транспорта: Сб. науч. трудов ЛИЭИ. -Л., 1988.-112 с.
364. Социально-экономическое положение Республики Таджикистан в 2014 году: статсборник.- Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2015.-223 с.
365. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов/ А.Смит. - М.:, Соцэкгиз, 193!. - т. 2, с. 279-280.
366. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. -Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикиста, 2015. -456 с.
367. Стиглер Дж. Совершенная конкуренция: исторический ракурс / Теория фирмы. Под ред. В.М. Гальперина. СПб.: Экономическая школа, 1995.
368. Среднесрочная экономическая стратегия Правительства республики Таджикистан на 1998-2001 гг. - Душанбе, 1998.-13 с.
369. Таджикистан в цифрах: статистический сборник. Душанбе, АПСПРТ, 2015. – 66 с.
370. Таджикистан и страны СНГ за 2014 год: статистический сборник. Душанбе, АПСПРТ, 2015. -78 с.
371. Терешина Н.П., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Рышков А.В. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом вне-транспортного эффекта/ Н.П.Терешина, А.П.Абрамов, В.Г.Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. 2002. -№ 4.-123 с.
372. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями / Сокр. пер. с англ. авт. предисл. и науч. Ред.К.Ф. Пузыня. - М.: Экономика, 1989.-145 с.
373. Титов К. Региональная промышленная политика: цели, задачи, приоритеты/ К. Титов // Проблемы теории и практики управления. 2002. № 5. с. 55-60
374. Титов А.Б. Маркетинг и управление инновациями/ А.Б.Титов. - СПб: Питер, 2001. С.224 с.

375. Транспорт и связь Республики Таджикистан: 20 – лет государственной независимости. Статистический сборник. – Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2011. – 60 с.

376. Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник. - Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2015.- 60 с.

377. Транспортные тарифы/Под ред. В.А. Дмитриева.- М.: Транспорт, 1983.-232 с.

378. Трегубов В. Н. Моделирование и анализ функционирования микрологистических систем с учетом человеческого фактора (на примере автотранспортных предприятий). Автореф дисс... на соискание ученой степени канд. экон. наук: 08.00.05/ В.Н.Трегубов - Саратов, 1999. - 19 с.

379. Тоштаров Г.А. Григорьева Е.М. Финансовая среда предпринимательства и предпринимательские риски/ Г.А. Тоштаров, Е.М. Григорьева. –М.: Финансы и статистика, 2006. -255с.

380. Туревский И.С. Экономика отрасли. Автомобильный транспорт/ И.С. Туревский. – М.,: ИНФРА-М, 2011.-185 с.

381. Туренко Б.Г. Стратегическое управление предприятием (теоретико-методологический аспект)/ Б.Г. Туренко. – Иркутск: БГУЭП, 2008. -234 с.

382. Тэпман Л.Н. Предпринимательское управление. Зарубежный опыт/ Л.Н. Тэпман. –М.: ЮНИТИ, 2004. -220с.

383. Уваров С.А. Логистика в системе организации предпринимательской деятельности коммерческих структур : дисс.. докт.. экон. наук : 08.00.06 / С.А.Уваров. 1997. - 360 с.

384. Украинцев В. Б. Логистические аспекты формирования конкурентных отношений на региональном рынке товаров и услуг : автореферат дисс..док. экон. наук : 08.00 . 06 / В. Б. Украинцев. Санкт - Петербург, 1999. - 27 с.

385. Улицкий М.П. Исследование некоторых вопросов экономического регулирования работы автотранспортных предприятий: Дисс...канд. экон. наук: 08.00.05/ Улицкий Михаил Петрович.- М.,1969.-205 с.

386. Улицкий М.П. Совершенствование хозяйственного механизма социально – производственной системы городского пассажирского транспорта. Автореф. дисс...докт. экон. наук: 08.00.05/ Улицкий Михаил Петрович.- М., 1986.-26 с.

387. Улицкая Н.М. Управление имущественным комплексом городского общественного транспорта в условиях рыночного хозяйства. Дисс...докт. экон. наук: 08.00.05 / Улицкая Наталья Михайловна.- М., 2012.-290 с.

388. Умаров Х.У, Зарифова З.С. Денежно-кредитные проблемы развития национальной экономики/ Х.У. Умаров, З.С. Зарифова. – Душанбе: «Ирфон», 2005. -121с.

389. Управление и организация в сфере услуг. Теория и практика. К.Хаксевер, Б.Рендер, Р.Рассел, Р.Мердик. -Спб.: Питер,2002. – 752 с.

390. Управление инновационными проектами. Под редакцией профессора И.Л. Туккеля. Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -813 с.

391. Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996.- 221 с.

392. Уткин Э.А., Морозова Н.И., Морозова Г.И. Инновационный менеджмент. - М.: АКАЛИС, 1996.-226 с.

393. Факеров Х.Н. Потребительский рынок: проблемы регулирования: монография/Под общ. ред. д.э.н., профессора Н.М. Нурмахмадова. – Душанбе: «Ирфон», 2002.-155 с.

394. Факеров Х.Н. Теория и практика становления инфраструктуры потребительского рынка/ Х.Н.Факеров. – Душанбе: «Ирфон», 2002. -163с.

395. Фалин С.А. Оценка конкурентоспособности пассажирских перевозок/ С.А.Фалин // Экономика железных дорог. 1999. № 12. -С.22.

396. Фаминский, И.П. Экономика зарубежных стран / И.П. Фаминский. - М. : 1980. - 367 с.
397. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: Учебник для вузов. 6-е изд./ Р.А. Фатхутдинов - СПб.: Питер, 2008. -145 с.
398. Фатхутдинов, Р.А. Стратегический маркетинг: учебник / Р.А. Фатхутдинов. - М. : ЗАО "Бизнес-школа, Интел-Синтез", 2000. - 640 с.
399. Фатхутдинов, Р. А. Конкурентоспособность: экономика, стратегия, управление / Р. А. Фатхутдинов. - М. : ИНФРА-М, - 312 с.
400. Философова Т.Г., Быков В.А. Конкуренция и конкурентоспособность/ Т.Г.Философова, В.А.Быков. – М.: ЮНИТИ, 2007. - 269с.
401. Финансы и кредит/Под ред. Г.Н.Белоглазовой. –М.: Юрайт, 2007. - 204с.
402. Фишер С., Дребуш Р., Шмалензи Р. Экономика/ С.Фишер, Р.Дребуш, Р. Шмалензи. -М.:“Дело ЛТД”,1999.-864 с.
403. Флигстин Н. Рынки как политика: политико-культурный подход к рыночным институтам / Западная экономическая социология: Хрестоматия современной классики / Сост. и научн. ред. В.В. Радаев. М.: РОССПЭН, 2004.- 123 с.
404. Флигстин Н. Поля, власть и социальные навыки: критический анализ новых институциональных течений/ Н. Флигстин. М.: РОССПЭН, 2004.-145 с.
405. Фоломьев А.Н., Э.А. Гейгер Менеджмент инноваций. Теория и практика. - М.: АИРО-XX, 1997.-256 с.
406. Фостер Р. Обновление производства: атакующие выигрывают/ Р. Фостер. - М.: Прогресс, 1987.-145 с.
407. Фурсов В.А., Марцева Т.Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортной организации/ В.А. Фурсов, Т.Г. Марцева //Экономика. 2009. - С. 66.
408. Хабибов С.Х. Сфера услуг на современном этапе/ С.Х. Хабибов. Душанбе: Общество «Знание», 1985.-80с.

409. Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения/ С.Х. Хабибов. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4.-С.35.

410. Хабибуллоев Х.Х. Приоритетные направления совершенствования транспортного обслуживания регионов Республики Таджикистан. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/Хабибуллоев Хабибулло Хайруллоевич. – Душанбе,1999.-24 с.

411. Хаггет П. Пространственный анализ в экономической географии: пер. с англ. / Под ред. В.М. Гохмана и Ю.В. Медведкова. - М.: Прогресс, 1968.- 185с.

412. Хайгне, П. Экономический образ мышления / П. Хайгне ; пер. с англ. - 2-е изд. - М. : Дело, при участии Catallaху, 1993. - 704 с.

413. Хайек, Ф.А. Познание, конкуренция и свобода / Ф.А. Хайек. - СПб. : Пневма, 1999.-225 с.

414. Хакимов А.Х., Каримова М.Т., Кадыров Д.Б., Шодиева Т.Г., Муминова Ф.М. Региональная экономика и управление/ А.Х.Хакимов, М.Т.Каримова, Д.Б.Кадыров, Т.Г.Шодиева, Ф.М. Муминова. -Душанбе: «Деваштич», 2002- 260с.

415. Хайгне, П. Экономический образ мышления / П. Хайгне ; пер. с англ. - 2-е изд. - М. : Дело, при участии Catallaху, 1993. - 704 с.

416. Хайек Ф.А. Индивидуализм и экономический порядок/ Ф.А.Хайек. М.: Изограф, 2000. -122с

417. Хайек, Ф.А. Познание, конкуренция и свобода / Ф.А. Хайек. - СПб. : Пневма, 1999.-132 с.

418. Ханнан М., Фримен Дж. Популяционная экология организаций/ М.Ханнан, Дж.Фримен // Вестник С.-Петербургского ун-та. Сер. Менеджмент. 2004. № 3.-С.45.

419. Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003.-148с.

420. Хафизова А.В. Обеспечение конкурентоспособности услуг по перевозке пассажиров автобусами в городском сообщении. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ А.В.Хафизова -Уфа, 2010.-25 с.

421. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан: монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. - 184 с.

422. Ходжаев П.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: учебное пособие /Сангинов О.К., Ходжаев П.Д., Джалилов У.Д. – Душанбе: Ирфон, 2006. – 94 с.

423. Ходжаев П.Д. Коммерческая логистика: учебное пособие/ Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д. – Душанбе: Сумани Кудрат, 2011. – 94 с.

424. Ходжаев П.Д. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учебное пособие/П.Д.Ходжаев. – Душанбе, Сумани Кудрат, 2012. – 114 с.

425. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности предприятия на рынке транспортных услуг: монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2010. – 190 с.

426. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

427. Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / Сангинов О.К., Ходжаев П.Д. // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2004. с. 114

428. Ходжаев П.Д. Прогнозирование показателей предложения услуг пассажирского автотранспорта /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон, 2006. с. 85

429. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты эффективного функционирования рынка транспортных услуг /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон, 2006. с. 76
430. Ходжаев П.Д. Рынок услуг пассажирского автотранспорта – важный фактор развития экономики региона /О.К. Сангинов, П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2007. с. 180
431. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки транспортного спроса на рынке пассажирских перевозок /П.Д.Ходжаев. // Вестник Педагогического университета Таджикистана № 1(44). Душанбе: Сабрина-К, 2012. с. 227
432. Ходжаев П.Д. Логистический аутсорсинг- важный фактор развития пассажирского транспорта /П.Д.Ходжаев. // Вестник Педагогического университета Таджикистана № 1(44). Душанбе: Сабрина-К, 2012. с. 241
433. Ходжаев П.Д. К проблеме качества транспортного обслуживания на современном этапе/П.Д.Ходжаев. // Вестник Российско-таджикского (славянского) университета № 3 (38). Душанбе: РТСУ, 2012. с. 58
434. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта/П.Д.Ходжаев.// Вестник Российско-таджикского (славянского) университета № 4 (39). Душанбе: РТСУ, 2012. с. 107
435. Ходжаев П.Д. Теоретические основы логистической системы пассажирского транспорта /П.Д.Ходжаев. // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (98). Душанбе: ТНУ, 2012. с. 203
436. Ходжаев П.Д. Логистические аспекты управления городским пассажирским транспортом/П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 1. Душанбе: ТНУ, 2012. с. 197
437. Ходжаев П.Д. Формирование конкурентных отношений на рынке транспортных услуг /П.Д.Ходжаев, К.Р. Ашуров// Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (100). ч. 2. Душанбе: ТНУ, 2012. с. 210
438. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности государственно-частного партнерства на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан

/П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 5(48). Душанбе: Сабрина-К, 2012. с. 202

439. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты государственно-частного партнерства в сфере транспортных услуг /П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 4(53). Душанбе: Сабрина-К, 2013. с. 307

440. Ходжаев П.Д. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан / П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (123). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2013. с. 161

441. Ходжаев П.Д. Некоторые формы и модели развития государственно-частного предпринимательского партнерства на современном этапе/ П.Д. Ходжаев, Л.Д. Сафарова // Вестник Таджикского национального университета № 3/7 (125). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2013. с. 181

442. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (135). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2014. с. 108

443. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности региональных транспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского технического университета № 1 (40). Серия экономических наук. Душанбе: ТТУ, 2014. с. 101

444. Ходжаев П.Д. К вопросу качества логистического сервиса на пассажирском транспорте/П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 3(58-1). Душанбе: Сабрина-К, 2014. с. 107

445. Ходжаев П.Д. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского технического университета № 3 (42). Серия экономических наук. Душанбе: ТТУ, 2014. с. 102

446. Ходжаев П.Д. Оценка уровня инновационного развития транспортных предприятий на современном этапе/ П.Д. Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана № 3(58-2). Душанбе: Сабрина-К, 2014. с. 149

447. Ходжаев П.Д. Зарубежный опыт формирования и развития партнерских отношений между государством и региональными предпринимательскими структурами/ П.Д. Ходжаев. // Вестник Российско-таджикского (славянского) университета № 3 (46). Душанбе: РТСУ, 2014. с. 102

448. Ходжаев П.Д. Качества перевозок как важный фактор обеспечения конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта/ П.Д. Ходжаев.// Вестник ЦСИ Таджикистан и современный мир. № 5 (43). Душанбе: ООО Дакики, 2015. -С. 94

449. Ходжаев П.Д. Особенности реализации механизмов государственно-частного партнерства в сфере услуг Республики Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д.Сафарова, М.Х. Саидова // Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (181). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. с. 135.

450. Ходжаев П.Д. Оценка использования потенциала государственно-частного партнерства в сфере услуг Республики Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д.Сафарова // Вестник Таджикского национального университета №2/9(190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. с. 163

451. Ходжаев П.Д. Анализ методик оценки инновационного потенциала региона / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета № 2/2 (161). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. с. 278.

452. Ходжаев П.Д. Ретроспективный анализ проблем, сдерживающих развитие инновационного потенциала в Республике Таджикистан / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета 2/9 (190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. с. 268

453. Хусаинов М.К. Сфера услуг на современном уровне развития/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с.

454. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с.
455. Хутин С. А. Механизм регулирования социально-экономических процессов в регионе: Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05/ С.А.Хутин -М., 1997. - 165 с.
456. Цывкунова Т. Н. Планирование логистической стратегии предприятий производственной инфраструктуры : Дис. ... канд. экон. наук: 08.00.06 / Т.Н. Цывкунова. Саратов, 1999. - 201 с
457. Чаган Н.Г. Маркетинг услуг и маркетинговая деятельность учреждений культурно-бытовой сферы/ Н.Г.Чаган. – Кемерово: Кузбассвуиздат, 1991 г.- 135 с.
458. Чеботаев А.А. Безвредность как основа безопасности транспорта / А.А. Чеботаев, И.М. Кийченко, А.Ф. Щербакова, Д.А. Чеботаев // Вестник транспорта. 2007. № 4. С. 13-20.
459. Чемберлин Э. Теория монополистической конкуренции: Реориентация теории стоимости/ Э. Чемберлин. М.: Экономика, 1996. –169 с.
460. Черникова С.Л. Перевозка пассажиров автобусами в пригородном и междугородном сообщении/ С.Л. Черникова. -М.: ЦБНТИ.-1976, -56с.
461. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования/ Е.М. Четыркин. - М.: Статистика,1975. - 184 с.
462. Чуб, Б.А. Управление инвестиционными процессами в регионе / Б.А. Чуб. - М. : БУКВИЦА, 1999. - 188 с.
463. Шабарова Э.В. Система пассажирского транспорта города и агломерации/ Э.В. Шабарова. Рига 1981- 135 с.
464. Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики/ Н.М. Шабунина. Учебное пособие для ВУЗов. - Волгоград: Изд. ВолГУ, 1996. - 184 с.
465. Шамарин В. Е. Управление коммерческими рисками в региональных логистических системах : Автореф.дисс.канд.экон.наук: 08.00.06/ В.Е.Шамарин - Ростов - На - Дону, 1998. - 16 с.

466. Шамбир В.Н. Государственно-частное партнерство как форма инвестирования приоритетных муниципальных проектов: автореф. дис. канд. экон. наук: 08.00.05/ В.Н. Шамбир. М., 2010.-22 с.

467. Шарипов М.М. Экономическое обеспечение конкурентоспособности потребительской кооперации на рынке продовольственных товаров: теория, методология, практика Автореф. дисс...докт.экон.наук: 08.00.05/ Шарипов Мумин Машокирович -Новосибирск, 2011.-35 с.

468. Шахов А.Ю. Управление инновационной деятельностью муниципального транспортного предприятия на основе моделирования финансовых результатов. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ А.Ю.Шахов - Орел, 2010.-24 с.

469. Швальбе Б. Практика маркетинга для малых и средних предприятий/ Б. Швальбе. -М.: Республика 1995г.-165 с.

470. Швец С.К. Экономические проблемы управления производственными инновациями на предприятии (фирме): монография/ С.К.Швец. ЦНИИ им. академика А.Н.Крылова, 1996.-144 с.

471. Швец С.К. Корпоративные инновационные стратегии: монография/ С.К.Швец. - СПб: изд-во СПб филиала ГУ-ВШЭ, 2002.-179 с.

472. Шершульский В. Все на аутсорсинг/ В. Шершульский // Эксперт. - 1999. –С.37.

473. Шерер Ф., Росс Д. Структура отраслевых рынков. М.: Инфра-М, 1997. -152 с.

474. Шкардун В. Д. Методика исследования конкуренции на рынке / В. Д. Шкардун, Т.М. Ахтямов // Маркетинг в России и за рубежом. - 2000.- № 4. — С. 44-54.

475. Шукуров Т., Алибаева М.М., Миралиев К. Мониторинг результативности научно – исследовательских работ НИО республики // Сборник научных статей региональной конференции на тему «Состояние науки в Республике Таджикистан» Душанбе, 2015. С. 53-58.

476. Шумпетер И. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, процента и цикла конъюнктуры)/ И. Шумпетер. – М.: Прогресс, 1982. -234с.
477. Шумпетер И. Капитализм, социализм и демократия/ И. Шумпетер. - М.: Экономика, 1995. -332 с
478. Штейн О.И. Оценка интегральной конкурентоспособности предприятий/ О.И. Штейн. // Вестник СевНТУ. Вып. 92: Экономика и финансы.- Севастополь: Издательства СевНТУ. 2008. -С.63.
479. Эванс Дж.Р., Берман Б. Маркетинг: Сокр. пер. с англ. -М.: Экономика,1993.- 270 с.
480. Эклунд К. Эффективная экономика, шведская модель. Экономика для начинающих и не только для них/ К. Эклунд. М.: Экономика, 1991 г.- 135 с.
481. Экономика железнодорожного транспорта: Учеб. для вузов ж.-д. транспорта/Н.П.Терёшина, В.Г. Галабурда,М.Ф. Трихункова; Под ред. Н.П.Терёшиной, Б.М. Лapidуса, М.Ф. Трихункова. – М.: УМЦ ЖДТ, 2006. -801 с.
482. Экономика России /Колл. авторов. - М: Союз, 2000-146 с.
483. Экономическая энциклопедия /Науч.-ред. Сов изд-ва “Экономика”; Ин-т экон.РАН; Гл.ред. Л.И.Абалкин. -М.: ОАО “Изд-во “Экономика”, 1999. - 1055 с.
484. Экономика муниципального сектора /Под. ред. А.В. Пишулькина. –М.: ЮНИТИ, 2007. -467с.
485. Экономика предприятия торговли и сферы услуг /Под ред. В.В.Басконова. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 128 с.
486. Экономика предпринимательства. – СПб.: Просвещение,2004. -407с.
487. Юданов, А.Ю. Конкуренция: теория и практика : учеб.-практ. пособие для вузов / А.Ю. Юданов. - М. : Акалис, 1996. - 272 с.
488. Ядгаров Я.С. История экономических учений/ Я.С. Ядгаров.–М.: Экономика,1996. –249 с.

489. Яковец Ю.В. Ускорение научно-технического прогресса. Теория и экономический механизм/ Ю.В. Яковец. - М.: Экономика, 1988. – 165 с.
490. Якушев А.Ж., Тулинов В.В. Новые методы управления на автомобильном транспорте: маркетинг, страхование, лизинг/ А.Ж.Якушев, В.В.Тулинов. - М.: Транспорт, 1991. -89 с.
491. Янковский К.П., Мухарь И. Организация инвестиционной и инновационной деятельности/ К.П.Янковский, И. Мухарь - СПб.: Наука, 2001. - 123 с.
492. Ясин Е.Г. Хозяйственные системы и радикальная реформа/ Ясин Е.Г.. - М.: Экономика, 1989. -319 с.
493. Abolafia, M., Biggart, N.W. Competition and Markets: An Institutional Perspective, in: Etzioni A., Lawrence P.P. (eds.). Socio-Economics: Toward a New Synthesis. Armonk. N.Y.: M.E.Sharpe, 1991. -P.54
494. Brinton, M. and Nee, V. (eds.). The New Institutionalism in Sociology / M. Brinton, and V. Nee. New York: Russell Sage Foundation, 1998.-p.32
495. Bourdieu, P. Principles of Economic Antropology / Smelser, N., Swedberg, R. (eds.). The Handbook of Economic Sociology. 2d ed. Princeton: Princeton University Press. 2005.-p.45
496. Carruthers, B. When is the State Autonomous? Culture, Organization Theory, and the Political Sociology of the State/ B. Carruthers // Sociological Theory. Vol. 12. No. 1 (March 1994).- p.67
497. Cassidy G.Contracting Out/ G. Cassidy. – Kingston. Ontario, 1994.
498. Dalrumple Douglas J., Parsons Leonard. Marketing Management, 6 th eg. – Johu Wiley & Sons, 1995. – p.35
499. Dittman A. Nahverkehrsunternehmen: B. Kooperation im Nahverkehr, insbesondere Verkehrsverbände: // Handb. Kommunales Wiss. und Prax. Berlin e,a, 1984. Bd. 5. 364-376.
500. Dor land J. Greem means GO/ J. land Dor // Passenger Train J. 1984. 21-26.

501. Drucker P.F. Technology Management and Society/ P.F. Drucker. - L., 1970. – 221p.
502. Evans, P. B. Embedded Autonomy/ P. B. Evans., Berkeley: University of California Press, 1995. – 223 p.
503. Fligstein, N. Architecture of Markets: An Economic Sociology of Twenty-First-Century Capitalist Societies. Princeton: Princeton University Press, 2001.- p.34
504. Freeman C Technikal Innovation, Diffusion and Long Wave // The Long Wave Debate. - 1987.- p.43
505. Grossi G. Promoting Innovation in a Big Business/ G. Grossi // Long Range Planning. - 1990.- p.453
506. Kingston W. The Political Economy of Innovation. The Hagne/ W.Kingston. 1984.-122 p.
507. Kleinknecht A. Innovation Patterns in Crisis and Prosperity: Schumpeter's Long Cycle Reconsidered/ A. Kleinknecht. – Hong Kong, 1987. – 145 p.
508. Mendell S., Ennis D. Looking at innovation strategies/ S.Mendell, D. Ennis // Research Management. - 1985. - Vol. 28. - № 3. P. 122
509. Mensch G. Stalemate in Technology: Innovation Overcame the Depression/ G.Mensch. - Cambridge (Mass.), 1979. – p. 127
510. Hippel V.L. U.S. high technology trade and competiti veness. / V.L. Hippel. - Staffreport. U.S. Departament of Commerce. 1985.- p. 167
511. Hippel E. User's role in industrial innovations/ E. Hippel // Management of Research and innovation. - Amsterdam, 1980.
512. Johimsen R. Theorie der Infrastruktur. Tubingen, 1966. S. 99. Sironis U. Infrastruktur. Theorie und Praxis. Kiel/ R. Johimsen. 1972. S. 10.
513. Powell, W. and DiMaggio, P. (eds.). The New Institutionalism in Organizational Analysis. Chicago: University of Chicago Press, 1991. - P. 123
514. Regional Policy: Readings in Theory and Applications / Ed. by Friedman J., Alonso W. - Cambridge, London, 1975. - P. 103

515. Richardson H.W. Regional Growth Theory. - London. 1973; Handbook of regional and urban economics. Edited by P. Nijkamp, Free University. Amsterdam, 1986. - P. 173

516. Riggs H.E. Managing high-technology companies Belmont/ H.E. Riggs. 1983. - P. 173

517. Rosenstein – Rodan P. Notes on the Theory of the “Big Push”. In Economic Development to Latin America. N.Y., 1961. p. 60.

518. Sten J. Ed. Public. Infrastructure and Planning Management/ J. Sten Newbury Park, 1988. P. 22.

519. Stigler, G.J. Competition, in: Sills, D. (ed.). The International Encyclopedia of the Social Sciences/ G.J. Stigler. New York: Macmillan, 1968. - P. 23

520. Zaltman G. Innovation and Organizations/ G. Zaltman. - N.Y., 1973. - P. 53

Факторы, влияющие на спрос населения в услугах городских автобусных сообщениях

Годы	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	X ₁₅	X ₁₆	X ₁₇	X ₁₈
1994	5633,8	28,1	4,8	39,4	1174	167,2	9525	1080	110	11,1	4	952	1288,1	3,5	9,2	13046	0,09	1876
1995	5701,4	27,4	4,8	39,8	1179	152,2	9208	1138	116	8,9	3,3	956	1322,8	0,9	8	13050	0,09	1752
1996	5769,1	26,8	5	40,3	1308	116,3	8378	2822	102	9,5	3,6	961	1340,9	3	32,1	13050	0,09	1577
1997	5875,8	26,7	5	41,1	1604	106,8	7650	2843	89	9,7	3,7	976	1388,9	5	59,3	13653	0,1	1495
1998	6001,3	26,6	5,2	41,9	1632	98,6	6405	4241	55	10	3,8	986	1451,2	9,2	98,9	13615	0,1	1078
1999	6126,7	26,5	5,4	42,8	1317	97,2	5145	4452	48	25,3	9,5	994	1479,3	11,6	120,5	13612	0,1	1474
2000	6250	26,6	5,6	43,8	1329	89,2	4516	5276	44	30,7	11,4	996	1521,8	15,6	144	13616	0,1	1330
2001	6375	27,1	5,8	44,3	1333	85,4	4374	5344	42	31,8	12,8	997	1631,2	23,5	204,3	13620	0,11	1300
2002	6490	28,4	5,8	45,1	1340	81,4	4267	5400	40	35,2	15,3	1000	1651,5	35,2	216,9	13625	0,12	1275
2003	6640	26,5	5,83	46,4	1312	81,2	4260	4177	42	42,1	16,8	1150	1660	44,61	354,3	13625	0,13	1280
2004	6780,4	26,4	5,9	47,4	1048	81	4258	5040	42	72,4	19,9	1200	1673,8	61,81	462,5	13640	0,14	1300
2005	6920,3	26,4	5,9	48,4	1130	80,8	4256	5452	44	99,0	22,4	1250	1682	83,58	551,4	13645	0,15	1340
2006	7063,8	26,3	6,0	49,4	1094	79,2	4254	5918	44	113,3	55,4	1270	1672,8	116,26	684,3	13645	0,15	1345
2007	7215,7	26,3	6,0	50,4	1397	78,5	4253	6100	44	137,4	62,5	1282	1690,6	163,27	972,4	13645	0,15	1350
2008	7373,8	26,3	6,1	51,5	1366	77,3	4250	6710	47	190,4	80,4	1300	1690,5	231,53	1285,3	13650	0,16	1355
2009	7529,6	26,4	6,1	52,6	1384	76,5	4248	7392	49	238,6	112,7	1350	1694,2	284,35	1452	13650	0,16	1360
2010	7616,4	26,5	6,2	49,6	1410	75,5	4246	7497	49	354,4	175,6	1400	1696,6	354,44	1550	13656	0,17	1365
2011	7807	26,6	6,3	50,5	1418	74,4	4243	7565	50	423,5	220,4	1420	1704,5	389,5	1567	13660	0,18	1371
2012	7987	26,6	6,4	51,6	1420	73,6	4240	7690	51	534,9	255,5	1450	1708,6	426,8	1579	13660	0,18	1378
2013	8161	26,7	6,5	52,8	1425	72,5	4237	7850	53	678,2	268,9	1470	1711,3	536,8	1587	13678	0,19	1400
2014	8364	26,7	6,5	53,5	1430	70,9	4235	7900	55	712,8	290,8	1497	1715,9	620,1	1601	13700	0,19	1452

Продолжение приложение №1

Годы	X ₁₉	X ₂₀	X ₂₁	X ₂₂	X ₂₃	X ₂₄	X ₂₅	X ₂₆	X ₂₇	X ₂₈	X ₂₉	X ₃₀	X ₃₁	X ₃₂	X ₃₃	X ₃₄	X ₃₅
1994	2,6	30	0,7	276312	15442	317	183877	698	356	7,58	4,9	1855	3350	424,7	36	17,8	18,2
1995	2,8	28	0,72	265530	11244	219	177325	700	358	6,89	5,1	1853	3350	514,5	40	20,5	19,5
1996	2,8	25	0,74	243012	10000	214	162443	700	360	7,56	5,2	1731	3400	346,8	36,1	18,6	17,5
1997	3	25	0,74	240715	9456	180	162215	702	360	10,11	5,1	1791	3400	172,2	35,4	17,3	18,1
1998	3	24	0,76	232928	9415	170	154283	702	362	8,16	5	1796	3450	119,9	35	18,5	16,5
1999	3,5	23	0,78	217623	9242	172	148825	704	362	8,1	4,9	1737	3450	152,7	38	19,2	18,8
2000	3,5	19	0,8	185684	9779	175	123322	704	365	7,53	4,9	1745	3500	136,6	41,1	21,1	20
2001	3,7	18	0,82	173533	9878	177	114533	706	367	7,32	4,7	1749	3620	125,8	42,9	22,9	20,9
2002	4	18	0,85	161290	9923	180	103422	708	370	7,17	4,5	1765	3732	119,2	44,2	23,2	21
2003	4.3	19	0.85	160006	10523	181	102245	708	370	6.6	4.3	1760	3800	118	45.6	23.5	22.1
2004	4.5	20	0.87	158789	10544	185	101134	710	372	6.5	4.3	1755	4200	110	46.7	24.4	22.3
2005	4.7	21	0.89	156577	10550	188	100966	712	372	5.8	4.1	1750	4500	105	48.2	25.1	23.1
2006	4.8	24	0.89	156482	10600	188	100900	712	372	5.8	4.1	1750	4600	105	49.2	24.0	25.2
2007	5.1	26	0.9	156470	10630	187	100850	710	370	5.78	4.1	1745	4800	105	51.5	25.2	26.3
2008	5.2	31	0.91	156320	10670	187	100800	710	370	5.72	3.9	1740	5000	105	52.7	25.3	27.4
2009	5.4	44	0.92	156200	10700	186	100750	710	368	5.70	3.9	1730	5500	103	55.3	27.0	28.3
2010	5.5	46	0.92	156105	10720	185	100700	705	368	5.7	3.8	1730	5700	103	56.8	28.9	29.9
2011	5.6	48	0.93	156100	10740	183	100660	703	365	5.68	3.7	1725	5850	101	59.5	29.4	30.1
2012	5.6	48	0.93	156088	10770	182	100612	701	365	5.65	3.7	1725	5900	101	60.8	29.6	31.2
2013	5.7	50	0.94	156067	10790	180	100580	700	360	5.6	3.5	1720	5960	100	62.3	29.8	32.5
2014	5.7	50	0.94	156034	10820	180	100550	700	360	5.6	3.5	1720	6000	100	63.6	30.1	33.5

Факторы, влияющие на спрос населения в услугах пригородных автобусных сообщениях

Год	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	X17	X18
1994	5633,8	519,7	43	16,5	139,7	63,4	560,3	3400	108,9	32,5	3,5	9,2	13046	206	15442	169014	2816,9	336
1995	5701,4	522,9	45	17,3	140,1	64	562,5	3416	78	30,2	0,9	8	13050	208	11244	159639	2850,7	338
1996	5769,1	530,8	47	18,8	140,7	64,8	519,3	3432	71,3	29,9	3	32,1	13050	208	1000	144228	2884,5	312
1997	5875,8	545,8	47	19,2	141,4	65,5	537,3	3484	61,6	28,9	5	59,3	13653	210	9456	146895	2937,4	322
1998	6001,3	552,3	49	19,7	141,9	66,3	538,8	3522	56	28,5	9,2	98,9	13615	215	9415	144031	3000,6	323
1999	3126,7	568,7	50	20,1	142,4	67	521,1	3551	51,6	30,7	11,6	120,5	13612	217	9242	140914	3063,3	313
2000	6250	575,9	50	20,5	142,7	68	523,5	3557	53,4	30,9	15,6	144	13616	220	9774	118750	3125	314
2001	6375	581,8	52	20,8	143	68,3	525,2	3649	55,1	31,2	23,5	204,3	13616	222	9820	116970	3232	316
2002	6490	590,1	54	21,3	143,1	69,1	528,3	3644	58,3	31,5	35,2	216,9	13618	223	9900	115567	3400	317
2003	6640	591,2	54	22,5	143,1	69,3	530,2	3640	58,5	32,5	44,61	354,3	13625	225	10523	116042	3470	320
2004	6780,4	593,1	56	23,4	143,1	69,5	532,4	3620	58,7	33,5	61,81	462,5	13640	225	10544	116234	3500	326
2005	6920,3	593,5	56	24,6	143,1	69,7	534,7	3600	58,8	35,2	83,58	551,4	13645	227	10550	116533	3590	330
2006	7063,8	593,7	56	25,2	142,6	69,8	535,9	3585	59,2	37,3	116,26	684,3	13645	228	10600	169531	3597	332
2007	7215,7	595,1	57	26,3	142,6	70,2	543,8	3580	60,1	39,4	163,27	972,4	13645	230	10630	187608	3620	337
2008	7373,8	596,2	57	26,8	142,6	72,5	548,3	3550	62,3	40,2	231,53	1285,3	13650	230	10670	228588	3730	340
2009	7529,6	597,1	58	27,2	142,6	73,9	550,2	3530	63,5	42,5	284,35	1452	13650	132	10700	331302	3800	345
2010	7616,4	598,7	58	27,7	142,6	75,4	553,5	3528	63,9	44,1	354,44	1550	13656	132	10720	324900	3895	350
2011	7807	601,3	60	28,1	142,6	75,6	555,6	3525	64,6	46,8	389,5	1567	13660	130	10740	312689	3915	355
2012	7987	603,6	61	28,5	142,6	75,8	558,2	3520	64,9	48,9	426,8	1579	13660	130	10770	309765	3976	358
2013	8161	605,4	63	29,2	142,6	76,1	561,8	3518	65,2	51,1	536,8	1587	13678	125	10790	305689	4007	402
2014	8364	607,5	63	29,6	142,6	76,3	563,7	3515	65,5	54,7	620,1	1601	13700	125	10820	302156	4090	406

Продолжение приложение № 2

Год	X ₁₉	X ₂₀	X ₂₁	X ₂₂	X ₂₃	X ₂₄	X ₂₅	X ₂₆	X ₂₇	X ₂₈	X ₂₉	X ₃₀	X ₃₁	X ₃₂
1994	1080	11,1	7,1	4,0	0,09	146	64,3	39,4	994	183877	88	30	17	13
1995	1138	8,9	5,9	3,0	0,09	107	59,4	39,8	1009	177325	80,2	28	16	12
1996	2822	9,5	5,2	4,3	0,09	96	59	40,3	1016	162443	72,9	25	17	8
1997	2843	9,7	6,0	3,7	0,1	124	55,4	41,1	1026	162215	69,9	25	16	9
1998	4241	10	7,1	2,9	0,1	162	57,5	41,9	1038	154283	67,7	24	14	10
1999	4452	25,3	7,4	7,9	0,1	137	56,7	42,8	1046	148825	67,7	23	13	10
2000	5276	30,7	20,9	9,8	0,1	92	59,5	43,8	1045	123322	65,8	19	10	9
2001	5344	31,8	20,1	11,7	0,11	94	61,2	44,3	1047	114533	63,4	19	11	8
2002	5400	35,2	22,9	12,3	0,12	96	64,5	45,1	1050	103422	64,2	20	10	10
2003	4177	42,1	23,4	18,7	0,13	96	65,5	46,4	1055	102245	62,5	22	12	10
2004	5040	72,4	44,6	27,8	0,14	98	66,1	47,4	1057	101134	61,8	24	11	13
2005	5452	99,0	56,7	32,3	0,15	100	67,3	48,4	1060	100966	61,5	26	13	13
2006	5918	113,3	57,9	55,4	0,15	105	67,5	49,4	1062	100900	57,1	24	14	10
2007	6100	137,4	74,9	62,5	0,15	107	68,2	50,4	1070	100850	53,8	26	14	12
2008	6710	190,4	100,0	90,4	0,16	110	69,3	51,5	1075	100800	52,5	31	17	14
2009	7392	238,6	125,9	112,7	0,16	115	70,2	52,6	1080	100750	51,3	44	24	20
2010	7497	354,44	185,2	169,24	0,17	115	71,1	53,5	1086	100730	50,7	46	25	21
2011	7565	423,5	190,1	170,4	0,18	119	72,6	50,5	1090	100660	49,6	48	26	22
2012	7690	534,9	192,5	175,5	0,18	121	73,8	51,6	1095	100612	48,1	48	26	22
2013	7850	678,2	195,8	188,9	0,19	125	74,9	52,8	1097	100580	46,5	50	27	23
2014	7900	712,8	199,5	190,8	0,19	127	75,5	53,5	1125	100550	45,1	50	27	23

Факторы, влияющие на спрос населения в услугах междугородных автобусных сообщениях

Годы	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	X ₈	X ₉	X ₁₀	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	X ₁₅	X ₁₆	X ₁₇	X ₁₈
1994	5633,8	139,7	39,4	1174	167,2	980	156	9525	1080	110	21	32,5	3,5	9,2	13046	0,09	1876	3
1995	5701,4	140,1	39,8	1179	152,2	963	149	9208	1138	116	22	30,2	0,9	8	13050	0,09	1752	3,2
1996	5769,1	140,7	40,3	1308	116,3	965	133	8378	2822	102	22	29,9	3	32,1	13050	0,09	1577	3,3
1997	5875,8	141,4	41,1	1604	106,8	955	129	7650	2843	89	23	28,9	5	59,3	13653	0,1	1495	3,5
1998	6001,3	141,9	41,9	1632	98,6	930	110	6405	4241	55	23	28,5	9,2	98,9	13615	0,1	1078	3,7
1999	6126,7	142,4	42,8	1317	97,2	900	88	5145	4452	48	24	30,7	11,6	120,5	13612	0,1	1474	4
2000	6250	142,7	43,8	1329	89,2	875	83	4516	5276	44	25	30,9	15,6	144	13616	0,1	1330	4,2
2001	6375	143	44,3	1333	85,4	837	80	4374	5344	42	26	31,2	23,5	204,3	13616	0,11	1300	4,3
2002	6490	143,1	45,1	1340	81,4	829	78	4267	5400	40	27	31,5	35,2	216,9	13618	0,12	1275	4,1
2003	6640	143,1	46,4	1312	81,2	827	76	4260	4177	42	27	32,5	44,61	354,3	13625	0,13	1280	4,3
2004	6780,4	143,1	47,4	1048	81	825	73	4258	5040	42	27	33,5	61,81	462,5	13640	0,14	1300	4,5
2005	6920,3	143,1	48,4	1130	80,8	820	70	4256	5452	44	25	35,2	83,58	551,4	13645	0,15	1340	4,7
2006	7063,8	142,6	49,4	1094	79,2	815	71	4254	5918	44	34	37,3	116,26	684,3	13645	0,15	1345	4,8
2007	7215,7	142,6	50,4	1397	78,5	813	72	4253	6100	44	33	39,4	163,27	972,4	13645	0,15	1350	5,1
2008	7373,8	142,6	51,5	1366	77,3	805	70	4250	6710	47	33	40,2	231,53	1285,3	13650	0,16	1355	5,2
2009	7529,6	142,6	52,6	1384	76,5	800	71	4248	7392	49	36	42,5	284,35	1452	13650	0,16	1360	5,4
2010	7616,4	142,6	53,5	1395	77,8	800	71	4246	7543	49	36	43,1	354,44	1454	13656	0,17	1360	5,5
2011	7807	142,6	50,5	1418	74,4	785	73	4240	7565	50	38	45,8	389,5	1567	13660	0,18	1371	5,7
2012	7987	142,6	51,6	1420	73,6	779	75	4236	7690	51	38	47,9	426,8	1579	13660	0,18	1378	5,8
2013	8161	142,6	52,8	1425	72,5	762	77	4231	7850	53	40	50,1	536,8	1587	13678	0,19	1400	5,9
2014	8364	142,6	53,5	1430	70,9	750	80	4220	7900	55	40	53,7	620,1	1601	13700	0,19	1452	6,1

Продолжение приложение №3

Годы	X ₁₉	X ₂₀	X ₂₁	X ₂₂	X ₂₃	X ₂₄	X ₂₅	X ₂₆	X ₂₇	X ₂₈	X ₂₉	X ₃₀	X ₃₁	X ₃₂	X ₃₃	X ₃₄
1994	2,6	169014	30	1300	15442	33,1	61,1	698	356	206	24	136	16	4,9	20,4	65
1995	2,8	159639	28	1320	11244	33,7	61,5	700	358	208	24	134	16	5,1	21,3	66
1996	2,8	144228	25	1406	10000	34,3	62,5	700	360	208	25	132	15	5,2	22,1	67
1997	3	146895	25	1460	9456	34,8	63,7	702	360	210	25	132	16	5,1	22,5	68
1998	3	144031	24	1500	9415	35,3	64,3	702	362	215	26	125	15	5	22,9	69
1999	3,5	140914	23	1590	9242	35,6	65,2	704	362	217	26	125	14	4,9	23,6	69
2000	3,5	118750	19	1670	9779	35,9	66,1	704	365	220	27	119	14	4,9	25,5	70
2001	3,7	116970	18	1730	9878	36,2	66,5	706	367	222	27	117	13	4,7	26,1	70
2002	4	115567	18	1870	9923	36,5	66,8	708	370	223	28	115	12	4,5	28,1	71
2003	4.3	116042	19	1880	10123	36.2	67.5	708	370	225	28	115	12	4.3	28.5	72
2004	4.5	116234	20	1893	10345	36.5	68.7	710	372	225	30	114	13	4.3	31.8	72
2005	4.7	116533	21	1900	10533	36.8	70.1	712	372	227	30	114	13	4.1	33.2	75
2006	4.8	169531	21	1905	10540	36.8	70.2	712	372	228	30	115	14	3.72	33.5	75
2007	4.9	187608	26	1920	10545	37.2	70.5	710	370	230	30	117	15	3.7	33.7	76
2008	5.1	228588	31	1950	10545	38.3	70.7	710	370	230	32	118	15	3.7	34.2	76
2009	5.3	331302	44	1970	10550	39.1	70.7	710	370	132	32	118	16	3.67	35.5	77
2010	5.4	432449	46	1994	10560	40.6	71.1	708	368	132	34	120	16	3.67	36.9	78
2011	5.5	312689	48	2001	10740	41.7	72.4	706	365	130	36	122	18	3.7	37.5	80
2012	5.7	309765	48	2040	10770	42.6	73.6	704	363	130	38	125	18	3.7	38.8	82
2013	5.8	305689	50	2055	10790	43.9	74.8	702	361	125	41	127	20	3.5	39.5	86
2014	6.1	302156	50	2060	10820	45.1	75.5	700	358	125	43	130	20	3.5	41.7	89

Статистические характеристики факторов, характеризующих уровень спроса городских автобусных сообщений

Группы	Столбец 1	Столбец 2	Столбец 3	Столбец 4	Столбец 5	Столбец 6	Столбец 7	Столбец 8	Столбец 9	Столбец 10	Столбец 11	Столбец 12
Среднее	6550,77	26,78	5,61	45,54	1315,12	95,55	5499,59	4757,76	59,24	83,52	36,06	1118,82
Стандартная ошибка	159,38	0,15	0,12	1,04	38,40	6,52	469,65	460,69	6,42	23,72	11,62	39,13
Медиана	6490,00	26,50	5,80	45,10	1329,00	81,40	4267,00	5276,00	47,00	35,20	15,30	1000,00
Мода	213	26,50	4,80	34,6	166,9	45,8	2367	2690	44,00	67,0	23,9	159,7
Стандартное отклонение	657,14	0,63	0,48	4,30	158,32	26,86	1936,40	1899,47	26,47	97,81	47,91	161,34
Дисперсия выборки	431830,57	0,39	0,23	18,51	25066,24	721,68	3749655,38	3607992,44	700,44	9567,20	2295,69	26030,90
Эксцесс	-1,27	2,40	-1,12	-1,32	0,20	2,92	0,01	-0,11	0,40	2,60	3,69	-1,58
Асимметричность	0,19	1,79	-0,64	0,09	0,29	1,89	1,28	-0,63	1,44	1,69	1,96	0,43
Интервал	1982,60	2,10	1,40	13,20	584,00	91,70	5279,00	6417,00	76,00	345,54	172,30	448,00
Минимум	5633,80	26,30	4,80	39,40	1048,00	75,50	4246,00	1080,00	40,00	8,90	3,30	952,00
Максимум	7616,40	28,40	6,20	52,60	1632,00	167,20	9525,00	7497,00	116,00	354,44	175,60	1400,00
Сумма	111363,10	455,30	95,43	774,20	22357,00	1624,30	93493,00	80882,00	1007,00	1419,84	613,10	19020,00
Счет	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00
Наибольший (1)	7616,40	28,40	6,20	52,60	1632,00	167,20	9525,00	7497,00	116,00	354,44	175,60	1400,00
Наименьший (1)	5633,80	26,30	4,80	39,40	1048,00	75,50	4246,00	1080,00	40,00	8,90	3,30	952,00
Уровень надежности (95,0%)	337,87	0,32	0,25	2,21	81,40	13,81	995,61	976,62	13,61	50,29	24,63	82,95

Группы	Столбец 13	Столбец 14	Столбец 15	Столбец 16	Столбец 17	Столбец 18	Столбец 19	Столбец 20	Столбец 21	Столбец 22	Столбец 23	Столбец 24
Среднее	1560,95	85,14	482,67	13531,94	0,12	1403,06	4,02	25,94	0,83	191386,82	10548,00	193,59
Стандартная ошибка	36,48	26,58	127,16	56,04	0,01	45,73	0,24	1,99	0,02	10656,44	334,46	8,32
Медиана	1651,50	35,20	216,90	13625,00	0,12	1350,00	4,00	24,00	0,85	161290,00	10544,00	185,00
Мода	189,6	56,8	210,5	13645,00	0,10	1300,00	2,80	25,00	0,74	12578	3456	180,00
Стандартное отклонение	150,42	109,58	524,29	231,04	0,03	188,54	0,99	8,20	0,08	43937,64	1379,00	34,29
Дисперсия выборки	22626,44	12008,41	274882,31	53379,18	0,00	35545,93	0,98	67,18	0,01	1930516334,65	1901642,25	1176,13
Эксцесс	-1,15	1,16	-0,17	1,63	-1,64	1,95	-1,48	2,07	-1,40	-0,95	10,97	11,71
Асимметричность	-0,74	1,47	1,08	-1,85	0,20	1,19	0,04	1,56	-0,31	0,84	3,01	3,27
Интервал	408,50	353,54	1542,00	610,00	0,08	798,00	2,90	28,00	0,22	120207,00	6200,00	147,00
Минимум	1288,10	0,90	8,00	13046,00	0,09	1078,00	2,60	18,00	0,70	156105,00	9242,00	170,00
Максимум	1696,60	354,44	1550,00	13656,00	0,17	1876,00	5,50	46,00	0,92	276312,00	15442,00	317,00
Сумма	26536,20	1447,35	8205,40	230043,00	2,11	23852,00	68,40	441,00	14,06	3253576,00	179316,00	3291,00
Счет	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00
Наибольший (1)	1696,60	354,44	1550,00	13656,00	0,17	1876,00	5,50	46,00	0,92	276312,00	15442,00	317,00
Наименьший (1)	1288,10	0,90	8,00	13046,00	0,09	1078,00	2,60	18,00	0,70	156105,00	9242,00	170,00
Уровень надежности (95,0%)	77,34	56,34	269,57	118,79	0,01	96,94	0,51	4,21	0,04	22590,65	709,02	17,63

<i>Группы</i>	Столбец 25	Столбец 26	Столбец 27	Столбец 28	Столбец 29	Столбец 30	Столбец 31	Столбец 32	Столбец 33	Столбец 34	Столбец 35
Среднее	125799,41	705,94	366,00	6,94	4,52	1763,65	4079,53	174,49	44,39	22,50	22,04
Стандартная ошибка	7567,54	1,09	1,29	0,29	0,12	9,41	191,73	30,63	1,73	0,83	0,97
Медиана	103422,00	706,00	368,00	6,89	4,50	1750,00	3732,00	119,20	44,20	23,20	21,00
Мода	689,9	710,00	370,00	5,80	4,90	1745,00	3350,00	105,00	23,7	15,9	16,9
Стандартное отклонение	31201,78	4,48	5,30	1,20	0,48	38,81	790,52	126,27	7,15	3,43	4,02
Дисперсия выборки	973551245,63	20,06	28,13	1,44	0,23	1505,99	624918,76	15944,58	51,15	11,74	16,12
Экссесс	-1,14	-1,21	-1,11	1,50	-1,63	1,96	-0,50	2,92	-1,15	-0,94	-0,90
Асимметричность	0,77	-0,26	-0,55	1,05	-0,05	1,65	0,89	2,01	0,24	0,02	0,53
Интервал	83177,00	14,00	16,00	4,41	1,40	125,00	2350,00	411,50	21,80	11,60	13,00
Минимум	100700,00	698,00	356,00	5,70	3,80	1730,00	3350,00	103,00	35,00	17,30	16,50
Максимум	183877,00	712,00	372,00	10,11	5,20	1855,00	5700,00	514,50	56,80	28,90	29,50
Сумма	2138590,00	12001,00	6222,00	118,02	76,80	29982,00	69352,00	2966,40	754,70	382,50	374,70
Счет	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00	17,00
Наибольший (1)	183877,00	712,00	372,00	10,11	5,20	1855,00	5700,00	514,50	56,80	28,90	29,50
Наименьший (1)	100700,00	698,00	356,00	5,70	3,80	1730,00	3350,00	103,00	35,00	17,30	16,50
Уровень надежности (95,0%)	16042,48	2,30	2,73	0,62	0,25	19,95	406,45	64,92	3,68	1,76	2,06

Статистические характеристики факторов, характеризующих уровень спроса пригородных автобусных сообщений

Группы	Столбец 1	Столбец 2	Столбец 3	Столбец 4	Столбец 5	Столбец 6	Столбец 7	Столбец 8	Столбец 9	Столбец 10	Столбец 11	Столбец 12
Среднее	6374,3	573,3	52,3	22,2	142,2	68,6	538,0	3546,4	63,5	34,1	85,1	482,7
Стандартная ошибка	256,7	6,8	1,2	0,9	0,3	0,8	3,2	18,8	3,2	1,2	26,6	127,2
Медиана	6490,0	590,1	54,0	21,3	142,6	69,1	535,9	3551,0	59,2	32,5	35,2	216,9
Мода	69,0	65,9	56,0	12,5	142,6	25,9	14,5	89,6	45,8	32,5	44,5	168,4
Стандартное отклонение	1058,4	28,0	4,8	3,6	1,1	3,3	13,3	77,7	13,3	4,9	109,6	524,3
Дисперсия выборки	1120268,8	784,2	23,3	12,7	1,2	11,1	177,4	6030,6	177,2	23,8	12008,4	274882,3
Экссесс	4,9	-0,6	-1,0	-1,2	0,8	-0,2	-0,8	-0,5	8,9	-0,4	1,2	-0,2
Асимметричность	-1,8	-1,0	-0,5	0,1	-1,4	0,3	0,4	-0,5	2,8	0,9	1,5	1,1
Интервал	4489,7	79,0	15,0	11,2	3,4	12,0	43,2	249,0	57,3	15,6	353,5	1542,0
Минимум	3126,7	519,7	43,0	16,5	139,7	63,4	519,3	3400,0	51,6	28,5	0,9	8,0
Максимум	7616,4	598,7	58,0	27,7	143,1	75,4	562,5	3649,0	108,9	44,1	354,4	1550,0
Сумма	108363,1	9746,6	889,0	377,9	2417,3	1166,7	9145,3	60288,0	1079,2	579,0	1447,4	8205,4
Счет	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Наибольший (1)	7616,4	598,7	58,0	27,7	143,1	75,4	562,5	3649,0	108,9	44,1	354,4	1550,0
Наименьший (1)	3126,7	519,7	43,0	16,5	139,7	63,4	519,3	3400,0	51,6	28,5	0,9	8,0
Уровень надежности (95,0%)	544,2	14,4	2,5	1,8	0,6	1,7	6,8	39,9	6,8	2,5	56,3	269,6

Группы	Столбец 13	Столбец 14	Столбец 15	Столбец 16	Столбец 17	Столбец 18	Столбец 19	Столбец 20	Столбец 21	Столбец 22	Столбец 23	Столбец 24
Среднее	13531,3	209,3	10016,5	167455,6	3324,3	327,7	4764,8	83,5	45,4	37,0	0,12	111,8
Стандартная ошибка	56,0	7,3	656,1	16442,2	86,9	2,9	463,3	23,7	12,4	11,5	0,01	4,8
Медиана	13625,0	220,0	10544,0	144228,0	3400,0	326,0	5276,0	35,2	22,9	12,3	0,12	107,0
Мода	13645,0	208,0	2350	12678	456	112	1567	33,9	7,1	23,9	0,10	96,0
Стандартное отклонение	230,8	30,1	2705,3	67793,1	358,2	11,9	1910,4	97,8	50,9	47,4	0,03	20,0
Дисперсия выборки	53257,3	908,3	7318584,6	4595907157,0	128301,3	140,7	3649714,1	9567,2	2593,6	2245,2	0,00	398,6
Экссесс	1,6	4,3	9,1	2,3	-1,5	-1,1	-0,1	2,6	2,4	2,8	-1,64	1,3
Асимметричность	-1,8	-2,3	-2,0	1,8	0,0	0,3	-0,6	1,7	1,6	1,8	0,20	1,4
Интервал	610,0	98,0	14492,0	215735,0	1078,1	38,0	6536,4	345,5	180,0	166,3	0,08	70,0
Минимум	13046,0	132,0	1000,0	115567,0	2816,9	312,0	1080,0	8,9	5,2	2,9	0,09	92,0
Максимум	13656,0	230,0	15492,0	331302,0	3895,0	350,0	7616,4	354,4	185,2	169,2	0,17	162,0
Сумма	230032,0	3558,0	170280,0	2846746,0	56512,4	5571,0	81001,4	1419,8	771,2	628,6	2,11	1900,0
Счет	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,00	17,0
Наибольший (1)	13656,0	230,0	15492,0	331302,0	3895,0	350,0	7616,4	354,4	185,2	169,2	0,17	162,0
Наименьший (1)	13046,0	132,0	1000,0	115567,0	2816,9	312,0	1080,0	8,9	5,2	2,9	0,09	92,0
Уровень надежности (95,0%)	118,7	15,5	1390,9	34856,0	184,2	6,1	982,2	50,3	26,2	24,4	0,01	10,3

Продолжение приложение № 5

<i>Группы</i>	Столбец 25	Столбец 26	Столбец 27	Столбец 28	Столбец 29	Столбец 30	Столбец 31	Столбец 32
Среднее	63,7	45,8	1048,0	125801,2	64,2	26,8	14,9	11,9
Стандартная ошибка	1,2	1,1	6,1	7567,2	2,4	1,8	1,0	0,9
Медиана	64,5	45,1	1050,0	103422,0	63,4	25,0	14,0	10,0
Мода	11,4	22,5	56,9	109,7	67,7	24,0	17,0	10,0
Стандартное отклонение	5,0	4,6	25,3	31200,3	10,1	7,6	4,3	3,7
Дисперсия выборки	25,4	21,4	638,4	973457175,8	101,1	58,2	18,6	13,9
Экссесс	-1,3	-1,2	-0,1	-1,1	0,7	2,6	1,3	2,0
Асимметричность	-0,2	0,2	-0,6	0,8	0,8	1,7	1,2	1,5
Интервал	15,7	14,1	92,0	83147,0	37,3	27,0	15,0	13,0
Минимум	55,4	39,4	994,0	100730,0	50,7	19,0	10,0	8,0
Максимум	71,1	53,5	1086,0	183877,0	88,0	46,0	25,0	21,0
Сумма	1082,7	778,1	17816,0	2138620,0	1091,0	456,0	254,0	202,0
Счет	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Наибольший (1)	71,1	53,5	1086,0	183877,0	88,0	46,0	25,0	21,0
Наименьший (1)	55,4	39,4	994,0	100730,0	50,7	19,0	10,0	8,0
Уровень надежности (95,0%)	2,6	2,4	13,0	16041,7	5,2	3,9	2,2	1,9

Статистические характеристики факторов, характеризующих уровень спроса междугородных автобусных сообщений

Группы	Столбец 1	Столбец 2	Столбец 3	Столбец 4	Столбец 5	Столбец 6	Столбец 7	Столбец 8	Столбец 9	Столбец 10	Столбец 11	Столбец 12
Среднее	6550,8	142,2	45,8	1314,2	95,7	867,0	92,9	5499,6	4760,5	59,2	27,3	34,0
Стандартная ошибка	159,4	0,3	1,1	38,3	6,5	16,1	7,3	469,6	461,7	6,4	1,2	1,2
Медиана	6490,0	142,6	45,1	1329,0	81,4	829,0	78,0	4267,0	5276,0	47,0	26,0	32,5
Мода	442,9	142,6	21,8	221,8	44,7	800,0	71,0	1278,4	1907	44,0	27,0	32,5
Стандартное отклонение	657,1	1,1	4,6	157,8	26,8	66,5	30,1	1936,4	1903,6	26,5	5,1	4,8
Дисперсия выборки	431830,6	1,2	21,4	24901,6	716,2	4425,9	903,1	3749655,4	3623867,5	700,4	26,1	22,6
Экссесс	-1,3	0,8	-1,2	0,3	3,0	-1,3	-0,1	0,0	-0,1	0,4	-1,0	-0,6
Асимметричность	0,2	-1,4	0,2	0,3	1,9	0,7	1,2	1,3	-0,6	1,4	0,7	0,8
Интервал	1982,6	3,4	14,1	584,0	90,7	180,0	86,0	5279,0	6463,0	76,0	15,0	14,6
Минимум	5633,8	139,7	39,4	1048,0	76,5	800,0	70,0	4246,0	1080,0	40,0	21,0	28,5
Максимум	7616,4	143,1	53,5	1632,0	167,2	980,0	156,0	9525,0	7543,0	116,0	36,0	43,1
Сумма	111363,1	2417,3	778,1	22342,0	1626,6	14739,0	1580,0	93493,0	80928,0	1007,0	464,0	578,0
Счет	17	17	17	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Наибольший (1)	7616,4	143,1	53,5	1632,0	167,2	980,0	156,0	9525,0	7543,0	116,0	36,0	43,1
Наименьший (1)	5633,8	139,7	39,4	1048,0	76,5	800,0	70,0	4246,0	1080,0	40,0	21,0	28,5
Уровень надежности (95,0%)	337,9	0,6	2,4	81,1	13,8	34,2	15,5	995,6	978,8	13,6	2,6	2,4

Группы	Столбец 13	Столбец 14	Столбец 15	Столбец 16	Столбец 17	Столбец 18	Столбец 19	Столбец 20	Столбец 21	Столбец 22	Столбец 23	Столбец 24
Среднее	85,1	477,0	13531,3	0,12	1402,8	4,3	4,0	173782,1	25,8	1721,1	10477,6	36,3
Стандартная ошибка	26,6	124,3	56,0	0,01	45,7	0,2	0,2	20853,7	2,0	59,0	334,8	0,5
Медиана	35,2	216,9	13625,0	0,12	1350,0	4,3	4,0	144228,0	24,0	1870,0	10345,0	36,2
Мода	85,2	445,2	13645,0	0,10	1300,0	4,3	2,8	11,6	25,0	33,1	10545,0	36,2
Стандартное отклонение	109,6	512,5	230,8	0,03	188,6	0,8	1,0	85982,1	8,3	243,1	1380,4	1,9
Дисперсия выборки	12008,4	262616,5	53257,3	0,00	35571,2	0,6	0,9	7392929255,2	68,4	59100,4	1905423,6	3,5
Экссесс	1,2	-0,3	1,6	-1,64	2,0	-1,0	-1,5	5,0	2,0	-1,2	11,7	0,7
Асимметричность	1,5	1,0	-1,8	0,20	1,2	0,0	0,0	2,2	1,6	-0,6	3,2	0,5
Интервал	353,5	1446,0	610,0	0,08	798,0	2,5	2,8	316882,0	28,0	694,0	6200,0	7,5
Минимум	0,9	8,0	13046,0	0,09	1078,0	3,0	2,6	115567,0	18,0	1300,0	9242,0	33,1
Максимум	354,4	1454,0	13656,0	0,17	1876,0	5,5	5,4	432449,0	46,0	1994,0	15442,0	40,6
Сумма	1447,4	8109,4	230032,0	2,11	23847,0	72,8	67,9	2954295,0	438,0	29258,0	178120,0	616,9
Счет	17,0	17,0	17,0	17,00	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Наибольший (1)	354,4	1454,0	13656,0	0,17	1876,0	5,5	5,4	432449,0	46,0	1994,0	15442,0	40,6
Наименьший (1)	0,9	8,0	13046,0	0,09	1078,0	3,0	2,6	115567,0	18,0	1300,0	9242,0	33,1
Уровень надежности (95,0%)	56,3	263,5	118,7	0,01	97,0	0,4	0,5	44207,9	4,3	125,0	709,7	1,0

Продолжение приложение № 6

<i>Группы</i>	Столбец 25	Столбец 26	Столбец 27	Столбец 28	Столбец 29	Столбец 30	Столбец 31	Столбец 32	Столбец 33	Столбец 34
Среднее	66,9	706,1	366,1	209,3	28,1	121,5	14,4	4,4	28,2	71,5
Стандартная ошибка	0,8	1,1	1,3	7,3	0,7	1,8	0,3	0,1	1,4	1,0
Медиана	66,8	708,0	368,0	220,0	28,0	118,0	15,0	4,5	28,1	71,0
Мода	70,7	710,0	370,0	208,0	30,0	115,0	16,0	4,9	10,9	69,0
Стандартное отклонение	3,4	4,5	5,4	30,1	3,0	7,6	1,4	0,6	5,6	4,0
Дисперсия выборки	11,7	20,2	28,9	908,3	9,0	57,8	2,0	0,3	31,3	16,3
Эксцесс	-1,2	-1,2	-1,1	4,3	-0,8	-0,8	-1,1	-1,6	-1,6	-1,2
Асимметричность	-0,3	-0,4	-0,6	-2,3	0,3	0,9	-0,4	-0,2	0,1	0,1
Интервал	10,0	14,0	16,0	98,0	10,0	22,0	4,0	1,5	16,5	13,0
Минимум	61,1	698,0	356,0	132,0	24,0	114,0	12,0	3,7	20,4	65,0
Максимум	71,1	712,0	372,0	230,0	34,0	136,0	16,0	5,2	36,9	78,0
Сумма	1137,2	12004,0	6224,0	3558,0	478,0	2066,0	245,0	75,5	479,8	1216,0
Счет	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0	17,0
Наибольший (1)	71,1	712,0	372,0	230,0	34,0	136,0	16,0	5,2	36,9	78,0
Наименьший (1)	61,1	698,0	356,0	132,0	24,0	114,0	12,0	3,7	20,4	65,0
Уровень надежности (95,0%)	1,8	2,3	2,8	15,5	1,5	3,9	0,7	0,3	2,9	2,1

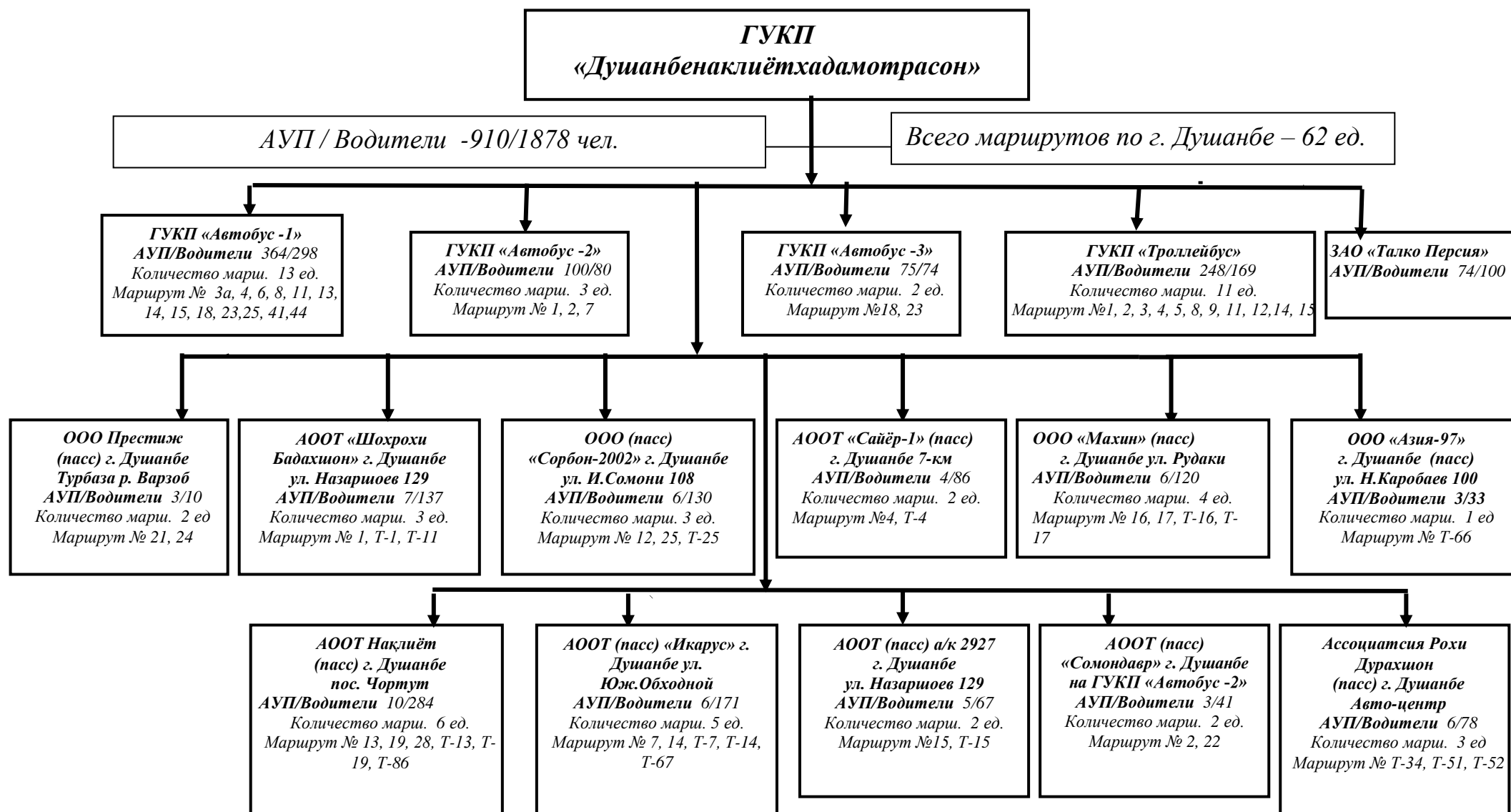
Матрица парных коэффициентов корреляции факторов спроса городских автобусных сообщений

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35		
1	1,00																																				
2	-0,53	1,00																																			
3	0,94	-0,47	1,00																																		
4	0,98	-0,55	0,94	1,00																																	
5	-0,06	-0,09	-0,12	-0,10	1,00																																
6	-0,78	0,58	-0,89	-0,79	-0,14	1,00																															
7	-0,80	0,47	-0,94	-0,81	0,04	0,95	1,00																														
8	0,91	-0,51	0,94	0,90	0,11	-0,91	-0,90	1,00																													
9	-0,69	0,43	-0,87	-0,71	0,02	0,92	0,98	-0,84	1,00																												
10	0,88	-0,42	0,73	0,80	0,05	-0,52	-0,51	0,77	-0,39	1,00																											
11	0,84	-0,37	0,68	0,75	0,11	-0,47	-0,46	0,74	-0,34	0,99	1,00																										
12	0,96	-0,59	0,84	0,94	-0,14	0,65	-0,65	0,80	-0,54	0,90	0,85	1,00																									
13	0,91	-0,44	0,99	0,92	0,12	0,90	-0,95	0,90	-0,89	0,64	0,59	0,80	1,00																								
14	0,90	-0,42	0,73	0,83	0,09	0,52	-0,51	0,77	-0,38	0,99	0,98	0,90	0,65	1,00																							
15	0,94	-0,48	0,79	0,90	0,05	-0,59	-0,58	0,82	-0,46	0,97	0,94	0,94	0,72	0,99	1,00																						
16	0,65	-0,51	0,76	0,66	0,28	-0,89	-0,87	0,79	-0,89	0,40	0,36	0,52	0,79	0,40	0,46	1,00																					
17	0,98	-0,51	0,91	0,97	-0,13	-0,73	-0,74	0,84	-0,63	0,87	0,81	0,98	0,88	0,87	0,92	0,61	1,00																				
18	-0,49	0,45	-0,65	-0,51	-0,33	0,85	0,78	-0,70	0,85	-0,22	-0,19	-0,35	-0,69	-0,23	-0,29	-0,83	-0,44	1,00																			
19	0,99	-0,52	0,95	0,98	-0,12	-0,78	-0,81	0,89	-0,70	0,85	0,80	0,96	0,92	0,86	0,92	0,65	0,98	-0,48	1,00																		
20	0,47	-0,17	0,20	0,38	0,20	0,02	0,06	0,32	0,16	0,79	0,83	0,56	0,09	0,80	0,72	-0,06	0,46	0,21	0,42	1,00																	
21	0,98	-0,50	0,98	0,98	-0,13	-0,85	-0,88	0,92	-0,79	0,78	0,73	0,91	0,97	0,79	0,86	0,71	0,96	-0,58	0,98	0,29	1,00																
22	-0,88	0,44	-0,98	-0,90	0,15	0,92	0,96	-0,90	0,89	-0,61	-0,55	-0,77	-0,99	-0,61	-0,68	-0,78	-0,85	0,69	-0,90	-0,04	-0,95	1,00															
23	-0,13	0,45	-0,26	-0,14	-0,42	0,63	0,45	-0,39	0,48	0,03	0,03	0,00	-0,29	0,04	0,01	-0,57	-0,06	0,68	-0,13	0,28	-0,21	0,33	1,00														
24	-0,40	0,55	-0,53	-0,41	-0,36	0,81	0,69	-0,61	0,70	-0,19	-0,17	-0,26	-0,56	-0,19	-0,23	-0,78	-0,33	0,82	-0,41	0,19	-0,48	0,59	0,94	1,00													
25	-0,88	0,43	-0,98	-0,90	0,16	0,91	0,95	-0,89	0,88	-0,61	-0,55	-0,78	-0,99	-0,61	-0,69	-0,76	-0,86	0,69	-0,90	-0,04	-0,96	1,00	0,30	0,56	1,00												
26	0,82	-0,48	0,89	0,88	-0,28	-0,82	-0,86	0,77	-0,80	0,47	0,39	0,75	0,92	0,50	0,60	0,72	0,83	-0,60	0,85	-0,05	0,90	-0,92	-0,27	-0,51	-0,92	1,00											
27	0,82	-0,43	0,93	0,85	-0,26	-0,87	-0,91	0,80	-0,85	0,49	0,42	0,73	0,96	0,49	0,58	0,73	0,82	-0,69	0,85	-0,10	0,91	-0,97	-0,30	-0,55	-0,97	0,96	1,00										
28	-0,80	0,30	-0,74	-0,79	0,48	0,43	0,55	-0,61	0,43	-0,69	-0,64	-0,81	-0,71	-0,70	-0,74	-0,18	-0,80	0,19	-0,80	-0,36	-0,79	0,69	-0,19	0,04	0,70	-0,68	-0,68	1,00									
29	-0,97	0,42	-0,91	-0,96	0,20	0,69	0,75	-0,82	0,64	-0,84	-0,79	-0,96	-0,89	-0,85	-0,90	-0,57	-0,98	0,40	-0,98	-0,43	-0,96	0,86	-0,05	0,25	0,87	-0,83	-0,82	0,84	1,00								
30	-0,65	0,60	-0,74	-0,65	-0,08	0,85	0,77	-0,81	0,71	-0,50	-0,47	-0,55	-0,69	-0,49	-0,54	-0,61	-0,57	0,59	-0,65	-0,08	-0,70	0,74	0,59	0,66	0,72	-0,61	-0,65	0,38	0,52	1,00							
31	0,96	-0,49	0,81	0,91	-0,04	-0,61	-0,60	0,82	-0,48	0,96	0,93	0,97	0,75	0,97	0,99	0,47	0,95	-0,30	0,94	0,69	0,88	-0,72	0,01	-0,23	-0,72	0,66	0,64	-0,78	-0,93	-0,54	1,00						
32	-0,69	0,53	-0,82	-0,71	-0,25	0,94	0,91	-0,85	0,93	-0,43	-0,39	-0,56	-0,83	-0,43	-0,50	-0,96	-0,65	0,87	-0,69	0,06	-0,76	0,83	0,54	0,74	0,82	-0,75	-0,79	0,27	0,62	0,74	-0,52	1,00					
33	0,97	-0,42	0,90	0,95	0,18	0,66	-0,71	0,83	-0,58	0,89	0,85	0,95	0,86	0,90	0,94	0,50	0,96	-0,34	0,97	0,52	0,94	-0,83	-0,01	-0,29	-0,84	0,76	0,77	-0,86	-0,96	-0,55	0,95	-0,53	1,00				
34	0,95	-0,37	0,91	0,91	-0,21	-0,70	-0,76	0,84	-0,63	0,85	0,81	0,90	0,89	0,84	0,87	0,52	0,93	-0,42	0,95	0,43	0,94	-0,87	-0,07	-0,34	-0,88	0,77	0,81	-0,87	-0,94	-0,57	0,90	-0,56	0,98	1,00			
35	0,96	-0,43	0,85	0,93	-0,12	-0,61	-0,65	0,81	-0,51	0,92	0,90	0,95	0,80	0,94	0,96	0,47	0,95	-0,26	0,95	0,60	0,90	-0,77	0,04	-0,23	-0,77	0,70	0,69	-0,82	-0,94	-0,52	0,97	-0,49	0,99	0,94	1,00		

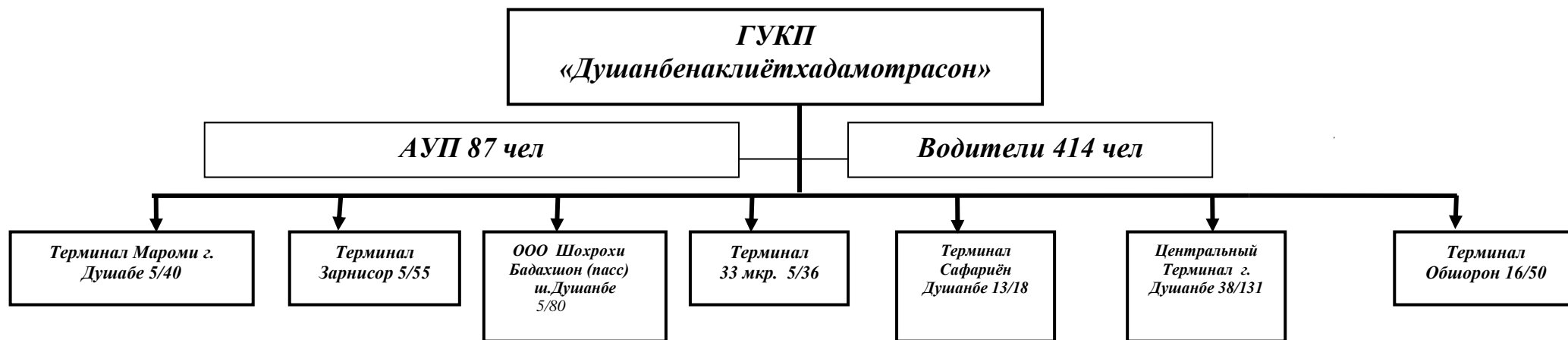
Матрица парных коэффициентов корреляции факторов спроса междугородных автобусных сообщений

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	
1	1,000																																		
2	0,684	1,000																																	
3	1,000	0,677	1,000																																
4	-0,074	0,007	0,074	1,000																															
5	-0,774	0,947	0,769	-0,135	1,000																														
6	-0,923	0,875	0,917	0,169	0,872	1,000																													
7	-0,841	0,958	0,836	0,087	0,948	0,957	1,000																												
8	-0,797	0,975	0,791	0,049	0,946	0,940	0,994	1,000																											
9	0,913	0,820	0,910	0,103	0,900	0,908	0,918	0,900	1,000																										
10	-0,692	0,972	0,685	-0,023	0,919	0,865	0,957	0,977	0,843	1,000																									
11	0,946	0,545	0,945	0,004	0,679	0,829	0,729	0,688	0,862	0,577	1,000																								
12	0,917	0,356	0,920	-0,114	0,479	0,729	0,584	0,523	0,749	0,391	0,922	1,000																							
13	0,897	0,359	0,901	0,079	0,510	0,686	0,560	0,506	0,777	0,382	0,910	0,960	1,000																						
14	0,945	0,442	0,947	0,037	0,587	0,760	0,642	0,587	0,819	0,464	0,937	0,974	0,981	1,000																					
15	0,650	0,891	0,647	0,278	0,890	0,749	0,847	0,871	0,788	0,893	0,560	0,357	0,402	0,471	1,000																				
16	0,982	0,637	0,983	-0,144	0,723	0,892	0,791	0,740	0,845	0,631	0,905	0,906	0,874	0,923	0,610	1,000																			
17	-0,495	0,839	0,489	-0,333	0,858	0,638	0,758	0,785	0,699	0,851	0,399	0,153	0,236	0,302	0,827	0,447	1,000																		
18	0,986	0,743	0,986	-0,022	0,825	0,932	0,885	0,850	0,952	0,756	0,928	0,876	0,867	0,917	0,716	0,946	0,556	1,000																	
19	0,993	0,721	0,992	-0,149	0,788	0,944	0,866	0,823	0,895	0,715	0,920	0,888	0,853	0,910	0,663	0,984	0,493	0,976	1,000																
20	0,620	0,014	0,629	0,207	0,182	0,339	0,208	0,161	0,511	0,052	0,709	0,796	0,895	0,802	0,128	0,591	0,021	0,587	0,554	1,000															
21	0,449	0,210	0,459	0,218	0,042	0,126	0,019	0,071	0,303	0,174	0,536	0,695	0,786	0,695	0,070	0,434	0,213	0,403	0,379	0,950	1,000														
22	0,939	0,869	0,935	-0,130	0,891	0,989	0,951	0,929	0,913	0,851	0,841	0,745	0,713	0,784	0,764	0,919	0,647	0,938	0,960	0,369	0,160	1,000													
23	-0,168	0,587	0,163	-0,412	0,661	0,285	0,468	0,488	0,413	0,510	0,130	0,143	0,003	0,032	0,592	0,099	0,700	0,263	0,181	0,130	0,267	0,303	1,000												
24	0,947	0,692	0,948	0,110	0,791	0,866	0,816	0,785	0,943	0,693	0,904	0,851	0,912	0,915	0,684	0,903	0,552	0,956	0,925	0,718	0,532	0,886	-0,299	1,000											
25	0,974	0,799	0,973	-0,105	0,862	0,957	0,919	0,884	0,930	0,799	0,885	0,822	0,786	0,857	0,753	0,960	0,603	0,978	0,982	0,454	0,259	0,971	-0,275	0,908	1,000										
26	0,882	0,840	0,877	-0,261	0,852	0,948	0,917	0,887	0,830	0,813	0,765	0,673	0,596	0,697	0,742	0,892	0,611	0,877	0,920	0,209	0,021	0,954	-0,301	0,767	0,950	1,000									
27	0,841	0,888	0,834	-0,254	0,880	0,955	0,933	0,914	0,822	0,853	0,716	0,594	0,529	0,630	0,736	0,841	0,687	0,838	0,880	0,134	-0,068	0,959	-0,339	0,742	0,917	0,977	1,000								
28	-0,360	0,089	0,369	-0,224	0,031	0,128	0,025	0,002	0,313	0,087	0,446	0,531	0,658	0,542	0,005	0,319	0,094	0,338	0,302	0,871	-0,891	0,155	-0,106	0,515	-0,196	0,010	0,049	1,000							
29	0,984	0,677	0,986	-0,083	0,766	0,900	0,825	0,781	0,912	0,679	0,912	0,897	0,903	0,933	0,636	0,974	0,506	0,968	0,975	0,648	0,472	0,925	-0,172	0,962	0,956	0,852	0,822	-0,398	1,000						
30	-0,751	0,952	0,743	0,208	0,893	0,933	0,957	0,960	0,809	0,936	0,616	0,461	0,406	0,505	0,782	0,723	0,769	0,778	0,791	0,021	0,199	0,917	0,401	0,684	-0,851	-0,916	-0,966	-0,123	-0,733	1,000					
31	-0,075	0,669	0,063	0,324	0,477	0,428	0,522	0,560	0,196	0,612	0,086	0,246	0,314	0,228	0,389	0,076	0,509	0,101	0,160	0,592	0,739	0,400	0,346	0,029	-0,232	-0,440	-0,557	-0,550	-0,071	0,675	1,000				
32	-0,968	0,582	0,968	0,183	0,661	0,881	0,764	0,714	0,815	0,608	0,933	0,931	0,858	0,917	0,551	0,974	0,375	0,929	0,967	0,574	-0,420	0,894	-0,011	0,852	-0,937	-0,872	-0,814	0,276	-0,933	0,701	0,054	1,000			
33	0,988	0,688	0,988	-0,172	0,768	0,924	0,838	0,790	0,886	0,680	0,912	0,893	0,857	0,909	0,629	0,990	0,483	0,966	0,991	0,562	0,389	0,944	-0,151	0,915	0,978	0,915	0,876	-0,309	0,980	####	####	0,966	1,000		
34	0,989	0,705	0,990	-0,023	0,806	0,912	0,851	0,807	0,920	0,710	0,923	0,886	0,872	0,921	0,688	0,974	0,546	0,982	0,982	0,590	0,412	0,934	-0,237	0,941	0,981	0,892	0,845	-0,330	0,972	####	####	0,952	0,982	1,000	

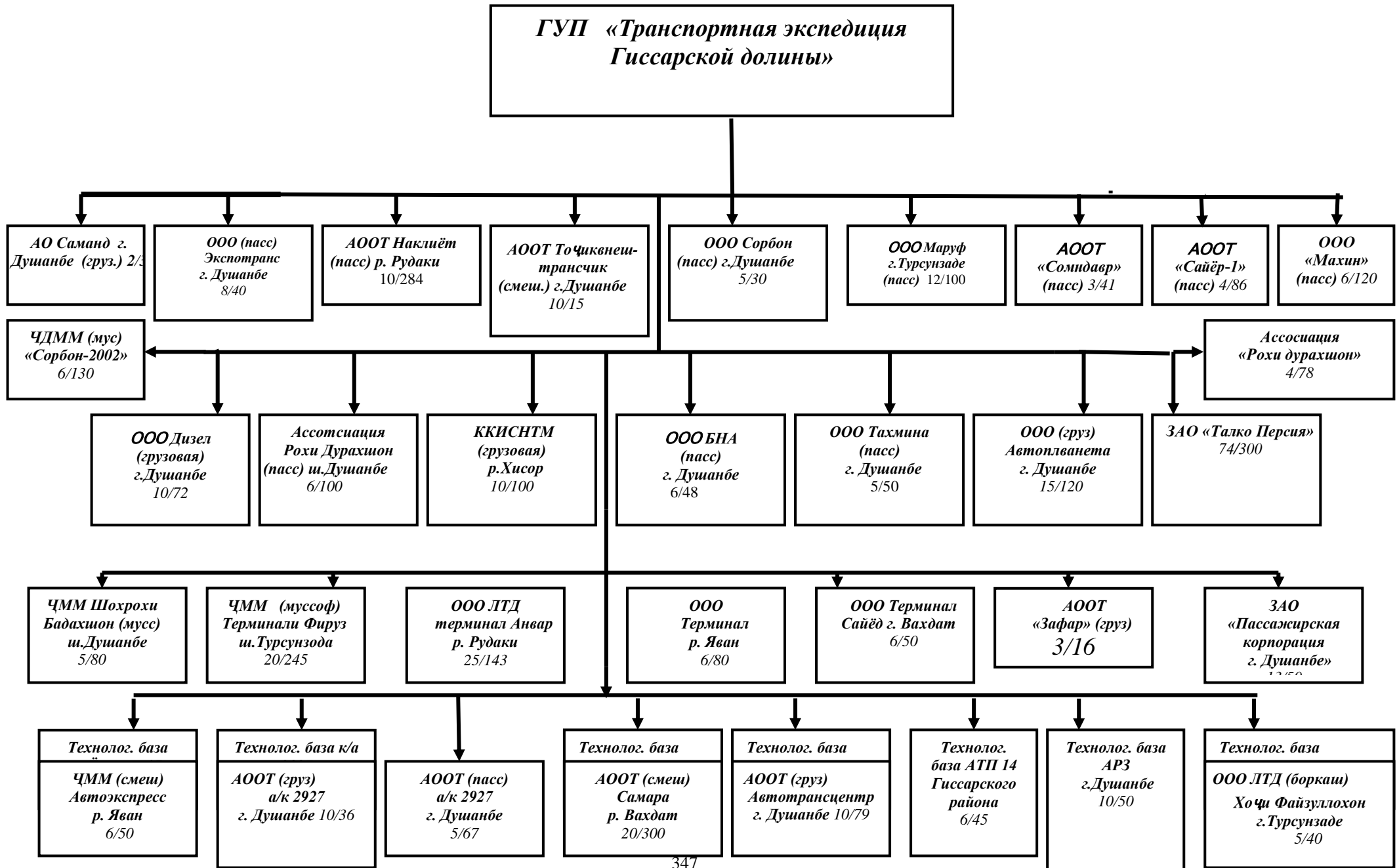
Структура пассажирского транспорта г. Душанбе



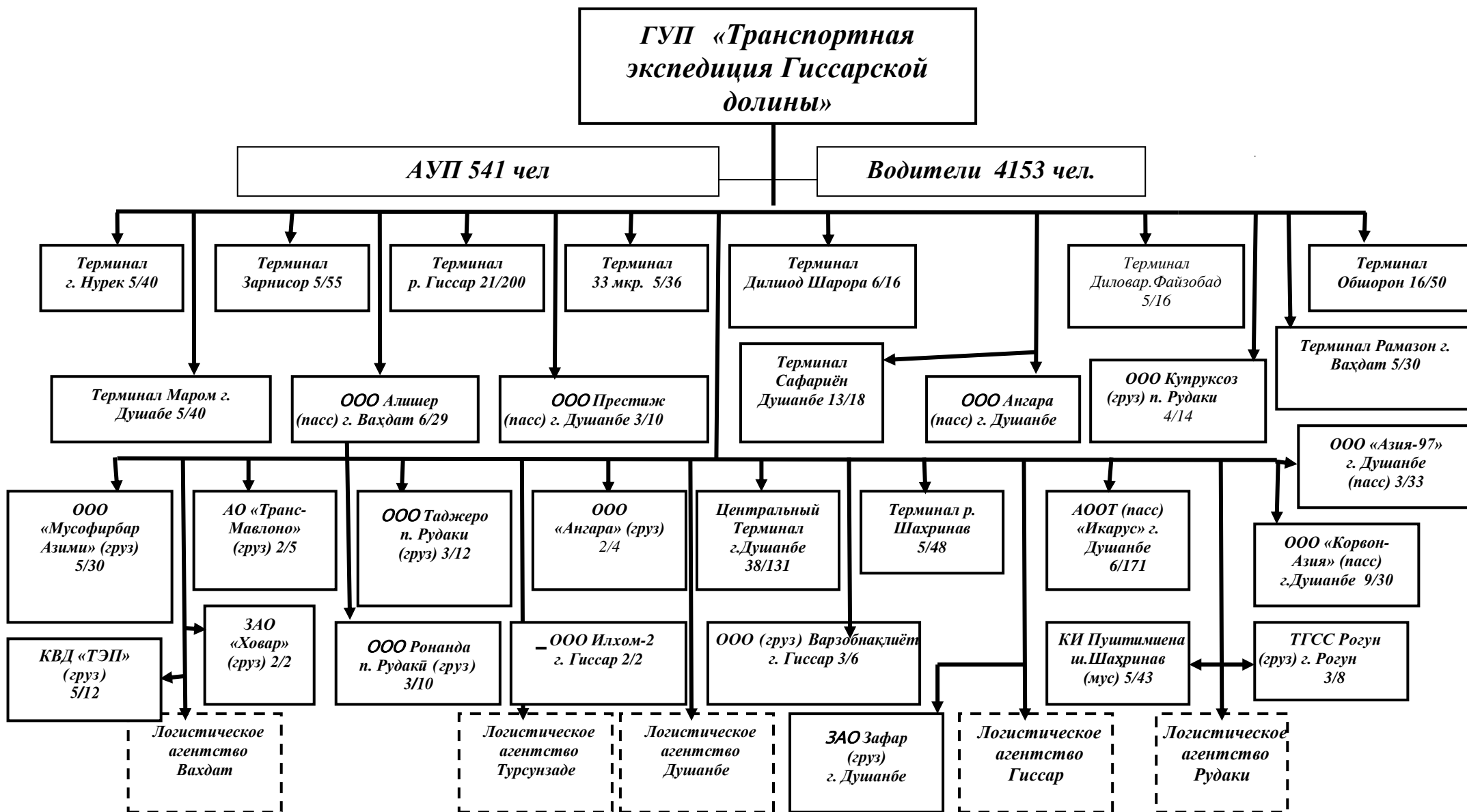
Структура пассажирских терминалов города Душанбе



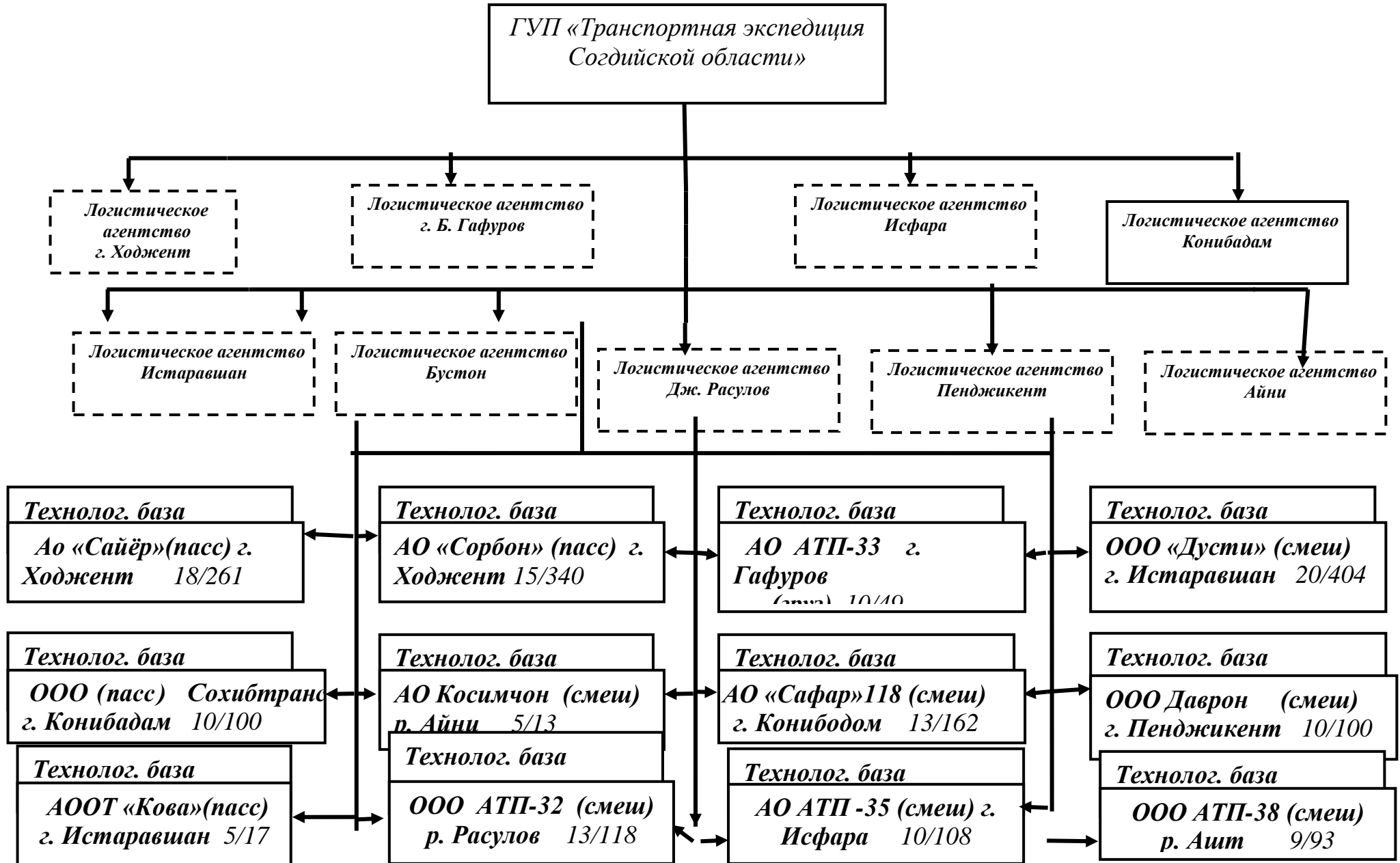
Структура ГУП «Транспортная экспедиция Гиссарской долины»



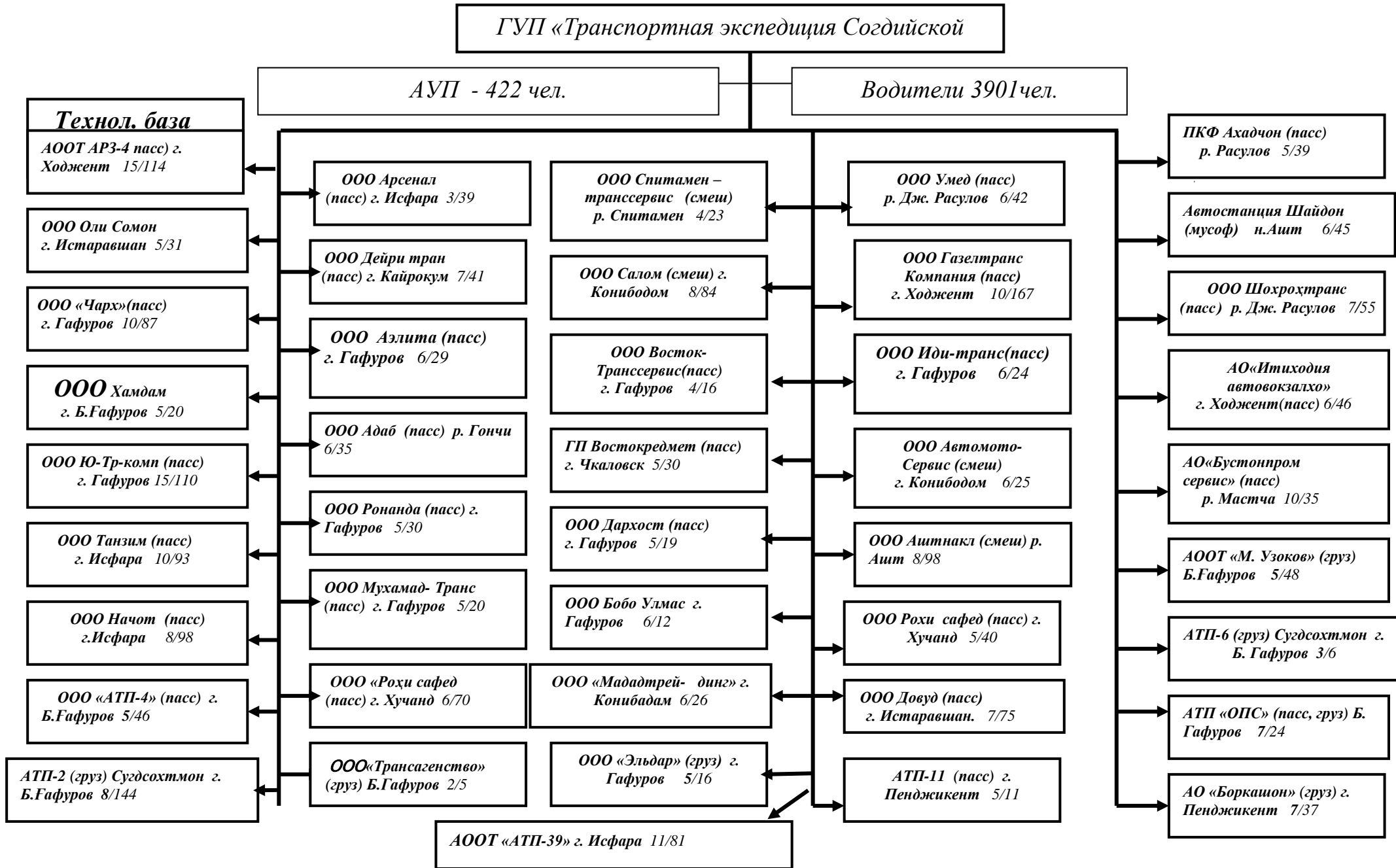
Структура ГУП «Транспортная экспедиция Гиссарской долины»



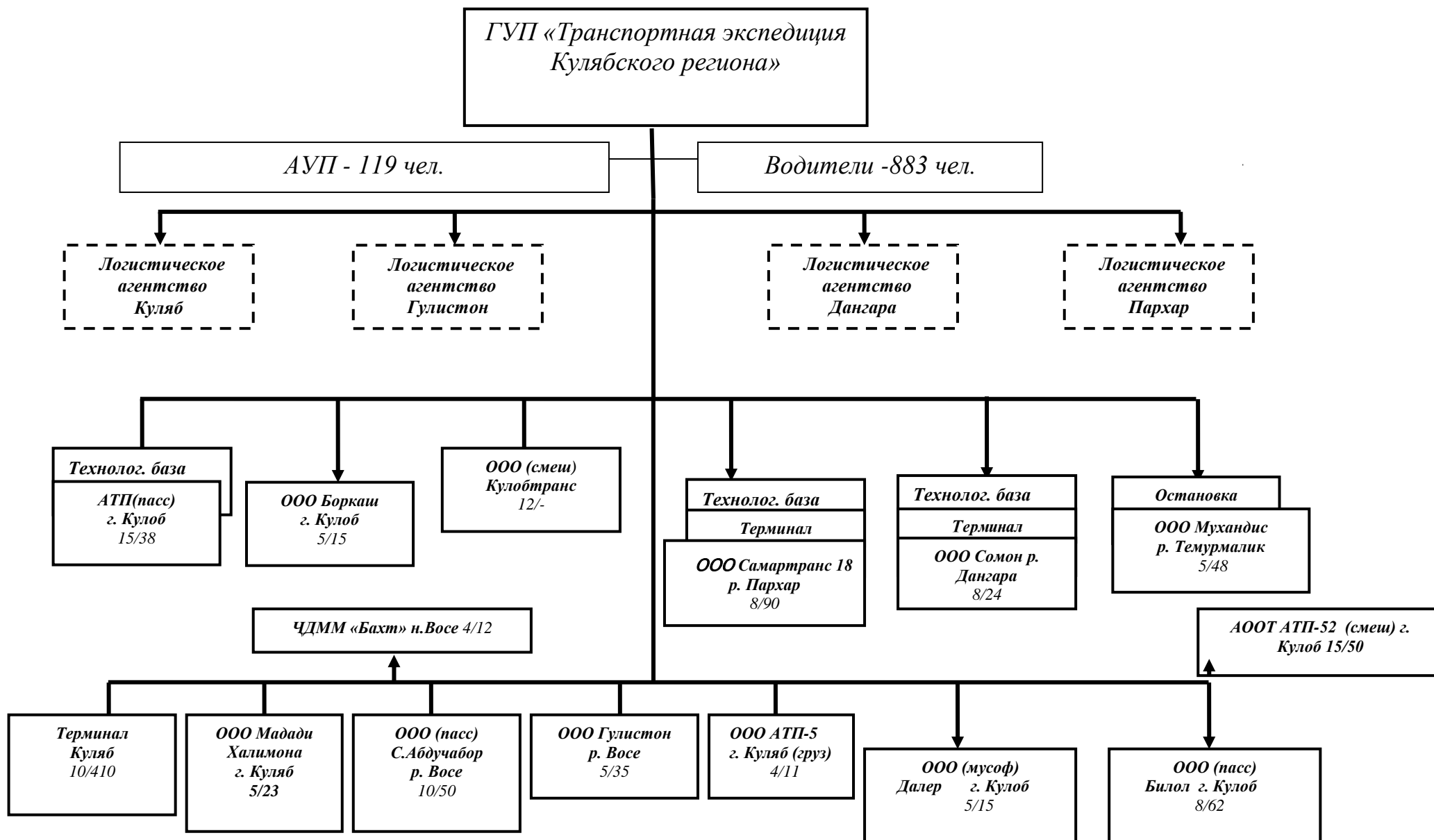
Структура ГУП «Транспортная экспедиция Согдийской области»



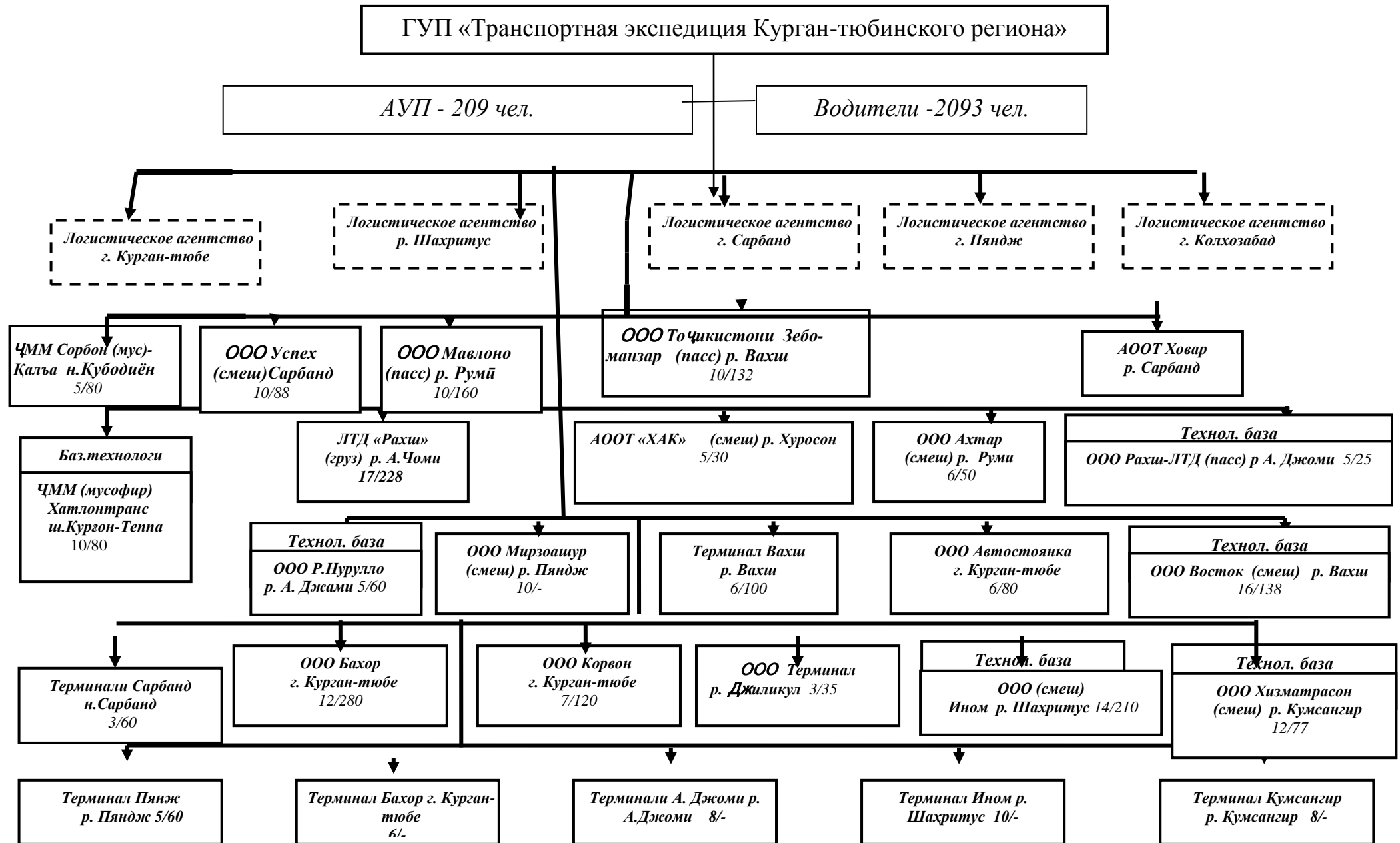
Структура ГУП «Транспортная экспедиция Согдийской области»



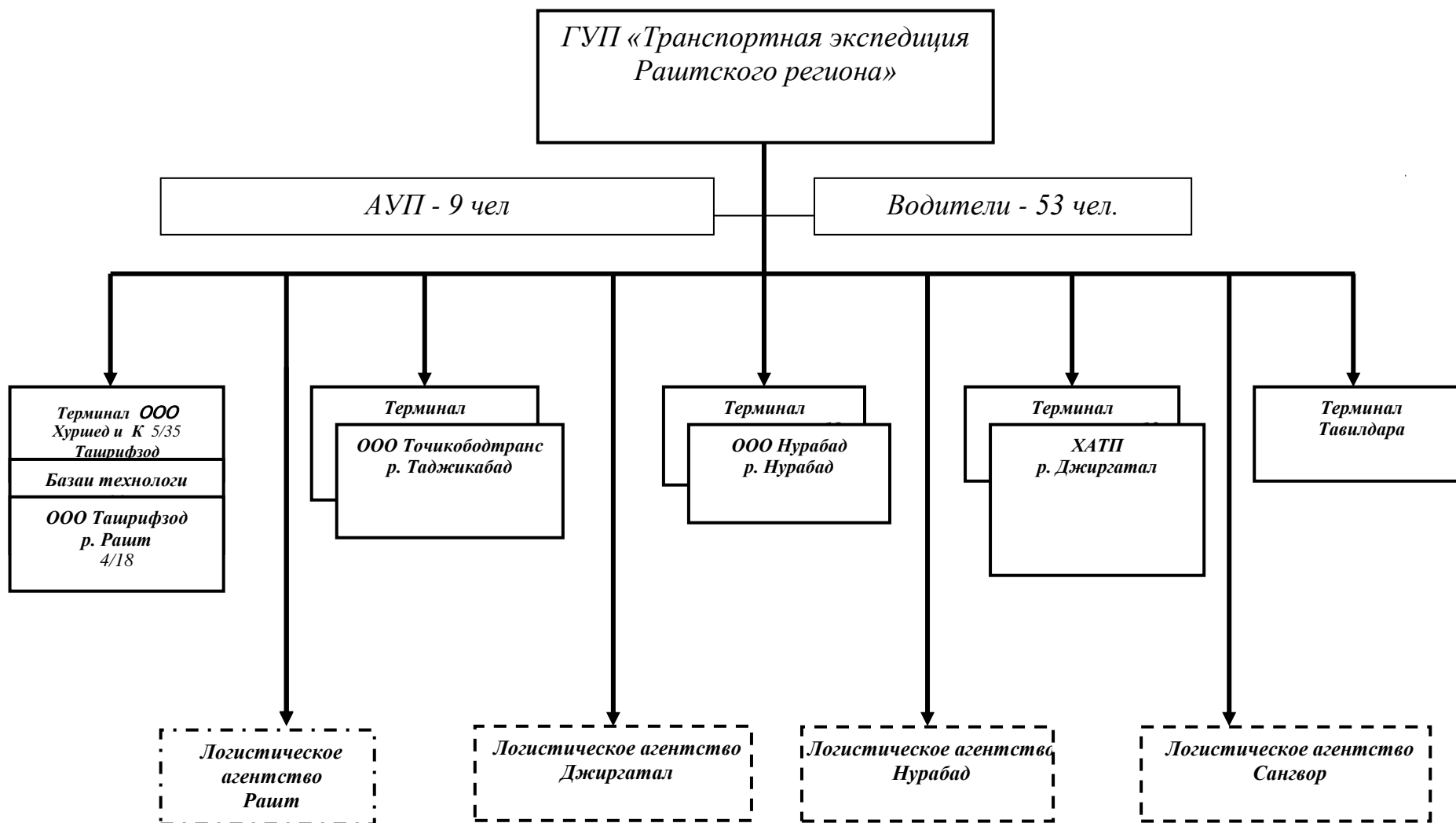
Структура ГУП «Транспортная экспедиция Кулябского региона»



Структура ГУП «Транспортная экспедиция Курган-тюбинского региона»



Структура ГУП «Транспортная экспедиция Раштского региона»



Структура ГУП «Транспортная экспедиция ГБАО»

