

УДК 338.4:338.47:338.465.4(575.3)

На правах рукописи

ГАДОЕВА ФАРЗОНА СОДИКОВНА

**РАЗВИТИЕ РЫНКА ОКАЗАНИЯ УСЛУГ РЕГУЛЯРНОГО
ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ
(на материалах районов республиканского подчинения Республики
Таджикистан)**

Специальность 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством
(экономика, организация и управление предприятиями, отраслями,
комплексами - сфера услуг)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

Душанбе - 2019

Работа выполнена на кафедре «Экономика и транспортная логистика»
Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими

Научный руководитель: **Хамроев Фузайли Махмадалиевич.**
кандидат экономических наук, доцент

Официальные оппоненты: **Бобоев Олимжон,**
доктор экономических наук, профессор, член
Комитета Маджлиси намояндагон
Маджлиси Оли Республики Таджикистан по
экономике и финансам,
Бегмуродов Сангинмурод Шамсидинович,
кандидат экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой инвестиционного
менеджмента и маркетинга

Ведущая организация: Худжандский государственный университет
имени академика Б. Гафурова

Защита диссертации состоится «06» июля 2019 года в 15⁰⁰ часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.031.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе Таджикского государственного университета коммерции, Таджикского национального университета, Российско-Таджикского (Славянского) университета по адресу: 734055, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, ½.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте Таджикского государственного университета коммерции <http://www.tguk.tj>. Объявление о защите диссертации и автореферат диссертации размещены на официальном сайте ТГУК: <http://www.tguk.tj> и направлены для размещения в сети Интернет ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по адресу: vak.minobrnauki.gov.ru.

Автореферат разослан «___» июня 2019 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук

Кадырова З.Х.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационной работы. В современных условиях приоритетным направлением развития экономики является улучшение функционирования различных рынков: транспортных услуг, услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, товаров и услуг, потребительского и др., а также их инфраструктурного обеспечения. Решение этой проблемы связано с удовлетворением спроса, формированием конкурентной среды, внедрением инноваций, нанотехнологий, современными методами организации управления производством и предоставления услуг и др.

Мировой опыт показывает, что в ведущих странах мира особое место уделяется формированию инфраструктуры рынка с учетом рискованных и инновационных аспектов, а также экономической ответственности, гибкого управления и оптимизации издержек и использования ресурсов с целью получения максимальной прибыли.

В целом использование рыночных механизмов и инструментов позволяет разработать и реализовать оптимальную стратегию, формировать оптимальную структуру экономики, ослабить позицию монополий на рынке, развивать механизм стимулирования личной ответственности за достигнутые показатели, поддержать конкуренцию, обеспечить качество и оперативность принимаемых управленческих решений.

Значение формирования и развития рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта для Республики Таджикистан трудно переоценить. Субъекты данного рынка, особенно малые предпринимательские структуры, обладают высокой восприимчивостью к инновациям и инновационному развитию. Поэтому в условиях Таджикистана именно предпринимательские структуры могут играть важную роль в усилении социальной значимости проводимых преобразований в экономике страны. Особенно это касается решения проблем продуктивной занятости населения в условиях реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

Совершенствование системы оказания транспортных услуг потребителям, а также улучшение этих услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом в Республике Таджикистан сталкиваются с такими проблемами, как слабое финансовое состояние транспортных предприятий; невозможность прогнозирования и планирования деятельности на средне- долгосрочную перспективу; низкий уровень материально-технической базы; неразвитость системы автоматизации организации управления транспортным процессом и др.

С другой стороны, в настоящее время формирование и развитие рынка услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом требует обеспечения безопасности предпринимательской деятельности, которая может играть ведущую роль в улучшении качества межрайонных и внутрирайонных пассажирских автомобильных перевозок, эффективно используя различные ее формы их осуществления, учитывая особенности территорий, развитие транспортной сети и наличие трудовых ресурсов и др.

В современных условиях развития народного хозяйства Республики Таджикистан особую актуальность приобретают вопросы совершенствования транспортного законодательства, механизмы взаимодействия транспортных операторов и местных органов исполнительной власти, а также установления новых стандартов оказания транспортных услуг, особенно услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта. Именно эти услуги, имеющие социальную и экономическую значимость и

существующую специфику управления и развития пассажирских автомобильных перевозок, определили необходимость организации регулярных перевозок в условиях территориальных образований.

Важно заметить, что в условиях развития рыночных отношений и формирования конкурентных отношений организация регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом влияет на систему оказания транспортных услуг населению, обеспечивает бесперебойную работу отраслей и сфер экономики, улучшает транспортную доступность, а также создает основу и способствует повышению эффективности транспортного обслуживания в Республике Таджикистан.

Степень изученности диссертационной работы. Проблемам оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта посвящены работы многих российских, зарубежных и ученых Таджикистана. Важный вклад в исследование этих вопросов оказали труды Абалкина Л.И., Бобоева О., Бегмуродова С.Ш., Катаева А.Х., Ковшова Г.Н., Комилова С.Дж., Конторовича Л.В., Лившица В.Н., Мирзобекова Х.Д., Персианова В.А., Петракова Н.Я., Раджабова Р.К., Рауфи А., Сангинова О.К., Факерова Х.Н., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д., Хусаинова М.К. и других.

В выполненных исследованиях в основном уточнено понятие услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, анализированы организационные формы и экономические основы, а также другие важнейшие аспекты.

Однако степень изученности многих сторон исследуемой проблемы в условиях современной рыночной системы недостаточно изучена. Отсутствует единство научных взглядов по решению этой проблемы, а также существуют противоположные научные взгляды.

Анализ качества услуг регулярных перевозок является важным для потребителей и это требует проведения исследований по проблемам их организации управления и развития. Вместе с тем перед рынком оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом существует много вопросов, решение которых считается первоочередным для ускорения социально-экономического развития территорий и повышения качества оказываемых транспортных услуг в межрайонных и внутрирайонных автобусных маршрутах. Это, в целом, определило актуальность темы, теоретико-практическую значимость диссертационного исследования.

Цель и задачи диссертационной работы. Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и разработка рекомендаций по развитию рынка оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

Для достижения цели целесообразно решить следующие задачи:

- изучить теоретико-методические основы уточнения роли и места рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в системе рыночной экономики;
- исследовать и обосновать методические основы оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, а также особенности и проблемы оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта;
- дать оценку современного состояния, развития и эффективности оказания услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- осуществить экономико-математическое моделирование объема оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом;
- предложить стратегию повышения качества оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, а также уточнить пути повышения

эффективности оказания услуг населению и организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок;

- обосновать и предложить приоритетные направления развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан.

Теоретико-методической базой диссертационного исследования являются современная теория рыночной экономики, разработанная в трудах российских, зарубежных и ученых экономистов Таджикистана, Законы Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли и Правительства, Указы Президента Республики Таджикистан и другие нормативно-правовые акты.

В процессе подготовки диссертационной работы использованы различные научные источники, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, министерств и ведомств и результаты проведенные автором обследований на рынке услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта.

В процессе выполнения диссертационного исследования использованы общенаучные методы и приемы: диалектический подход, принцип логического и системного анализа и синтеза, методы сравнительного и корреляционного анализа, экономико-математические методы и модели.

Объектом диссертационной работы является действующая система оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

Предметом диссертационной работы является организационно-экономические и управленческие отношения, возникающие в процессе оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

Научная новизна диссертационной работы. Научная новизна диссертационного исследования состоит в том, что исследованы организационно-экономические основы функционирования и развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта.

К основным положениям, характеризующим научную новизну, следует отнести такие положения, выносимые на защиту:

- развиты теоретико-методические основы формирования и развития рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта. Показано, что система оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта находит свое выражение в образовании самостоятельной сети государственных и частных пассажирских автотранспортных предприятий;

- выявлены существующие особенности и проблемы формирования и развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в современных условиях, учитывая параметры экономического потенциала территорий, наличие парка подвижного состава и маршрутной сети, состояние транспортной инфраструктуры при осуществлении внутрирайонных и межрайонных пассажирских автомобильных перевозок и др.;

- дана оценка современного состояния и развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта, выявлены узкие места и возможности улучшения предоставления этих услуг на основе оценки качества оказания услуг населению регулярным пассажирским автомобильным транспортом в районах республиканского

подчинения Республики Таджикистан;

- разработаны экономико-математические модели объема оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом на основе выявления факторов, влияющих на развитие этих услуг, а также определены прогнозные объемы оказанных услуг регулярных пассажирских перевозок в целом по районам республиканского подчинения и отдельных его районов Республики Таджикистан на период до 2030 года;

- обоснована стратегия повышения качества оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, и предложены пути повышения эффективности оказания этих услуг населению, а также организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок в исследуемых районах республиканского подчинения республики;

- обоснованы и разработаны приоритетные направления развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта населению с учетом совершенствования механизма предоставления этих услуг, развития предпринимательства на данном рынке, а также формирования рациональной структуры парка подвижного состава для оказания регулярных пассажирских перевозок в районах республиканского подчинения Республики 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, 1.6.117 –Современные тенденции развития организационно-экономических форм хозяйствования в сфере услуг и 1.6.118 – Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг.

Практическая значимость проведенного диссертационного исследования и его результатов заключается в решении проблем формирования и развития оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения Таджикистана. Важное научно-практическое значение имеют разработанные экономико-математические модели оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом, предложенная стратегия повышения качества и совершенствования механизма оказания услуг и развитие предпринимательства на рынке услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

Реализация результатов исследований. Результаты проведенных исследований использованы местными органами государственной власти в процессе разработки и реализации программ по повышению эффективности оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, а также для обеспечения безопасности пассажирских перевозок на внутрирайонных и межрайонных маршрутах республики.

Результаты исследования нашли практическое применение в деятельности Государственного учреждения «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» Министерства транспорта Республики Таджикистан (справка о внедрении от 25.04.2019 г. № 57). Полученные научно-методические результаты использованы при ведении занятий по дисциплинам «Экономика сферы услуг», «Экономика транспорта», «Планирование на предприятии транспорта» и «Организация производства на предприятиях транспорта» в учебном процессе Таджикского технического университета имени М.С.Осими (справка о внедрении от 05.02.2019 г. № 27/124).

Апробация диссертационной работы. Основные положения диссертационного исследования рассмотрены и доложены: на научных семинарах кафедры «Экономика и транспортная логистика» Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (2010-2019гг.), а также в период с 2011г. по 2019 г. на международных научно-практических конференциях Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими, Таджикского государственного университета коммерции и республиканских научно-практических конференциях молодых ученых Таджикистана (2012-2019 гг.).

Публикации. Основное содержание диссертационного исследования опубликовано в 20 научных работах автора, общим объемом свыше 6,5 п. л., в том числе 6 статей в рецензируемых журналах ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Структура и объем диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, приложений, содержит 23 таблицы, 22 рисунка, список использованной литературы включающего 170 наименований, изложена на 180 страницах машинописного текста.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Развита теоретико-методические основы формирования и развития рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта. Показано, что система оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта находит свое выражение в образовании самостоятельной сети государственных и частных пассажирских автотранспортных предприятий.

Формирование рыночных отношений основано на саморегулирующемся рынке, который считается главным связывающим звеном, регулятором деятельности автотранспортного предприятия. По мнению автора, транспортный рынок объединяет процесс прогнозирования, управления и удовлетворения потребностей народного хозяйства, территорий и населения на транспортные услуги, а также выполнения транспортно-экспедиционной работы и других видов транспортного обслуживания.

Автор считает, что спрос на транспортные услуги включает кроме фактических объемов перевозок и их безопасности, доступность различных вариантов их удовлетворения и т.д. При этом потребительский спрос объединяет потребности каналов сбыта, потребителей, некоммерческих субъектов, а общественный спрос учитывает потребности работников предприятий, акционеров, граждан, государственных предприятий, влияющих на их деятельность. В целом действие на рынке транспортных услуг осуществляется с соблюдением основных принципов реализации функций этого рынка и главными элементами рынка транспортных услуг считаются спрос, предложение и транспортный тариф (цена). С другой стороны, согласование спроса и предложения считается важным, а рыночный тариф выполняет роль основного регулятора в достижении равновесия. Кроме того, рост цен на оказание транспортных услуг способствует улучшению финансовых результатов предприятий.

В диссертации автор важным считает действие механизма свободного рынка транспортных услуг и его влияние на количество и качество оказываемых услуг, а основанием для функционирования рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта считается необходимость стимулирования процесса создания рыночных отношений между автотранспортными предприятиями.

Целью регулирования рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, является создание цивилизованного рынка транспортных услуг, который обеспечивает высокое качество оказываемых услуг, кооперацию действий участников

рынка. С учетом вышеизложенного в диссертации для регулирования рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта выделены основные направления и задачи.

По мнению автора, рынок услуг регулярного пассажирского автотранспорта состоит из механизма, основанного на конкуренции в условиях осуществления транспортного процесса с целью удовлетворения потребностей населения в пассажирских автоперевозках, и управление этих перевозок существенно влияет на эффективное развитие системы оказания услуг населению для получения наибольшей прибыли.

В диссертации изучена структура пассажирской автотранспортной системы, которая состоит из пассажиров и пассажирских автотранспортных предприятий, заказчиков перевозок и регулирующих органов (рис. 1.).

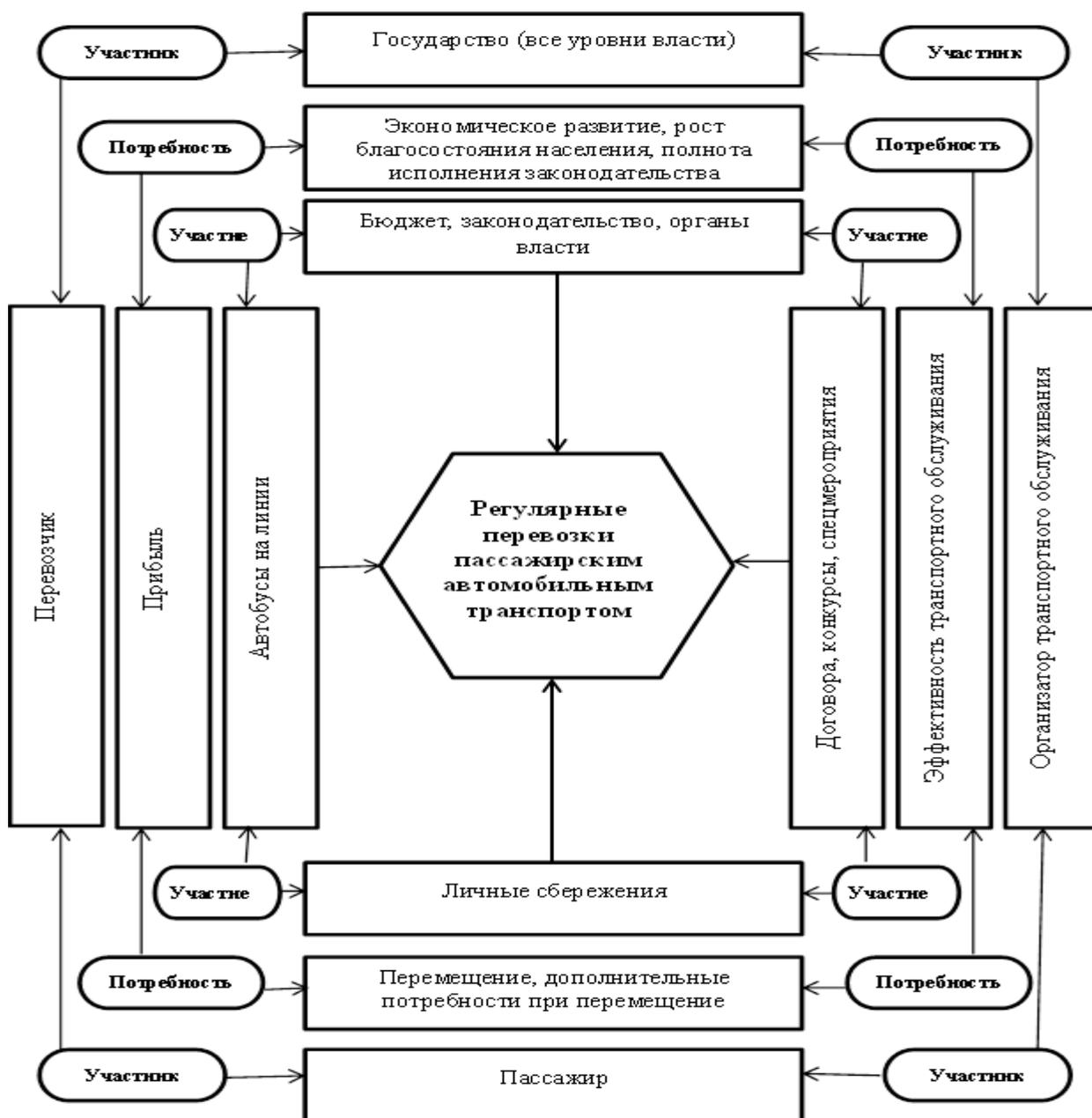


Рисунок 1 – Структура элементов рынка регулярного пассажирского автомобильного транспорта (составлено автором)

Автор считает, что рыночная система работает на максимизацию выгоды и не учитывает социальную значимость пассажирских перевозок, поэтому участие государства обеспечивает сбалансированность социальных и рыночных принципов. В диссертации на основе изучения опыта, автором уточнены задачи управления пассажирского транспорта: предусматривающие регулирование качества пассажирского обслуживания; транспортных затрат и стимулирование развития экономики, а также обеспечение безопасности дорожного движения.

По мнению автора в целом государственное регулирование направлено на повышение качества оказываемых услуг и благосостояния населения. Достижение данных целей возможно при грамотном подходе к изучению этой проблемы. Однако анализ современного состояния автотранспортной деятельности формирует предпосылки для повышения эффективности и обеспечения конкурентоспособности пассажирских перевозок и установления различных связей на основе рациональной организации управления регулярных пассажирских перевозок.

2. Выявлены существующие особенности и проблемы формирования и развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в современных условиях, учитывая параметры экономического потенциала территорий, наличие парка подвижного состава и маршрутной сети, состояние транспортной инфраструктуры при осуществлении внутрирайонных и межрайонных пассажирских автомобильных перевозок и др.

Регулярные пассажирские автобусные перевозки осуществляются на основе лицензии транспортными предприятиями и индивидуальными предпринимателями. Транспортные средства, выполняющие регулярные перевозки, должны иметь лицензионные карточки. При этом ставятся конкретные задачи перед каждой транспортной предпринимательской структурой, и перевозки выполняются согласно установленным правилам перевозок.

Автор считает, что сейчас в республике наблюдается бурное развитие индивидуального транспорта. Однако автобусный транспорт, по сравнению с индивидуальным транспортом, обладает высокой пассажироместимостью, что способствует экономии пространства в 8-15 раз по сравнению с легковыми автомобилями. При этом пассажирские автобусные перевозки требуют в 3-5 раз меньше энергии, чем на частном транспорте. Поэтому одной из важных задач является повышение привлекательности пассажирского автомобильного транспорта, которое можно решить на основе оптимизации маршрутной сети, сокращения интервала движения и наполнения салона подвижного состава, обеспечения условий для использования скоростных характеристик пассажирского транспорта.

В диссертации автором выявлены главные проблемы развития регулярного пассажирского автотранспорта: моральное и физическое устаревание имеющегося парка автобусов; несовершенство законодательной базы; недостаточное возмещение затрат перевозчикам; необоснованность механизма ценообразования и др. Другой важной проблемой является совершенствование управления пассажирским автомобильным транспортом на рынке транспортных услуг, учитывая роль и значение различных видов собственников. Автором выявлено, что при управлении регулярными пассажирскими автомобильными транспортом отсутствует взаимодействие местных органов государственной власти и транспортных предпринимательских структур, а также единый управленческий подход к организации управления регулярных пассажирских перевозок, в том числе на уровне местных органов исполнительной власти. При этом важным при совершенствовании организации управления транспортных структур, автор

относит развитие и реформирование транспортно-дорожной системы, а также решение таких задач: пополнение парка новыми автобусами и микроавтобусами; развитие транспортно-дорожной сети; освобождение предприятий пассажирского автотранспорта от уплаты налогов; обеспечение доходности предприятий в размерах, достаточных для обновления парка транспортных средств и другие.

В диссертации рекомендуется проведение маркетинговых исследований и на основе анкетирования выявить потребительские предпочтения потребителей и реагирования населения на изменение стоимости поездки, а также оценки конкурентных преимуществ и обеспечения высокой конкурентоспособности регулярных пассажирских автобусных перевозок. Кроме того, в диссертации выявлены основные проблемы препятствующие эффективной организации регулярных пассажирских перевозок. Особое место в диссертации уделено выявлению характерных особенностей рынка регулярных пассажирских автомобильных услуг. Автор считает, что характерной особенностью рынка регулярных пассажирских автомобильных услуг является сложность оценки потребностей клиентов в этих услугах. В целом автор считает, что рынок регулярных пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане находится на стадии становления и развития, и те транспортные предпринимательские структуры, которые используют современные методы стратегического управления, достигают значительных результатов в прибыли по сравнению с другими предприятиями выше средней по отрасли.

3. Дана оценка современного состояния и развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта, выявлены узкие места и возможности улучшения предоставления этих услуг на основе оценки качества оказания услуг населению регулярным пассажирским автомобильным транспортом в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

В диссертации проведен анализ современного состояния и развития регулярных пассажирских автомобильных перевозок и изучена динамика объема перевозки пассажиров автобусным транспортом Республики Таджикистан за 2012-2017 годы (табл. 1).

Таблица 1. Динамика объема перевозки пассажиров автобусным транспортом Республики Таджикистан за 2012-2017 годы (миллион пассажиров)

Территории	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2012г., в %
Всего	506,6	530,4	541,3	548,3	554,0	574,3	113,4
в том числе:							
ГБАО	5,1	5,2	5,6	6,8	7,0	7,6	149,0
Согдийская область	151,0	138,7	144,4	145,9	150,6	163,8	108,5
Хатлонская область	45,7	42,1	50,8	59,7	72,6	77,4	169,4
г. Душанбе	206,9	244,3	244,6	246,5	244,3	249,8	120,7
РРП	97,9	100,1	95,9	89,4	79,5	75,7	77,3

Источник: рассчитано автором на основе данных Регионы Республики Таджикистан. Статистический сборник – 2018.-323с.

Согласно данным таблицы 1 установлено, что за анализируемый период перевозка пассажиров автобусным транспортом в целом возросла на 13,4%, при этом наибольшее увеличение наблюдается в Хатлонской области (69,4%) и ГБАО (49,0%). Что касается районов республиканского подчинения, то здесь наблюдается снижение объема перевозки пассажиров автобусным транспортом на 22,7%.

В 2017 году по сравнению с 2012 годом пассажирооборот автобусного транспорта снизился на 5,7% (табл.2).

Таблица 2. Динамика пассажирооборота автобусного транспорта Республики Таджикистан за 2012-2017 годы (млн. пасс. км)

Регион	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2012г., в %
Всего	7213,5	7200,1	7271,1	7096,7	6752,7	6806,8	94,3
в том числе:							
ГБАО	131,8	135,0	142,9	147,9	149,5	151,7	115,1
Согдийская область	2678,5	2431,8	2413,7	2293,2	2290,3	2429,6	90,7
Хатлонская область	685,3	814,3	967,9	946,6	1016,0	1098,7	160,3
г. Душанбе	1199,9	1417,2	1426,2	1588,0	1513,0	1506,3	125,5
РРП	2518,0	2401,8	2320,4	2121,0	1783,9	1620,5	64,4

Источник: рассчитано автором на основе данных Регионы Республики Таджикистан. Статистический сборник – 2018.-323с.

Проведенный анализ позволил установить, что снижение пассажирооборота автобусного транспорта в основном происходило в Согдийской области (9,3%) и районах республиканского подчинения (35,6%).

Особое место в диссертации уделено изучению регулярных пассажирских перевозок в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан. В настоящее время в состав районов республиканского подчинения входит 13 районов, 4 города, 14 поселков и 101 сельских джамоатов, плотность населения на 1 кв.км составляет 70,9 человек.

Динамика объема перевозок пассажиров и пассажирооборота регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения за 2012-2017 годы представлена в табл. 3.

Таблица 3. Динамика объема перевозок пассажиров и пассажирооборот регулярного пассажирского автомобильного транспорта по отдельным районам республиканского подчинения за 2012-2017 годы.

Наименование территории	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2012г., в %	2017г. к 2016г., в %
Объем перевозок, всего, тыс. пасс.	14337,0	14473,0	15255,0	16049,7	18117,6	19095,0	135,2	107,0
в том числе:								
Файзабадский район	415,0	415,0	361,0	362,7	310,0	325,0	78,3	104,8
Варзобский район	198,0	198,0	96,0	98,50	80,4	98,0	49,49	121,89
Район Рудаки	3448,0	3448,0	4165,0	4624,5	6114,7	6300,0	182,7	103,0
Гиссарский район	3743,0	3743,0	3964,0	4053,0	4102,0	3120,0	83,4	76,1
Вахдатский район	3919,0	4055,0	4142,0	4337,0	4809,0	5200,0	132,7	108,1
Шахринавский район	624,0	624,0	619,0	580,0	466,5	490,0	78,5	105,0
Турсунзадевский район	1990,0	1990,0	1908,0	1994,0	2235,0	3562,0	179,0	159,4
Пассажирооборот, всего, млн.пасс.км.	190,80	190,86	213,10	226,77	253,59	271,00	142,0	106,9
в том числе:								
Файзабадский район	9,95	9,95	8,62	8,94	7,85	8,25	82,9	105,1
Варзобский район	1,64	1,64	12,71	13,5	14,42	15,16	924,4	105,1
Район Рудаки	31,56	31,56	37,25	40,36	55,57	61,00	193,3	109,8

Наименование территории	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2012г., в %	2017г. к 2016г., в %
Гиссарский район	47,34	47,34	48,6	50,12	51,16	54,25	114,6	106,0
Вахдатский район	51,24	51,3	53,70	58,70	67,30	73,00	142,5	108,5
Шахринавский район	8,05	8,05	10,14	10,05	8,59	9,02	112,0	105,0
Турсунзадевский район	41,02	41,02	42,08	45,10	48,70	50,32	122,7	103,3

Источник: Рассчитано автором по данным ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» Министерства транспорта Республики Таджикистан.

В настоящее время в районах республиканского подчинения функционирует 86 автобусных маршрутов, из них 1 городской, 77 внутрирайонных и межрайонных и 7 междугородных маршрутов. Кроме этого, автором установлено, что в 2017 году в маршрутах РРП работало 746 единиц автобусного транспорта, из них 45 единиц сосредоточено на городских сообщениях (6.03%), 691 единиц на межрайонных и внутрирайонных сообщениях (92.4 %) и 10 единиц на междугородных сообщениях (1.3 %).

По мнению автора, важной проблемой при организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок в Республике Таджикистан является высокий рост теневого сектора в этой сфере, а также обеспечение достаточного уровня конкуренции как фактора повышения качества транспортных услуг и снижения тарифов с учетом разработки соответствующего организационного, экономического, технологического, нормативно-правового и методологического обеспечения.

Автор считает, что в современных условиях вопросы оценки эффективности транспортной сферы с учетом обеспечения качества транспортного обслуживания приобретают особую значимость. Поэтому в диссертации проведена интегральная оценка качества оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта по пяти обследуемым автобусным маршрутам районов республиканского подчинения (табл.4).

Таблица 4 - Интегральная оценка качества транспортного обслуживания по маршрутам регулярных пассажирских автомобильных перевозок в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан

№ пп	Наименование показателей	Усл. обозн.	Расчетные параметры по маршрутам				
			№ 266	№268	№268А	№270	№200
1	Коэффициент относительного наполнения автобусов	k_y	0,850	0,860	0,860	0,880	0,880
2	Коэффициент относительных затрат времени на перемещение пассажира	k_t	0,920	0,750	0,750	0,950	0,950
3	Коэффициент регулярности движения	k_p	0,960	0,930	0,930	0,950	0,970
4	Коэффициент динамического изменения уровня дорожно- транспортных происшествий	$k_{д.д.}$	0,920	0,840	0,850	0,980	0,980
Коэффициент качества транспортного обслуживания		$k_{об}$	0,690	0,500	0,510	0,780	0,790
Уровень обслуживания			Хор.	Удов.	Удов.	Хор.	Хор.

На основе анализа полученных параметров (табл. 4) автором установлено, что уровень обслуживания пассажиров на автобусных маршрутах №200 Душанбе – Турсунзода, №266 Терминал «Обшорон» - Терминал «Сайёд» и №270 Автовокзал г. Душанбе – Терминал Гиссар считается хорошим, а на автобусных маршрутах №268 Душанбе – Рудаки и №268А Душанбе – Авторынок – удовлетворительным.

По мнению автора, для оценки эффективности осуществления регулярных пассажирских автомобильных перевозок необходимо учитывать показатели, характеризующие осуществление транспортного процесса и основные критерии эффективного управления на рынке услуг автомобильного транспорта. При этом автор целесообразным считает расчет социально-экономического эффекта, от повышения качества пассажирских автобусных перевозок с целью обеспечения прибыли во всех пассажирских автотранспортных предпринимательских структурах, а также учета безопасности перевозок, как важного компонента предоставляемых услуг пассажирам и рационального использования всех видов ресурсов в условиях конкуренции между пассажирскими автотранспортными предпринимательскими структурами.

4. Разработаны экономико-математические модели объема оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом на основе выявления факторов, влияющих на развитие этих услуг, а также определены прогнозные объемы оказанных услуг регулярных пассажирских перевозок в целом по районам республиканского подчинения и отдельных его районов Республики Таджикистан на период до 2030 года.

В диссертации предложена методика транспортного обслуживания населения, которая предусматривает разработку экономико-математического моделирования объема оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта. Для разработки экономико-математических моделей были отобраны факторы, оказывающие влияние на спрос населения в услугах регулярного пассажирского автомобильного транспорта на основе проведения опроса населения, проживающего в районах республиканского подчинения, и учета мнений экспертов. Экспериментальные расчеты были проведены по стандартным программам regree 2.78. Полученные результаты экономико-математического моделирования представлены в табл.5.

Таблица 5. Результаты экономико-математического моделирования объема оказанных регулярных пассажирских транспортных услуг

№ пп	Экономико-математическая модель	Факторы
Республика Таджикистан		
1.	$Y = -1480 + 16,25 * X_1 + 42,01 * X_2 + 0,04781 * X_3 - 0,07378 * X_4 + 3122 * X_5$ $F_{набл} = 40,954, F_{крит}(0,01;5;4) = 15,52$ $R^2 = 0,980833$	<p>У - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X₁- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X₂- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X₃- среднемесячная заработная плата, сомони;</p> <p>X₄- обеспеченность населения индивидуальным транспортом, ед. на 1000 чел.;</p> <p>X₅ – плотность сети автодорог, км/км.кв;</p>
РРП		
2.		У - объем оказания регулярных

	$Y = -292,1 + 12,95 * X_1 + 26,49 * X_2 + 0,1342 * X_3 - 1,241 * X_4$ $F_{набл} = 55,945, F_{крит}(0,01;4;5) = 11,39$ $R^2 = 0,978141$	<p>пассажи́рских транспортны́х услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p> <p>X_4- обеспеченность населения индивидуальным транспортом, ед. на 1000 чел.;</p>
Район Рудаки		
3.	$Y = -190,1 + 0,5835 * X_1 + 33,64 * X_2 + 0,1081 * X_3$ $F_{набл} = 12,956, F_{крит}(0,01;3;6) = 9,78$ $R^2 = 0,866277$	<p>Y - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p>
Гиссарский район		
4.	$Y = 508,4 - 38,42 * X_1 - 4,946 * X_2 + 0,1582 * X_3$ $F_{набл} = 283,69, F_{крит}(0,01;3;6) = 9,78$ $R^2 = 0,992992$	<p>Y - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p>
Шахринавский район		
5.	$Y = 1159 - 190,5 * X_1 - 4,506 * X_2 + 0,3631 * X_3 + 38,407$ $F_{набл} = 283,69, F_{крит}(0,01;3;6) = 9,78$ $R^2 = 0,950508$	<p>Y - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p>
Турсунзадевский район		
6.	$Y = 806,9 - 40,67 * X_1 + 1,266 * X_2 + 0,1047 * X_3$ $F_{набл} = 44,585, F_{крит}(0,01;3;6) = 9,78$ $R^2 = 0,957071$	<p>Y - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p>
Вахдатский район		
7	$Y = -1148 + 53,63 * X_1 + 35,56 * X_2 + 0,2347 * X_3$ $F_{набл} = 24,131, F_{крит}(0,01;3;6) = 9,78$ $R^2 = 0,923463$	<p>Y - объем оказания регулярных пассажирских транспортных услуг населению, млн. сомони;</p> <p>X_1- удельный вес городского населения, %;</p> <p>X_2- средний размер семьи, чел.;</p> <p>X_3- среднемесячная заработная плата, сомони;</p>

Источник: расчеты автора

Анализ таблицы 5 показывает, что разработанные экономико-математические модели адекватны реальному процессу и статистически значимы, и их можно

использовать при повышении эффективности регулярных пассажирских автобусных перевозок в районах Таджикистана.

Кроме того, в диссертации автором рассчитаны прогнозные значения объема регулярных перевозок в целом по районам республиканского подчинения, а также отдельных районов на период до 2030 г. (табл.6. и рис. 2).

Таблица 6. Прогнозное значение объема оказания услуг регулярных пассажирских перевозок по районам республиканского подчинения Республики Таджикистан в период до 2030 году (млн. пасс.)

Территории	2020	2022	2024	2026	2028	2030	Среднегодовой темп роста, в%
Республика Таджикистан	603,21	623,87	654,87	675,53	696,19	716,86	101,7
Районы республиканского подчинения	93,51	95,58	98,68	100,75	102,82	104,89	101,2

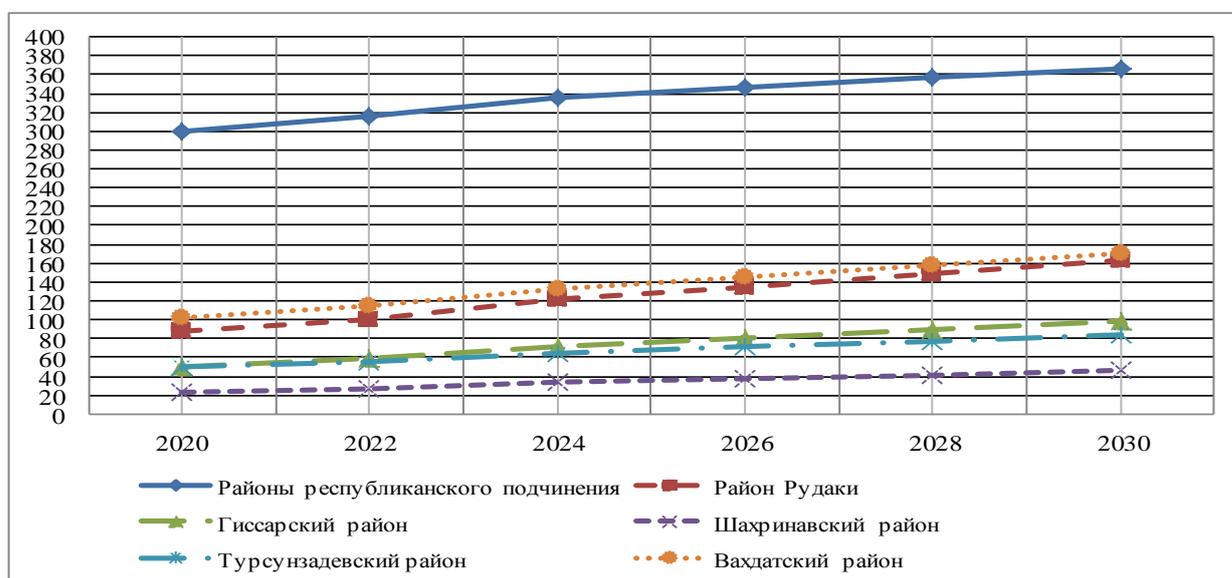


Рисунок 2 - Прогноз объема оказания регулярных пассажирских автотранспортных услуг по районам республиканского подчинения (расчёты автора)

Анализ полученных результатов (табл.6) показывает, что среднегодовой темп роста объема перевозок по Республике Таджикистан составляет 1,7 %, а по районам республиканского подчинения 1,2%. По мнению автора, полученные прогнозные результаты могут быть использованы субъектами управления в области организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок и расчета параметров их развития на долгосрочный период.

5. Обоснована стратегия повышения качества оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта, и предложены пути повышения эффективности оказания этих услуг населению, а также организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок в исследуемых районах республиканского подчинения республики.

С целью объективной оценки качества пассажирских перевозок в диссертации проведено обследование пассажиропотоков на следующих маршрутах районов республиканского подчинения табличным методом: маршрут №266 Терминал «Обшорон» - Терминал «Сайёд», маршрут №268 Душанбе – Рудаки, маршрут №268 А

Душанбе – Авторынок, №270 Автовокзал г. Душанбе – Терминал Гиссар, №200 Душанбе – Турсунзода. Полученные результаты обследования пассажиропотоков по автобусным маршрутам позволяют определить рекомендуемую структуру пассажирского автобусного парка, а также разработать мероприятия по повышению качества пассажирских перевозок на обслуживаемых автобусных маршрутах.

Кроме этого в работе автором проведено выборочное обследование, с целью оценки качества регулярных пассажирских перевозок на автобусном маршруте № 268. На основе обследования установлено, что соответственно уровень обеспечения безопасности перевозок пассажиров, уровень защищенности пассажиров от условий возникновения дорожно-транспортного происшествия и уровня защищенности пассажиров от незаконного вмешательства, что составляет 0,774; 0,84; 0,47.

На основе проведенных исследований и полученных результатов в диссертации предложены основные стратегические направления развития рынка регулярных пассажирских перевозок в районах республиканского подчинения (рис.3).



Рисунок 3 - Основные приоритеты комплексного развития рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения

Автор считает, что первоочередной задачей концепции развития рынка услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в районах республиканского подчинения является техническая модернизация и перевооружение объектов автотранспортной инфраструктуры. По мнению автора решение этих вопросов требует формирования приоритетов развития системы организации регулярных пассажирских перевозок, охватывающий широкий круг взаимосвязанных технико-технологических, экономико-экологических, социально-организационных вопросов в этих районах.

В диссертации предлагаемые направления развития системы организации регулярных пассажирских перевозок считаются основой для разработки целевых программ по повышению эффективности пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан.

6. Обоснованы и разработаны приоритетные направления развития рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта населению с учетом совершенствования механизма предоставления этих услуг, развития предпринимательства на данном рынке, а также формирования рациональной структуры парка подвижного состава для оказания регулярных пассажирских перевозок в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан.

В современных условиях важным направлением при оценке функционирования рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта является развитие предпринимательства. По мнению автора, для улучшения развития предпринимательства необходимо использовать следующие механизмы и направления: в области оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта; развитие механизмов финансово-кредитной поддержки субъектов предпринимательство создание программно-правовой и организационной базы развития предпринимательства; использование механизмов государственно-частного партнерства; развитие механизмов информационно-консультационной поддержки предпринимателей; внедрение механизмов оперативного мониторинга и контроля эффективности принимаемых мер в области предпринимательства; предоставления налоговых льгот предпринимательскими автотранспортными структурами и др.

В целом, по мнению автора, развитие предпринимательства на рынке оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта становится одной из основных факторов обеспечения экономического роста и улучшения уровня жизни населения, а также транспортной доступности в Республике Таджикистан, ее областях и районах.

В диссертации автор считает, что повышение эффективности регулярного пассажирского автомобильного транспорта достигается только на основе оптимизации ее состояния. Поэтому в работе автором предложен алгоритм повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения регулярным пассажирским автотранспортом. Реализация предложенного алгоритма предусматривает решение важнейших проблем в области финансирования модернизации, развития материально-технической базы пассажирского автомобильного транспорта, обновления основных фондов, получение положительного эффекта самоорганизации участников рынка, совершенствования нормативно-правовых и законодательных актов в области согласованного поведения участников рынка, отрицательное влияние транспорта на окружающую среду и здоровье человека, повышение процесса безопасного оказания услуг регулярных пассажирских автобусных перевозок и другие. С целью решения выделенных проблем при организации регулярных пассажирских автомобильных перевозок, автор считает важным

определение рациональной структуры подвижного состава с учетом повышения качества транспортного обслуживания населения.

Используя предложенный алгоритм, в диссертации проведен расчет структуры парка подвижного состава в маршрутах районах республиканского подчинения и для их обслуживания рекомендовано использовать автобусы малой и средней пассажироместимости. Кроме того, для упорядочивания деятельности участников рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в диссертации изучено взаимодействие пассажирских предпринимательских структур с местными органами государственной власти и предложены мероприятия по повышению эффективности оказания транспортных услуг населению по регулярным автобусным маршрутам (табл.7).

Таблица 7. Перечень мероприятий по повышению эффективности организации регулярных пассажирских автобусных перевозок

Основные мероприятия и их важнейшие составные части	Основные результаты
1. Расширение информационного пространства 1.1. Создание системы информирования транспортных операторов об их плановой доходности 1.2. Выделение в созданной информационной системе основных показателей работы 1.3. Внедрение методики оценки уровня качества перевозок	Транспортные операторы имеют возможность планировать инвестиции в расширение производства, а органы власти устанавливать нормы транспортного обслуживания и тарифы, в соответствии с уровнем доходности перевозчиков. Все изменения основаны на точных данных, полученных с применением методики.
2. Формирование справедливой конкуренции 2.1. Упорядочивание требований, предъявляемых к транспортным оператором 2.2. Демонополизация рынка пассажирских перевозок 2.3. Переход к распределению маршрутов на основании методики оценки уровня качества регулярных перевозок 2.4. Установление взаимной ответственности по выполнению запланированного уровня перевозок между транспортными операторами и местными органами государственной власти	Заинтересованность транспортных операторов в обеспечении качества регулярных перевозок и обслуживании убыточных маршрутов. Сокращение нагрузки на бюджет различных уровней – республиканский и местный. Стимулирование малого предпринимательства. Увеличение количества транспортных операторов.
3. Формирование более централизованной системы организации транспортного обслуживания населения 3.1. Расширение функций организаторов транспортного обслуживания населения 3.2. Формирование тарифов перевозок на основании планирования пассажиропотоков и дотирования транспортных операторов 3.3. Внедрение методики управления качеством регулярных перевозок 3.4. Использование алгоритма повышения эффективности организации транспортного обслуживания населения	Принятие управленческих решений на основании более полной информации. Разгрузка информационных каналов. Увеличение скорости принятия решений. Увеличение управляемости системой. Рациональное распределение пассажиропотоков в части развития системы регулярных перевозок.

Источник: предложено автором

Таким образом, реализация предложенных приоритетных направлений способствует повышению эффективности организации управления регулярных пассажирских перевозок по автобусным маршрутам, удовлетворению потребностей населения с учетом обеспечения их качества, а также созданию новых рабочих мест, пропорционального развития территорий, улучшению транспортной деятельности, культуры и уровня благосостояния населения в целом по Таджикистану и в районах республиканского подчинения.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Выполненное исследование позволяет сделать следующие выводы и рекомендации:

1. В работе исследованы теоретические подходы к уточнению роли и места рынка оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом в системе рыночной экономики. Выявлены методические основы предоставления услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в изменяющихся условиях, улучшение транспортно-экономических связей, появление на рынке различных собственников и усиление конкуренции.

2. Система регулярных автомобильных пассажирских перевозок в диссертации рассматривается с позиции построения современной системы организации управления и развития транспортных операторов, что позволило выявить особенности и существующие проблемы в целом по стране, а также ее областям, пригородной зоны и районам обслуживания.

3. В диссертации на основе результатов оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта сформулирован вывод об оценке совокупного экономического и социально-экономического эффекта. Совокупный экономический эффект отражает результаты функционирования пассажирских автотранспортных предпринимательских структур и выражается в снижении бюджетной нагрузки, развитии добросовестных конкурентных отношений и справедливом распределении доходов между пассажирскими автотранспортными предпринимательскими структурами, а социальным эффектом считается повышение качества регулярных пассажирских автобусных перевозок, в том числе обеспечение их безопасности. В целом повышение эффективности можно достичь на основе улучшения результатов функционирования пассажирских автотранспортных предпринимательских структур и снижения суммарных организационно-управленческих издержек.

4. На основе проведенного анализа выявлены особенности и проблемы оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта. При этом установлено, что имеются существенные недостатки в нормативно-правовых основах, регулирующих деятельность пассажирского автомобильного транспорта, и они не учитывают реалии данного этапа развития транспортного обслуживания. Существуют такие основные проблемы относительно содержания деятельности местных органов исполнительной власти и транспортных предприятий по предоставлению услуг регулярного пассажирского автобусного транспорта населению страны и ее областей:

➤ несовершенствован механизм предоставления льгот по оплате проезда и учета предоставленных транспортных услуг;

➤ не установлены обязательства, а также ответственность за неполную компенсацию предоставленных льгот по оплате проезда на пассажирском автотранспорте;

➤ не достаточно четко определены направления и формы поддержки пассажирского автобусного транспорта, а также механизмы формирования конкурентной среды, в том числе конкурсный доступ пассажирских предприятий на автобусных маршрутах и принципы договорных отношений между пассажирских автотранспортных предпринимательских структур и местными органами исполнительной власти по выполнению автобусных перевозок;

➤ отсутствуют общие подходы к определению уровня транспортной обеспеченности территорий, организации управления и выполнению автобусных перевозок, формированию научно обоснованных тарифов, учитывая оказание социально-значимых пассажирских автотранспортных услуг.

5. Автор считает, что сектор регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Республике Таджикистан играет важную роль в решении социально-экономических вопросов в целом по республике и ее регионам. Характеризуя состояние сектора регулярных пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Республике Таджикистан, автором раскрыты основные тенденции и закономерности развития этого сектора, которые проявляются в росте основных показателей его характеризующего. В частности, оценены происходящие в последние годы изменения в динамике и структуре пассажирских перевозок и пассажирооборота на различных обслуживаемых направлениях и маршрутах.

6. Результаты анализа позволили выявить, что за 2014-2017 годы число автобусов возросло на 2,7,3 %, объем перевозок и пассажирооборот, соответственно, увеличились на 29,9% и 15,5%., коэффициент использования парка на 2,6 % и среднемесячная заработная плата работников на 42,9%. Рациональное использование подвижного состава и соблюдение интервалов движения способствовало росту объемных и финансовых показателей пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в районах республиканского подчинения. В районах республиканского подчинения в настоящее время функционируют 73 автобусных маршрута, из них 1 городской, 65 внутрирайонных и межрайонных и 7 междугородных”. Кроме того в диссертации дана оценка качества оказания услуг населению регулярным пассажирским автомобильным транспортом на ряде автобусных маршрутов районов республиканского подчинения и выявлены возможности их улучшения в условиях развитие конкурентных отношений.

7. В диссертационном исследовании разработаны экономико-математические модели оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом, а также выполнены прогнозные расчеты объема оказания регулярных этих перевозок по районам республиканского подчинения Республики Таджикистан на период до 2030 года.

8. В диссертационной работе автором разработан алгоритм повышения эффективности организации регулярных пассажирских автотранспортных перевозок, который позволяет решение поставленной цели, учитывая влияние внешних и внутренних факторов функционирования системы предоставления услуг регулярного пассажирского автобусного транспорта на внутрирайонных и межрайонных автобусных маршрутах.

9. На основе сопоставления существующих критериев эффективности организации управления транспортного обслуживания населения выбран обоснованный критерий по оценке общего уровня качества регулярных пассажирских автобусных перевозок. Это позволило разработать методику оценки уровня обеспечения безопасности пассажирских перевозок с учетом показателей, характеризующих качество

регулярных автобусных перевозок на межрайонных и внутрирайонных автобусных маршрутах. Также в диссертационной работе автором оценен уровень обеспечения безопасности пассажирских перевозок на маршрутах районов республиканского подчинения и на этой основе обоснованы условия для повышения уровня этого показателя транспортными предприятиями.

10. В диссертационной работе обоснованы и разработаны рекомендации, направленные на развитие рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта и повышение эффективности их организации управления. Эти рекомендации направлены на устранение недостатков и введение дополнений в систему управления процессами оказания услуг регулярным пассажирским автобусным транспортом. Кроме того, в диссертации рассчитана оптимальная структура парка и разработана методика управления качеством этих перевозок, которая способствует систематизировать механизмы управления транспортным обслуживанием, смоделировать альтернативы результатов управленческих решений, что способствует созданию эффективной системы управления регулярными пассажирскими автобусными перевозками. Кроме того, предложенные рекомендации по развитию предпринимательства позволяют повысить эффективность оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта населению Республики Таджикистан.

11. На основе результатов проведенных исследований в диссертации сформулированы предпосылки для дальнейшего совершенствования организации управления и их воздействия на состояние и развитие рынка оказания услуг и системы организации регулярных пассажирских перевозок по автобусным маршрутам различных районов страны, что представляет возможность для повышения эффективности пассажирских автомобильных перевозок и их качества, а также пропорционального развития территорий и улучшения уровня жизни населения Республики Таджикистан.

IV. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ НАУЧНЫХ ТРУДАХ:

А) Статьи, опубликованные в ведущих научных журналах, входящих в утвержденный перечень ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации

1. Повышения качества оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта // Экономика Таджикистана - Душанбе: Институт экономики и демографии АН Республики Таджикистан, 2019. - №1. –С.72-78 (1,0 п.л.).

2. Некоторые инструменты государственного регулирования регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом в Республики Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук. - Душанбе: ТНУ, 2018.- №2 –С.107-112 (0,75 п.л.).

3. Проблемы и перспективы регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом в Республике Таджикистан // «Вестник ОрелГИЭТ». - Орел: Издательство ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет экономики и торговли», 2018. - №1 (43). - С.37-42. (0.625 п.л.) (в соавторстве, автором 0,2 п.л.).

4. Основные направления развития пригородного пассажирского транспорта // Политехнический вестник Таджикского технического университета (научно-теоретический журнал), серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. -Душанбе: ТТУ, 2018. -№1 (41). –С. 105-113 (1.0 п.л.) (в соавторстве, автором 0,5 п.л.).

5. Оценка конкурентоспособности рынка транспортных услуг // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал), серия экономических наук. - Душанбе: ТНУ, 2011. - №10 (74). –С.55-59. (0,4 п.л.) (в соавторстве, автором 0,2 п.л.).

6. Развитие предпринимательства в системе пассажирского транспорта г. Душанбе // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). -Душанбе: ТТУ, 2010. -№3 (11). –С. 82-86 (0.625 п.л.) (в соавторстве, автором 0,31 п.л.).

В) Статьи в других научных изданиях

7. Особенности содержания автомобильных дорог в Республики Таджикистан // Социально-экономические и организационно-технические основы развития строительного комплекса в Республике Таджикистан. Сборник трудов респ. науч. практ. конф. -Душанбе, ТТУ, 2018. – С 449-155. (0,375 п.л.) (в соавторстве, автором 0,2 п.л.).

8. Создание логистических центров в транспортных коридорах для развития экономики Республики Таджикистан // Наука – основа развития инновации. Материалы науч.- практ. конф. аспирантов, магистрантов и студентов. Часть 2. (г. Душанбе, 26-27 апреля 2018г.). - Душанбе: ТТУ, 2018.- С.132-134. (0.375 п.л.) (в соавторстве, автором 0,2 п.л.).

9. Макроэкономический аспект логистической деятельности предприятий Республики Таджикистан // Безопасность движения и инновационная деятельность в транспортной сфере. Материалы науч. - практ. конф., посвящённой 25-летию Государственной независимости Республики Таджикистан. (г. Душанбе 29-30 июня 2018г.). –Душанбе: ТТУ, 2018. - С.153-157. (0,5 п.л.) (в соавторстве, автором 0,25 п.л.).

10. Развитие отрасли автомобильного транспорта в период независимости // Безопасность движения и инновационная деятельность в транспортной сфере. Материалы науч. - практ. конф., посвящённой 25-летию Государственной независимости Республики Таджикистан. (г. Душанбе 29-30 июня 2018г.). – Душанбе: ТТУ, 2018. - С.153-157. (0,375 п.л.) (в соавторстве, автором 0,25 п.л.).

11. Рынок оказания услуг регулярным пассажирским автомобильным транспортом в условиях рыночной экономики // Таджикская наука-ведущий фактор развития общества. Материалы II науч. - практ. конф. студентов, магистрантов и аспирантов, посвящённой Дню науки и Году молодёжи в Республике Таджикистан. Часть 2. (г. Душанбе 26-27 апреля 2017г.). –Душанбе: ТТУ, 2017. -С. 330-332. (0.25 п.л.) (в соавторстве, автором 0.12 п.л.).

12. Управление финансовыми рисками в планировании деятельности предприятий реального сектора экономики // Перспективы развития науки и образования. Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., посвящённой 25-летию Государственной независимости Республики Таджикистан и 60-летию ТТУ имени академика М.С. Осими. Часть 2. (г. Душанбе 3-4 ноября 2016г.). -Душанбе: ТТУ, 2016.- С. 355-357. (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором 0,1 п.л.).

13. Основы функционирования рынка транспортных услуг // Перспективы развития науки и образования. Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., посвящённой 25-летию Государственной независимости Республики Таджикистан и 60-летию ТТУ имени академика М.С. Осими Часть 2. (г. Душанбе 3-4 ноября 2016г.). -Душанбе: ТТУ, 2016.- С. 352-355. (0,375 п.л.) (в соавторстве, автором 0,19 п.л.).

14. Рынок транспортных услуг в системе национальной экономики // Перспективы развития науки и образования. Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., посвящённой 25-летию Государственной независимости Республики Таджикистан и 60-летию ТТУ

имени академика М.С. Осими Часть 2. (г. Душанбе 3-4 ноября 2016г.). -Душанбе: ТТУ, 2016.- С. 347-352. (0,375 п.л.) (в соавторстве, авторских 0,18 п.л.).

15. Особенности функционирования рынка автотранспортных услуг // Перспективы развития финансовой системы Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. - практ. конф., -Душанбе: Институт предпринимательства и сервиса, 2015.- С. 228-232. (0,625 п. л.).

16. Теоретический подход к проблеме информационного обеспечения рынка // Инвестиционно-строительный комплекс Таджикистана в период независимости: от проблем к их решению. Сборник докладов в респ. науч. - практ. конф. – Душанбе: ТТУ, 2014. – С167-172. (0,375п.л.).

17. Эффективная система организации риск-менеджмента как наиболее действенный механизм минимизации рисков // Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. - практ. конф., посвящённой 21-летию Государственной независимости Республики Таджикистан и 20-летию 16-ой Сессии Верховного Совета Республики Таджикистан, - Душанбе: ТТУ, 2012.-С. 126-128. (0,375п.л.).

18. Выбор стратегии обеспечения конкурентоспособности предприятия // Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. - практ. конф. (г. Душанбе 12-14 декабря). – Душанбе: ТТУ имени академика М.С. Осими, 2012. – С. 99–102. (0,375 п.л.).

19. Развитие транспортно-экспедиционных услуг в Республике Таджикистан // Тенденции развития экономики и образования. Материалы межд. науч. прак. конф. посвящённой 20-летию Независимости Республики Таджикистан, - Душанбе: ТГУК, 2011.-С 219-223. (0,625п.л.) (в соавторстве, авторских 0,31 п.л.).

20. Роль маркетинга в транспортно-экспедиционной деятельности // Актуальные проблемы экономической безопасности Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. - практ. конф. (г. Душанбе 26 ноября). – Душанбе: ТТУ, 2011. – С. 154-156. (0,25 п.л.) (в соавторстве, авторских 0,1 п.л.).

Подписано к печати 04.05.2019г.
Формат 60x84 1/16. Бумага офсетная.
Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ №149

Отпечатано в типографии «Точир», г. Душанбе, ул. Дехоти, ½