

УДК 338.46.338.47(575.3)

На правах рукописи

ХАМРОЕВ ФУЗАЙЛИ МАХМАДАЛИЕВИЧ

**РАЗВИТИЕ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ
РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ: теория, методология, практика
(на материалах Республики Таджикистан)**

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Душанбе - 2019

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

Научные консультанты:

Хусаинов Манон Камарович
доктор экономических наук, профессор,
Раджабов Раджаб Кучакович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Капустина Надежда Валерьевна,
доктор экономических наук, профессор кафедры
«Экономики и строительного бизнеса и
управление собственностью» Российского
университета транспорта (МИИТ), г. Москва,
Байзаков Сайлау Байзакович,
доктор экономических наук, директор Центра
АО «Институт экономических исследований»
при Министерстве экономики и бюджетного
планирования Республики Казахстан (г.Астана,
Республика Казахстан),
Бобоев Олимжон,
доктор экономических наук, профессор,
главный научный сотрудник Института
экономики и демографии Академии наук
Республики Таджикистан.

Ведущая организация:

Технологический университет Таджикистана

Защита диссертации состоится «22» июня 2019 года в 10⁰⁰ 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 Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу: vak.ed.gov.ru.

Автореферат разослан «___» мая 2019 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук

Кадырова З.Х.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационной работы. Формирование инновационной экономики в Таджикистане требует уточнения рыночных преобразований и оценки состояния и развития рынка товаров, транспортных услуг и продовольственного рынка, а также рыночной инфраструктуры. Решение этих задач направлено на удовлетворение спроса населения и экономики страны в перевозках, создание конкурентной среды, внедрение инноваций, современных технологий организации и управления транспортного производства и др.

Мировой опыт показывает, что важным условием развития рыночных отношений считается создание производственной и обслуживающей инфраструктуры различных видов собственности и рыночных структур. Здесь ведущая роль отводится различным видам транспорта на рынке транспортных услуг, а также эффективным формам организации транспортного процесса с учетом рационального сочетания государственной и частной собственности. При этом деятельность предприятий и организаций базируется на рискованной и инновационной основе, экономической самостоятельности, оптимальном управлении для получения предпринимательского дохода с единицы, затраченного материального, трудового, финансового и информационного ресурсов.

Использование рыночных инструментов и механизмов способствует формированию оптимальной структуры национальной экономики и выработке стратегии её развития, созданию условий для формирования конкурентных отношений и оперативности принятия управленческих решений, совершенствованию механизма мотивации труда и личной ответственности за достигнутые результаты, внедрению инноваций. Кроме того, они формируют условия для обеспечения экономического роста, повышения уровня благосостояния населения и социально-экономического и сбалансированного развития территорий на основе развития рынка транспортных услуг.

В условиях суверенного Таджикистана значение формирования и развития рынка транспортных услуг считается приоритетным, так как субъекты этого рынка обладают высокой восприимчивостью к нововведениям, усилению социальной направленности проводимых экономических реформ, решению вопросов продуктивной занятости населения, эффективному использованию природных ресурсов и обеспечению пропорционального развития территорий, а также вывода страны из транспортно-коммуникационного тупика и реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года¹.

На современном этапе экономических преобразований реализация стратегии развития и размещения рынка транспортных услуг, прежде всего, направлена на обеспечение своевременного и качественного удовлетворения спроса экономики и населения в транспортных услугах, опережающего и ускоренного его формирования по сравнению с другими базовыми отраслями и другими сферами народного хозяйства.

Формирование и развитие рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан сталкиваются со многими проблемами, прежде всего, касающиеся финансового состояния транспортных предприятий и организаций, несовершенства маршрутной и дорожной сети, а также неуверенности в будущем, сложности в

¹ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.-Душанбе: «Шарки озо», 2017.-103с.

планировании и прогнозировании его параметров на долгосрочную перспективу и др.

Развитие рынка транспортных услуг связано с организацией и управлением предпринимательской деятельностью, способствующей стабильности и надежности в транспортном обслуживании, формированию различных форм улучшения производственно-финансовой деятельности транспортных предприятий и организаций с учетом соблюдения требований безопасности, охраны окружающей среды и обеспечения устойчивого развития национальной экономики, ее отраслей и сфер, а также организации управления развитием и размещением транспортно-дорожного комплекса и эффективного использования его инновационного потенциала.

Формирование и развитие рынка транспортных услуг и его основных сегментов считается важным условием для формирования благоприятной экономической среды, развития конкурентных отношений между производителями транспортных услуг, улучшения транспортно-экономических и гибких кооперационных связей, насыщения внутреннего рынка товарами и услугами, расширения масштабов внедрения инноваций и др. В соответствии с этим большое значение имеет вопрос формирования рынка транспортных услуг с точки зрения выбора основных направлений его развития и размещения, удовлетворения спроса народного хозяйства и населения в транспортных услугах. Таким образом, недостаточная изученность теоретических и методологических основ формирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан обусловили выбор темы исследования.

Степень изученности диссертационного исследования. Вопросы функционирования и развития рынка транспортных услуг, а также отдельные его аспекты явились предметом проводимых исследований российскими, зарубежными и отечественными учеными в условиях становления инновационной экономики. Основные теоретико-методологические положения региональной экономики исследованы в работах Байзакова С.Б., Колесниченко Д.А., Некрасова Н. Н., Раджабова Р.К., Рауфи А., Катаева А.Х., Фурсова В.А., Новоселова А.С. и других.

Проблемы развития локализованных рынков на региональном уровне исследовались в работах российских ученых: Дашиевой А.Л., Дульщикова Ю. С. Ерохиной Л.И., Карпова В.В., Кородюка И.С. и других.

Значительную роль в развитие теоретических аспектов пространственной организации рынков внесли зарубежные ученые: Бенсон Д., Дэниел Торнайл, Лapidус Б.М., Марк Сондерс, Мачерет Д.А., Ненанд Пасек, Филипп Люис, Эйдриен Торнхилл и другие.

Теоретико-методологическую основу исследования проблем формирования и функционирования транспортного рынка составили труды российских ученых: Будриной Е. В., Громова Н. Н., Капустиной Н.В., Ковшова Г.Н., Лившица В.Н., Миротина Л. Б., Панова С.А., Персианова В. А., Улицкого М. П., Фурсова В.А., Хусаинова М.К. и других.

Исследование особенностей функционирования пространственных рыночных систем, закономерности их развития изложены в трудах классиков экономической мысли: Дж. Кейнса, К. Маркса, А. Маршалла, Й. Шумпетера и др.

Вопросы функционирования рынка с учетом маркетинговых исследований и развития систем маркетинговой информации изучены в работах Белого О.В., Морозовой И.А., Пунина Е.И., Смехова А.А., Фурсова В.А. и других ученых.

Значительное влияние на научные исследования автора оказали труды ученых

Таджикистана Бобоева О., Катаева А.Х., Каюмова Н.К., Комилова С.Дж., Раджабова Р.К., Рауфи А., Факерова Х.Н., Хабибова С., Ходжаева П.Д. и др.

В выполненных исследованиях уточнено понятие и содержание рынка транспортных услуг, анализирован механизм организации, управления и регулирования, рассмотрены вопросы маркетинга услуг, формирования транспортной сети, определения основных параметров рынка и другие важные аспекты.

Вместе с тем многие теоретико-методологические аспекты исследуемой проблемы, особенно в условиях углубления современных рыночных отношений, еще далеки от своей законченности и требуют монографического изучения. В этих условиях анализ и оценка функционирования и развития рынка транспортных услуг являются важнейшими компонентами процесса поддержки потребителей транспортных услуг, что требует комплексного исследования проблем организации, управления и развития, а также оптимизации железнодорожной и автотранспортной сети Республики Таджикистан.

Решение проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан в целом способствует его положительному влиянию на эффективность функционирования отраслей и сфер народного хозяйства, уточнению теории, методологии и практики транспортного обслуживания, разработке и реализации экономико-математических моделей формирования спроса на транспортные услуги и его согласования с предложением транспортных операторов, созданию рациональной сети транспортно-дорожного комплекса, его развитию и размещению, разработке научно обоснованной стратегии развития рынка транспортных услуг, а также его государственного регулирования и финансирования. Все это определило актуальность темы диссертационной работы и ее теоретико-методологическую и практическую значимость.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования являются теоретическое обоснование и разработка методологических основ функционирования и развития рынка транспортных услуг, уточнения основных направлений его развития и размещения, путей повышения эффективности механизма государственного регулирования, удовлетворения спроса народного хозяйства и населения в транспортных услугах в условиях развития экономики Таджикистана.

Для достижения поставленной цели предусмотрены решения следующих задач:

- изучить теоретико-методические и методологические основы функционирования и развития отрасли транспорта в системе рыночной экономики, а также исследовать роль и место рынка транспортных услуг в условиях модернизации экономики;

- исследовать факторы, влияющие на формирование спроса экономики и населения на оказываемые транспортные услуги, механизм их ценообразования;

- уточнить методологию анализа рынка транспортных услуг и его сегментов на основе оценки уровня показателей функционирования, развития и размещения этого рынка в территориальных образованиях;

- предложить методику комплексной оценки эффективности функционирования и развития рынка транспортных услуг;

- разработать экономико-математическую модель спроса и предложения на рынке транспортных услуг и выполнить прогноз его параметров в целом по Республике Таджикистан и её отдельных территориальных образованиях;

- осуществить экономико-математическое моделирование организации

управления развитием и размещением транспортно-дорожного комплекса;

- разработать стратегию развития рынка транспортных услуг Республики Таджикистан с учетом его конкурентоспособности в условиях рыночной экономики;
- совершенствовать механизм государственного регулирования и управления системы оказания транспортных услуг;

- обосновать и разработать основные направления развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан на перспективный период.

Теоретической и методической базой диссертационного исследования являются современная теория рыночного управления и развития, разработанная в трудах российских, зарубежных и ученых-экономистов Таджикистана, Законы Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли Маджлиси Намояндагон Республики Таджикистан, Указы Президента Республики Таджикистан, Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года и другие нормативно-правовые документы.

В процессе выполнения диссертационного исследования использованы различные научные и методические разработки, литературные источники, а также статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, Таджикского технического университета имени акад. М.С.Осими, Таджикского государственного университета коммерции, ООО Научно-исследовательского института «Наклиёт», Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан и другие.

Кроме того, в диссертации для решения поставленных задач использованы методы анализа и синтеза, сравнительного и множественного корреляционно-регрессионного анализа, анкетного опроса, а также экономико-статистические методы, оптимизационные и имитационные модели.

Объектом диссертационного исследования выступает рынок транспортных услуг Республики Таджикистан.

Предметом диссертационного исследования являются организационно-экономические и управленческие отношения, складывающиеся в процессе функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан.

Научная новизна диссертационной работы состоит в развитии теоретико-методологических и практических основ рынка транспортных услуг в условиях модернизации национальной экономики и включает в себя следующие научные положения, выносимые на защиту:

- развиты теоретико-методологические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг, а также выявлена роль, значение и влияние данного рынка в обеспечении комплексного социально-экономического развития народного хозяйства. Доказано, что система оказания транспортных услуг в условиях развития рыночных отношений в Таджикистане проходит период формирования, это находит свое выражение в образовании сети транспортных предприятий различных видов собственности, развитии транспортной инфраструктуры и структуры рынка транспортных услуг, а также удовлетворении спроса экономики и населения на оказываемые транспортные услуги, повышении качества транспортного обслуживания и улучшении транспортно-экономических связей;

- уточнены проблемы и особенности функционирования, размещения и развития рынка транспортных услуг в условиях Республики Таджикистан с учетом

комплекса социально-экономических, территориальных, технико-технологических факторов, фактора времени, влияющих на формирование спроса и определяющих согласование его с предложением при оказании конкурентоспособных видов транспортных услуг транспортными предприятиями и организациями в территориальных преобразованиях;

- выработаны и предложены рекомендации по совершенствованию механизма ценообразования оказания транспортных услуг, предоставляемые транспортными предприятиями различных видов собственности на основе проведения расчетов совокупных транспортных затрат, осуществления перевозочного процесса, обеспечения инновационного развития предприятий, учета оказания социально-значимых услуг, уровня инфляции. Обоснованы методические положения выполнения государственного заказа и влияния транспортной сферы на развитие народного хозяйства, а также разработана экономико-математическая модель ценообразования транспортных услуг при осуществлении грузовых перевозок;

- развиты теоретические основы оценки состояния и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан, выявлены основные причины, сдерживающие транспортное обслуживание, эффективное использование персонала и совершенствование материально-технической базы транспортных предприятий и организаций, эффективную и рациональную территориальную организацию и управление транспортного обслуживания экономики и населения. На основе совершенствования организации управления развитием системы оказания транспортных услуг в Республике Таджикистан обоснована роль предпринимательских структур как рыночного агента в предоставлении транспортных услуг, установлена зависимость между удельным весом предпринимательства в сфере транспорта и ростом валового внутреннего продукта, а также выявлены возможности повышения уровня социально-экономического, культурно-образовательного и инновационного развития территорий;

- предложена методика комплексной оценки функционирования и развития рынка транспортных услуг, позволяющая оценить уровень развития и характер влияния рынка транспортных услуг на социально-экономическое развитие территориальных образований, сравнить соотношение результатов и транспортно-инфраструктурных затрат в целом по народному хозяйству, в том числе и транспортной сфере на основе разработки и реализации матрицы «Развитие рынка транспортных услуг - социальное экономическое развитие территорий»;

- разработаны экономико-математические модели формирования спроса населения и его согласования с предложением на рынке транспортных услуг. На основе авторского расчета перспективных оценочных параметров работы транспортных средств и их использования в маршрутной сети обоснованы направления совершенствования организации транспортного процесса в территориальных образованиях;

- предложены экономико-математические модели прогнозирования параметров рынка транспортных услуг, позволяющие учитывать социально-экономические, территориальные, технико-технологические факторы, а также фактор времени. Разработана методика экономико-математического моделирования организации управления развитием и размещением транспортно-дорожного комплекса в территориальных образованиях, учитывающая влияние факторов развития железнодорожной и автодорожной сети на основе оценки и минимизации требуемых транспортно-инфраструктурных затрат и объема капитальных вложений;

- разработана стратегия развития рынка транспортных услуг Республики Таджикистан на основе результатов прогноза основных его параметров, повышения конкурентоспособности предоставленных услуг, а также использования параметров (составляющих) экономико-математических моделей и внедрения Интернет-технологий в деятельность транспортных предпринимательских структур;

- обоснованы основные направления и механизмы государственного регулирования рынка транспортных услуг, его формы, методы и средства, а также уточнены направления развития рынка транспортных услуг в условиях рыночных отношений, предложены меры по созданию биржи транспортных услуг и Ассоциации транспортных перевозчиков в Таджикистане на период до 2030 года.

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, 1.6.112 – Факторы, влияющие на размещение и эффективность деятельности предприятий сферы услуг, 1.6.117 – Современные тенденции развития организационно-экономических форм хозяйствования в сфере услуг, 1.6.123 – Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг и 1.6.132 – Государственно-частное партнерство в сфере услуг.

Практическая значимость диссертационной работы состоит в том, что полученные результаты (научные положения, методические разработки и рекомендации) дают возможность более детально изучить развитие рынка транспортных услуг в условиях рыночной экономики, обеспечить конкурентоспособность рынка транспортных услуг, совершенствовать государственное регулирование и управление системой оказания транспортных услуг, вносить свой определенный вклад и пополнять теоретический и методологический аппарат экономики отраслей транспортного комплекса.

Реализация результатов диссертационной работы. Полученные результаты, выводы и рекомендации, содержащиеся в диссертационном исследовании, использованы Министерством транспорта Республики Таджикистан при разработке приоритетов по развитию транспорта на период до 2025 года, местными органами государственной власти и местного самоуправления Согдийской и Хатлонской областей при формировании перспективных схем развития, размещения и функционирования рынка транспортных услуг.

Результаты исследования нашли практическое применение в деятельности Министерства транспорта Республики Таджикистан (справка о внедрении от 22.01.2019 г. № 3-98).

Научно-методические разработки автора использованы при чтении дисциплин «Экономика сферы услуг», «Экономика транспорта», «Маркетинг», «Логистика» и «Организация производства на предприятиях транспорта» для студентов экономических специальностей Таджикского технического университета имени акад. М.С. Осими (справка о внедрении от 04.09.2018 г. № 27/981).

Апробация диссертационного исследования. Основные положения диссертационного исследования обсуждены на научных семинарах кафедр «Экономика и транспортная логистика» Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (2001-2018гг.); «Маркетинг и коммерция» Таджикского государственного университета коммерции (2002-2018 гг.), а также на международных и республиканских научно-практических конференциях (2002-2018 гг.).

Публикации. Основное содержание диссертационного исследования опубликовано в 44 научных работах автора, общим объемом свыше 65,0 п. л., в том числе 1 монографии, 21 статье в рецензируемых журналах ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

Структура и объем диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, пяти глав, выводов и предложений, изложена на 317 страницах машинописного текста, содержит 44 таблицы, 34 рисунка и диаграммы; приложения, список использованной литературы насчитывает 393 наименования.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Развита теоретико-методологические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг, а также выявлена роль, значение и влияние данного рынка в обеспечении комплексного социально-экономического развития народного хозяйства. Доказано, что система оказания транспортных услуг в условиях развития рыночных отношений в Таджикистане проходит период формирования, это находит свое выражение в образовании сети транспортных предприятий различных видов собственности, развитии транспортной инфраструктуры и структуры рынка транспортных услуг, а также удовлетворении спроса экономики и населения на оказываемые транспортные услуги, повышении качества транспортного обслуживания и улучшении транспортно-экономических связей.

Для формирования рыночных отношений необходимым в диссертации считается ускоренное социально-экономическое развитие народного хозяйства, рост результативности работы предприятий различных видов собственности, внедрение инноваций, нововведений и новых инструментов ведения хозяйственной деятельности для того, чтобы обеспечить экономический рост в стране, повысить уровень и качество жизни населения. Кроме того, во всех отраслях и сферах экономики происходят существенные изменения в экономических, производственных, технологических, технических процессах, а также улучшаются хозяйственные взаимоотношения между ними на основе учета транспортного фактора.

Автор считает, что одним из достижений в области транспорта является путь на интеграцию и глобализацию экономики, которая даст использовать общую базу накопленных знаний, образование, культуру, а это стратегическое направление развития человечества. На интеграцию и глобализацию экономики влияет коммуникационная система стран, и поэтому страны мира, используя пространственное расположение и ресурсный потенциал государств, интенсивно формируют единую транспортную систему.

Транспортная система - это структурное построение, которое позволяет с наименьшими затратами использовать преимущество каждого вида транспорта и достигать главную цель – формирование рынка транспортных услуг (РТУ), полностью удовлетворяющее спрос на транспортные услуги на основе реализации общегосударственных мероприятий с учетом вступления Республики Таджикистан в международные интеграционные институты. Кроме того, для того чтобы транспортная система Республики Таджикистан соответствовала мировому уровню, следует проводить ее комплексную модернизацию на основе решения первоочередных инновационных проблем формирования и функционирования национальной транспортной отрасли (рис.1).

Кроме того, важной проблемой в диссертации автор считает поиск рациональных вариантов для структурной организации управления транспортной деятельности в стране в рамках принятой Национальной стратегии развития Республики Таджикистана на период до 2030 года, реализация которой обеспечивает выход из коммуникационного тупика и превращает республику в транзитное государство.

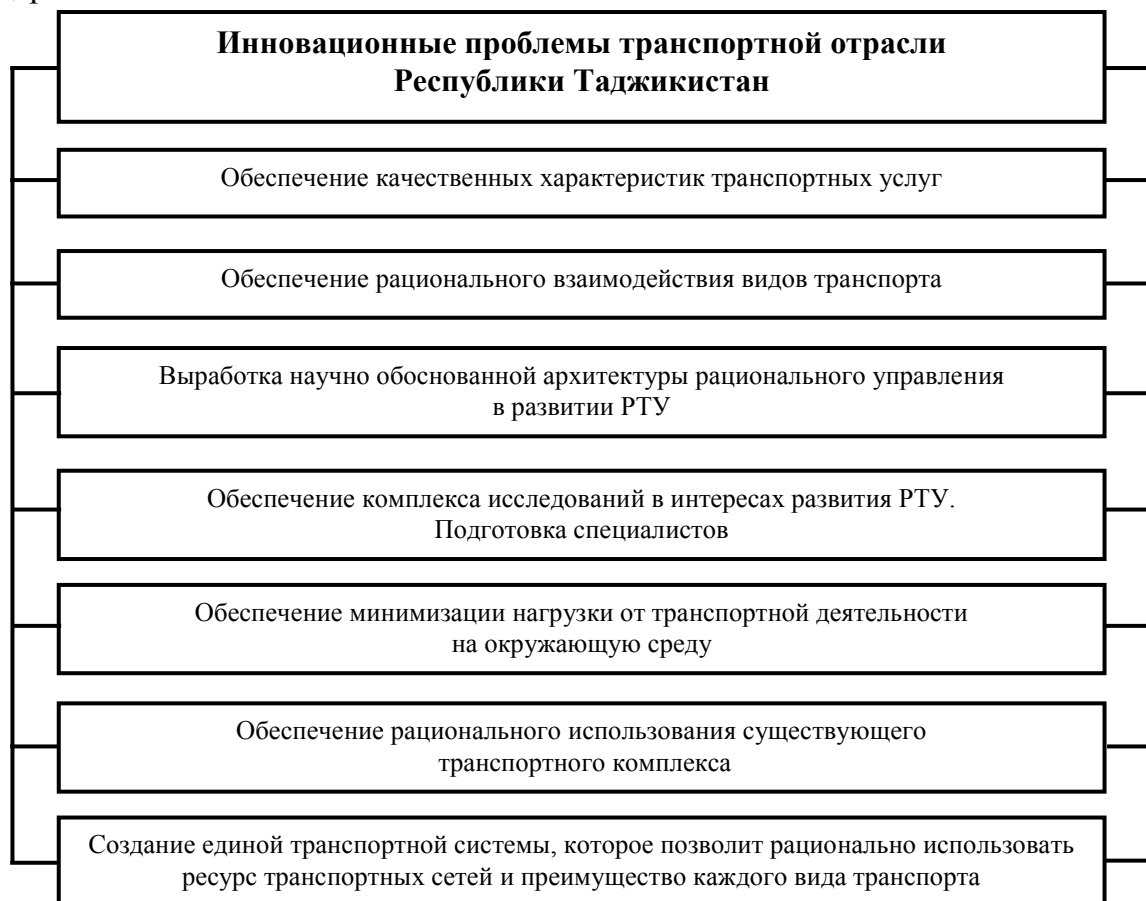


Рисунок 1- Иновационные проблемы транспортной отрасли Республики Таджикистан (составлено автором)

Другой фундаментальной проблемой, по мнению автора, является решение вопроса о транспортных ресурсах и их рациональном использовании в условиях единой транспортной системы республики на основе рационального использования пропускной способности транспортных сетей всех видов транспорта и провозной способности транспортных средств.

Важной третьей проблемой для использования транспортных ресурсов в диссертации автор считает формирование и развитие рынка транспортных услуг.

По мнению автора, выше рассмотренные экономические проблемы в целом характеризуют сложность и масштабность системных задач, стоящих перед транспортной системой как составной части инфраструктуры государства и имеющих глобальный характер. При этом автор считает, что рыночная экономика ставит весьма важные задачи перед транспортом и организацией транспортных услуг. С учетом этого в диссертации автором дано определение рынка транспортных услуг (транспортного рынка) с учетом функционирования некоммерческих транспортных предприятий, рынка услуг, а также разнообразных производителей услуг: юридические и частные лица. Уточнено, что задача этого рынка состоит в

согласовании спроса и предложения с учетом социальных аспектов, а также экологичности, этики и безопасности оказываемых транспортных услуг.

С другой стороны, рыночная экономика связана с системой конкуренции. Поэтому в диссертации выявлен ряд существенных признаков, определяющих режим свободного рынка транспортных услуг. При этом важными параметрами РТУ являются спрос, предложение и тарифы. По мнению автора, транспортные предприятия на рынке услуг обязаны уделить должное внимание формированию цены (тарифов) предложения, для того чтобы не снизилась рыночная цена ниже ее уровня, потому что это несовместимо с их экономическими интересами. Обоснована необходимость обеспечения баланса между спросом и предложением на оказываемые транспортные услуги.

В диссертации рынок транспортных услуг рассматривается как механизм, основанный на конкуренции материально-заинтересованных клиентов в удовлетворении их потребностей, эффективного использования капиталовложений, стимулирующий внедрение достижений научно-технического прогресса, снижение, повышение качества и увеличение видов перемещаемых грузов и пассажиров, а также других видов оказываемых транспортных услуг. Автором уточнена и выделена следующая структура рынка, учитывая функционирование различных видов транспорта и выполняемых ими задач (табл.1).

Таблица 1 - Структура рынка транспортных услуг

Сегменты рынка	Виды перевозок	Содержание
Услуги пассажирского транспорта	Перевозки пассажиров автобусами и микроавтобусами	1.Перевозки на городских и пригородных маршрутах по контролируемым тарифам (т.е. с необходимостью частичного покрытия издержек за счет дотации). 2.Перевозки по свободным тарифам, прежде всего, на междугородных маршрутах. 3.Некоммерческие перевозки (доставка работников заводов и учреждений собственным транспортом). 4. Перевозки туристов, школьников и др. 5. Корпоративные перевозки
	Перевозки легковыми таксомоторами	1.Перевозки, осуществляемые предпринимателями, индивидуальными владельцами транспортных средств. 2.Перевозки, осуществляемые таксомоторными предприятиями
	Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом	1. Внутренние пассажирские перевозки 2. Международные пассажирские перевозки
	Перевозки пассажиров авиационным транспортом	1. Внутриреспубликанские воздушные перевозки пассажиров и грузов 2. Международные воздушные перевозки пассажиров и грузов
Услуги грузового транспорта	Перевозка грузов в городах	1. Перевозки грузов внутри города 2. Перевозки специальных грузов (мусора и отходов)
	Международные перевозки	1.Экспедирование и перевозка грузов в международном сообщении.
	Междугородные перевозки	1.Перевозки грузов в междугородном сообщении на коммерческой основе. 2. Внутрирайонные перевозки. 3.Некоммерческие междугородные перевозки (перевозки собственных грузов собственным транспортом).
	Обслуживание крупных грузообразующих объектов	1.Обслуживание основных крупных грузообразующих объектов (торговых баз, транспортных узлов, предприятий строительного комплекса и т. д.).
	Прочие грузовые перевозки	1. Прочие перевозки грузов, выполняемые на коммерческой основе. 2. Прочие некоммерческие перевозки грузов.
Услуги транспортно-экспедиционного обслуживания	Транспортно-экспедиционное обслуживание населения	1.Предоставление транспортно-экспедиционных услуг населению по перевозке домашних вещей, скот, мебели, холодильников и др.
Услуги транспорта	Транспортное обеспечение территорий	1.Транспортное обеспечение сезонных потребностей агропромышленного комплекса, ликвидация последствий чрезвычайных ситуаций, стихийных бедствий и т. д. 2.Транспортное обслуживание для обеспечения общественного порядка и др.
Услуги стационарного транспорта	Специальные перевозки	1. Перевозки газо-нефтепродуктов; 2. Перевозки специальных грузов для строительства ГЭС и др. 3. Перевозки монорельсами, канатными дорогами и др.

Источник: составлено автором.

Исследования сущности и структуры рынка транспортных услуг позволили сформулировать определение понятия «рынок транспортных услуг». По мнению автора, рынок транспортных услуг – это институт, основанный на конкуренции участников с целью удовлетворения спроса экономики и населения на транспортные услуги на основе эффективного использования инвестиций и внедрения инноваций, снижения транспортных затрат, повышения качества, а также обеспечения транспортной доступности в территориальных преобразованиях. Также автором установлено, что в стране особое внимание уделяется инвестированию развития транспорта. Например, только в 2017г. на развитие транспорта в стране было использовано 1202,7 млн. сомони инвестиций в основной капитал.

Важным макроэкономическим показателем, характеризующим развитие страны, является валовой внутренний продукт, и анализ его уровня по отраслям показал, что, как и в предыдущих годах, ведущее место занимает сельское хозяйство, и его удельный вес за 2017г. составляет 21,1%, а удельный вес транспортной отрасли в ВВП за 2017г. составил 11,1%.

В диссертации уточнено, что в целом рынок транспортных услуг освобождает народное хозяйство от дефицита продукции и услуг, обеспечивая устойчивую связь между потребителями (клиентами) и поставщиками (транспортными операторами), а также успешно решая социально-экономические проблемы, занимает центральное место в рыночной системе. Однако рынок транспортных услуг не в состоянии гарантировать решение всех социально-экономических вопросов современного общества.

2. Уточнены проблемы и особенности функционирования, размещения и развития рынка транспортных услуг в условиях Республики Таджикистан с учетом комплекса социально-экономических, территориальных, технико-технологических факторов, фактора времени, влияющих на формирование спроса и определяющих согласование его с предложением при оказании конкурентоспособных видов транспортных услуг транспортными предприятиями и организациями в территориальных преобразованиях.

На основе анализа и исследования различных аспектов организации и управления транспортным процессом, разработки планов и схем транспортного обслуживания, механизма государственного регулирования транспортной деятельности, а также важности и приоритетности развития транспорта по сравнению с другими отраслями и сферами экономики уточнены особенности рынка транспортных услуг. К этим специфическим особенностям можно отнести:

1. Существенную зависимость рынка транспортных услуг, его формирование и развитие от территориального, географического положения и сложного горного рельефа (93% территории занимает горная местность).

2. Тесную взаимозависимость между развитием рынка транспортных услуг и социально-экономическим ростом.

3. Наличие взаимосвязей и взаимозаменяемости различных элементов рынка транспортных услуг и транспортной системы.

4. При организации и управлении транспортным обслуживанием ведущее место отводится межведомственному характеру использования транспортно-дорожных объектов, особенно автомобильных дорог, транспортных средств и коммуникаций всеми отраслями и сферами экономики и населением.

5. Эффективное использование возможности рынка транспортных услуг местными органами исполнительной власти и самоуправления и субъектами

экономики для решения производственных и социальных задач в условиях конкретных территорий.

6. Высокую капиталоемкость и фондоемкость элементов рынка транспортных услуг, а также длительные сроки их строительства и использования.

7. Многоэтапность развития рынка транспортных услуг. Объекты рынка транспортных услуг, и их инфраструктура развивается скачкообразно.

8. Сетевое формирование и развитие рынка транспортных услуг. Данная особенность четко проявляется в условиях конкретных территорий, так как им присущи характерные особенности в силу имеющейся транспортно-дорожной сети, уровня развития и размещения производительных сил.

9. Формирование и развитие рынка транспортных услуг зависят от разработанной перспективной стратегии социально-экономического развития с учетом общереспубликанских и местных интересов.

В диссертации выявлено, что разработка и реализация перспективной концепции развития рынка транспортных услуг зависит от уровня развития, обеспеченности и степени оказания транспортных услуг экономике и населению. Она предусматривает решение следующих задач:

1. Завершение процесса приватизации государственных транспортных предприятий и формирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг.

2. Совершенствование процесса создания и модернизации производственно-технической базы транспортного рынка, учитывая выделение инвестиций за счет различных источников, развития эффективных форм предпринимательской деятельности, механизма государственного регулирования рынка транспортных услуг и др.

3. Совершенствование системы организации стратегического управления развитием и размещения транспортно-дорожного комплекса, а также изменения формы организации транспортного производства на основе функционирования различных операторов, создания транспортных бирж и ассоциации транспортных перевозчиков.

4. Совершенствование системы планирования и регулирования работы предприятий и организаций рынка транспортных услуг с учетом происходящих изменений и автоматизации расчетов.

5. Развитие системы финансирования развития и функционирования субъектов транспортного рынка, а также государственно-частного предпринимательского партнерства.

6. Совершенствование маркетинговых исследований и активизация инновационной деятельности на РТУ, а также создание современных транспортно-сбытовых предприятий.

7. Развитие международных транспортных коридоров с целью улучшения внешнеэкономических связей с Узбекистаном, Кыргызской Республикой, Исламской Республикой Афганистан, странами ЕАЭС, ШОС и дальнего зарубежья и др.

На основе комплексного анализа функционирования и развития транспортного рынка автором установлено, что его характерной особенностью является недостаточная его развитость и наличие следующих нерешенных организационно-экономических и управленческих проблем:

- недостаточный уровень транспортного обслуживания в сегменте туризма, оказания транспортных услуг сельского, частного-индивидуального и другого видов транспорта, а также планирование маршрутной сети, организации мульти- модельных перевозок;

- слабый организационно-технический уровень рынка транспортных услуг и его неспособность обеспечивать развитие народного хозяйства и мобильность населения в городах, пригородах, международных и сельских территориях;

- низкий уровень рентабельности транспортных операторов различных видов собственности и их производственно-техническая база;

- несовершенство структуры парка подвижного состава, сложности в приобретении новых транспортных средств;

- слабое развитие пассажирского автомобильного транспорта в малых и средних городах, острота сельских и городских транспортно-дорожных проблем;

- трудности в обеспечении транспортным топливом, недостаточное использование альтернативных топливно-энергетических ресурсов и другие.

В организации управления рынка транспортных услуг важное место отводится всестороннему учету спроса в перевозках. Поэтому в диссертации на основе анализа и оценки теоретических и практических аспектов организации транспортного процесса определена совокупность факторов формирования спроса жителей в транспортных услугах: экономического характера – «условия труда; уровень реальных доходов; доходы от других источников; уровень номинальной зарплаты»; производственного характера – «баланс рабочего времени; уровень развития промышленности и транспорта; развитие и размещение местного и сельскохозяйственного производства в районе»; социального характера – «половозрастной состав жителей; структура населения; уровень занятости населения; культурный и образовательный уровень жителей»; культурно-бытового характера – «уровень развития образования, бытового обслуживания, здравоохранения, культуры, средств связи в центрах тяготения (городе); жилищные условия; торговля в населенных пунктах»; характеризующие целесообразность поездки – «развитие образования, бытовых услуг, здравоохранения, культуры, торговли в пригородных населенных пунктах; периодичность обслуживания; информация и связь, обеспеченность пригородного населения предметами длительного пользования»; характеризующие важность поездки – «развитие видов транспорта, особенно транспорта общего пользования; обеспеченность жителей индивидуальными транспортными средствами; состояние и развитие транспортной и маршрутной сети; продолжительность свободного времени; географическая среда»; характеризующие уровень развития района – уровень концентрации, специализации, кооперация производства, наличие акционерных обществ, фермерских и дехканских хозяйств в сельском хозяйстве и т.п.»; социально-демографического характера – «плотность населения; степень урбанизации района; численность населения»; другие факторы – «факторы, характеризующие сложившиеся исторические условия быта и культуры; природно-климатические условия и т.д.».

В целом учет этих факторов позволяет достаточно обосновано определить спрос экономики и населения, а также согласовать его с предложением при оказании транспортных услуг.

3. Выработаны и предложены рекомендации по совершенствованию механизма ценообразования по оказанию услуг транспортными предприятиями различных видов собственности на основе проведения расчетов совокупных транспортных затрат, осуществления перевозочного процесса, обеспечения инновационного развития предприятий, учета оказания социально-значимых услуг, уровня инфляции. Обоснованы методические положения выполнения государственного заказа и влияния транспортной сферы на развитие народного

хозяйства, а также разработана экономико-математическая модель ценообразования транспортных услуг при осуществлении грузовых перевозок.

В диссертации уточнено, что в качестве одного из важных условий эффективной организации перевозок считается планомерное формирование цен на транспортные услуги и проведение тарифной политики государства, а также для эффективной работы транспортных операторов в рыночных условиях необходимо наличие сбалансированной тарифной политики и рациональное использование тарифной системы с учетом их индивидуальных особенностей.

Установление тарифов считается одним из важных областей принятия решений в любой отрасли. Однако порядок установления тарифов считается сложным и многоэтапным процессом, который включает следующие этапы (рис. 2):

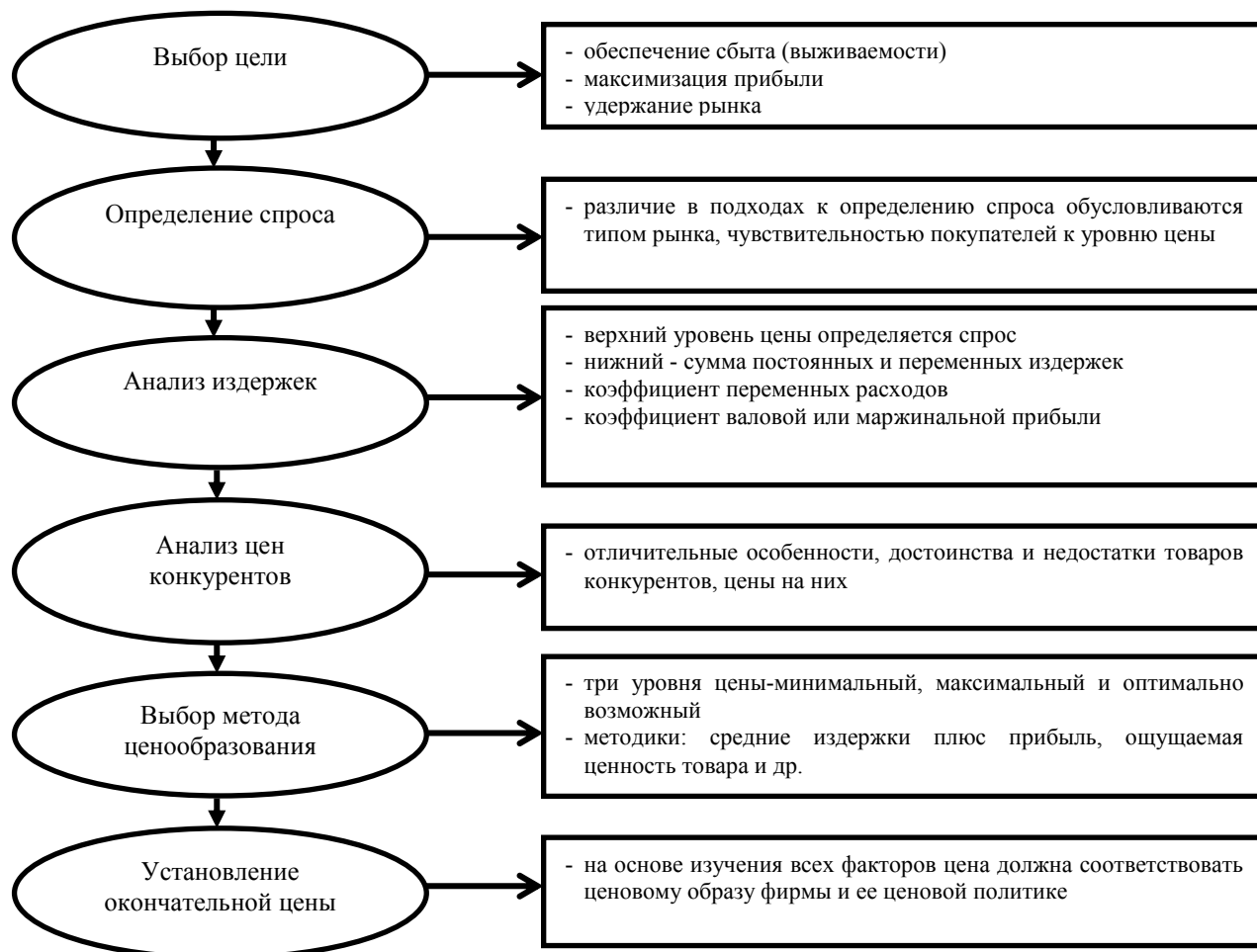


Рисунок 2- Порядок ценообразования в условиях рыночной системы (составлено автором)

На рис. 3 автором приведен системный подход при установлении тарифа, раскрывающий стратегию позиционирования услуги.

Данный методологический подход направлен на то, чтобы выделить услугу среди конкурентов по одной из привлекательной характеристике, определяющей целевой сегмент оказываемой транспортной услуги.

Автор считает, что для того, чтобы транспортные предприятия могли осуществлять тарифно-ценовую политику, необходимо выполнить следующие условия: администрация транспортного предприятия должна сформулировать общие задачи относительно каждого сегмента рынка или вида транспортной деятельности; транспортному предприятию должна быть доступна информация о тарифах,

предлагаемых клиентам, конкурентам; в транспортном предприятии необходимо рассчитать транспортные затраты при осуществлении различных видов перевозок, а также оказании не перевозочных услуг; транспортное предприятие должно располагать достаточной информацией о всех требованиях и ограничениях, влияющих на установление тарифов в различных секторах транспортного рынка, и транспортное предприятие должно иметь представление о финансово-экономическом состоянии различных групп клиентов, а также об отдельных крупных потребителях услуг.

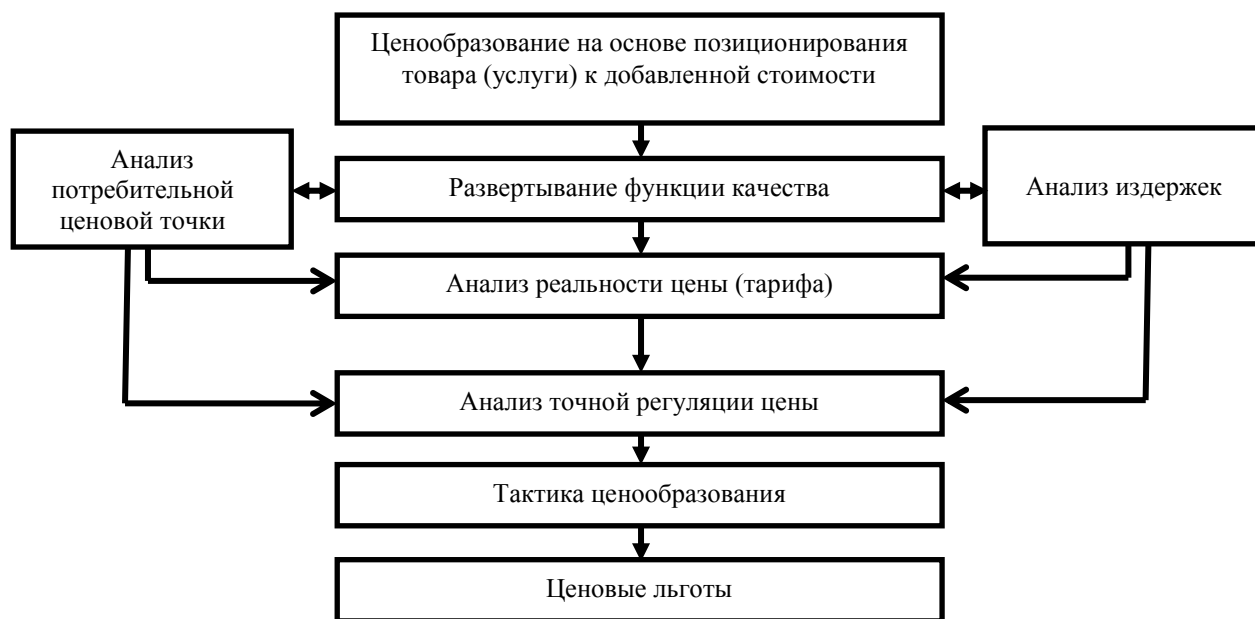


Рисунок 3 - Системный подход к ценообразованию на рынке транспортных услуг

Анализ процесса транспортного обслуживания показывает, что создается возможность дискриминационной политики, при которой грузовладельцы уплачивают перевозки по тарифам, определяемым в зависимости от себестоимости перевозок, а также в зависимости от условно-переменных расходов. Тогда в транспортных предприятиях применяется фиксированный норматив рентабельности.

В диссертации обосновывается необходимость решения задач, способствующие развитию конкуренции с участием различных видов транспорта. При этом, по мнению автора, целесообразно:

1. проводить мониторинг деятельности районов тяготения железнодорожных станций, имеющих цели: исследовать распределение перевозок определенных грузов по транспортным зонам; систематическое изучение изменения тарифов на различных видах транспорта, а также учета влияния действующих тарифов на распределение перевозок между видами транспорта.

2. разработать методику расчета себестоимости грузовых и пассажирских перевозок, а также по отдельным транспортным операциям.

3. использовать рациональные схемы перевозок, учитывая номенклатуры грузов и объем пассажиропотоков в различных направлениях.

4. проводить корректировку тарифов, а также использовать автоматизированную систему расчета себестоимости грузовых и пассажирских перевозок.

5. создавать единую автоматизированную информационную базу для ведения бухгалтерской и статистической отчетности о работе различных видов транспорта.

В диссертации для принятия решений о структуре ценообразования разработана экономико-математическая модель. Для разработки экономико-математической модели автором введены следующие показатели (параметры): P_i – тариф для перевозки i -ой тонны груза (сомони); S_i – себестоимость перевозки i -го вида груза (сомони); F – постоянные затраты (сомони); N_i – объем дохода от перевозки i -го вида груза; V_i – планируемый объем перевозок i -го вида груза за заданный период; L_i – возможная величина тарифа при перевозке i -го вида груза за рассматриваемый период (сомони). При этом на основе анализа экономико-математической модели автором предложена методика определения оптимального объема перевозки грузов автотранспортным предприятием.

В условиях Республики Таджикистан значительную долю в структуре перевозок выполняют автотранспортные предприятия. Поэтому основными составляющими «хорошего тарифного стиля» автотранспортных предприятий автор считает: в автотранспортных предприятиях должны быть разработаны и использованы прейскуранты, представляющие достоверное описание применяемых тарифных схем, доступные для любого клиента; автотранспортное предприятие должно установить сроки действия объявленных тарифов и их пересмотр не должен быть неожиданностью для клиентов; в тарифных системах обязательно должны быть предусмотрены скидки, поэтому автотранспортное предприятие включает в прейскурант только базовые ставки и надбавки; желательно привлечение клиентов к обсуждению проблем выбора тарифной схемы, что благоприятно их настраивает в отношении транспортного предприятия; переговоры по оказанию различных видов транспортных услуг и на них цена должна устанавливаться после обсуждения предоставляемых клиентам этих услуг. При этом автор считает, что клиент должен воспринимать согласованный тариф, как справедливую компенсацию за предоставляемые ему реальные транспортные услуги.

Исследованием установлено, что среди важных проблем развития рынка транспортных услуг на первый план выступает совершенствование государственной транспортной политики, формирования и регулирования гибких тарифов на грузопассажиро-перевозки, приобретение транспортных средств с учетом местных условий. При этом существенную роль в решении выделенных задач может сыграть развитие международного сотрудничества и развитие экспортно-импортных отношений, а также выполнение требований международных нормативно-правовых актов в области транспорта и транспортного обслуживания.

4. Развита теоретическая основа оценки состояния и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан, выявлены основные причины, сдерживающие транспортное обслуживание, эффективное использование персонала и совершенствование материально-технической базы транспортных предприятий и организаций, эффективную и рациональную территориальную организацию и управление транспортного обслуживания экономики и населения. Для совершенствования организации управления развитием системы оказания транспортных услуг в Республике Таджикистан автором уточнена роль предпринимательских структур как рыночного агента в предоставлении транспортных услуг, установлена зависимость между удельным весом предпринимательства в сфере транспорта и ростом валового внутреннего продукта, а также выявлены возможности повышения уровня социально-экономического, культурно-образовательного и инновационного развития территорий.

Анализ и оценка состояния и развития транспорта и рынка транспортных услуг осуществляются на основе использования существующей методики, которая включает в себя систему показателей, характеризующих внешнее и внутреннее состояние. Поэтому в диссертации автором использована методика расчета показателей, характеризующая уровень развития и использования транспорта и рынка транспортных услуг. Используя существующие подходы, в работе дана оценка уровня транспортной обеспеченности в Республике Таджикистан по коэффициентам Энгеля и Успенского и установлен рейтинг регионов (табл.2).

Таблица 2 - Результаты оценки уровня транспортной обеспеченности регионов Республики Таджикистан

Регионы	Коэффициент Энгеля	Место (рейтинг)	Коэффициент Успенского	Место (рейтинг)
Автомобильные дороги, всего				
По республике	0,78	-	0,60	-
Согдийская область	1,16	1	0,78	3
Хатлонская область	1,14	2	0,86	2
Горно-Бадахшанская автономная область	0,98	3	1,91	1
Районы республиканского подчинения (+г. Душанбе)	0,48	4	0,35	4
Автомобильные дороги общего пользования				
По республике	0,41	-	0,31	-
Согдийская область	0,43	3	0,29	3
Хатлонская область	0,59	2	0,45	2
Горно-Бадахшанская автономная область	0,74	1	1,43	1
Районы республиканского подчинения (+г. Душанбе)	0,32	4	0,23	4

Источник: расчеты автора.

Согласно данным табл.2 наибольший уровень транспортной обеспеченности наблюдается в Хатлонской и Согдийской областях.

В целом рассмотренная автором методика проведения анализа состояния и развития транспорта и рынка транспортных услуг позволяет комплексно оценить, совершенствовать систему формирования транспортной системы с учетом реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, а также удовлетворить спрос экономики и населения в перевозках и способствовать активизации инновационной деятельности транспортных организаций.

Анализ экономических показателей показывает, что тарифы на осуществление грузовых перевозок сформулированы под воздействием конъюнктуры рынка и использования механизма госрегулирования. В 2017 году по сравнению с 2016 годом тарифы на грузовые перевозки в среднем увеличились на 9,9 %, а на пассажирские перевозки в городском автотранспорте возросли на 1,5 %, в междугородном сообщении - на 0,1 %.

В работе установлено, что в 2017 году парк транспортных средств на предприятиях автомобильного транспорта (включая личный автотранспорт) составляет 455,1 тыс. ед., что почти на 1,2 % больше, чем в 2013 году. Доля юридических лиц в общем количестве транспортных средств в 2017 году составила 5,7 %, из которых 95,2 % в технически исправленном состоянии. При этом удельный вес личного транспорта составляет 94,3 процента.

Проведенный автором анализ структуры парка показывает, что удельный вес в общей структуре, соответственно удельный вес грузовых автомобилей, автобусов и

микроавтобусов, легковых автомобилей, специальных и прочих автомобилей составляет 9,0; 3,6; 86,4; и 0,8% (рис.4).



Рисунок 4 - Структура автомобильного парка Республики Таджикистан

Установлено, что в последние годы в республике наблюдается ускоренное развитие частного сектора на автомобильном транспорте. Значительное место данный транспорт занимает на внутреннем рынке пассажирских перевозок. Ежегодно в среднем число автомобилей в республике растет примерно на 5,0%. Возникшие проблемы «пробки» в час пик на дорогах в больших городах (особенно в городе Душанбе) связаны именно с таким темпом их роста. Рост количества автомобилей в стране начался с 2006 года (12,0%) и по сравнению с темпами 2003-2005 годов в три раза больше.

Наряду с темпом роста автомобилей в стране появилась новая проблема - старые транспортные средства, которые и наносят большой вред экологии, качеству автодорог и даже угрожают экономической безопасности. В общей структуре частного автомобильного парка 8,57% имеют срок службы до 3-х лет, 16,18% - до 8 лет, 14,09% - до 10 лет, 12,64% - до 13 лет и 48,51% срок службы более 13 лет. Такая структура также имеет парк АТП различных собственников. Нами установлено, что более 13 лет срок службы наблюдается в разрезе регионов: в Согдийской области - 50%, Хатлонской области - 53,2%; в районах республиканского подчинения - 71%; в ГБАО - 48,4%, а в г. Душанбе 56,1% автомобилей имеют срок службы до 10 лет.

За 2010-2017 годы наблюдается возрастание объема грузовых перевозок на 41,8%. При этом наибольший прирост имеет автотранспорт (62,6%), а в других видах наблюдается уменьшение данного показателя: в железнодорожном на 45,6% и авиационном транспорте на 18,2%.

В целом по республике наблюдается увеличение грузооборота всех видов транспорта, и основная масса грузооборота приходится на автомобильный транспорт (97,2%), а 2,7% приходится на железнодорожный транспорт и 0,07% - авиационный транспорт. За последние семь лет грузооборот железнодорожных перевозок в республике сократился (от 808,4 до 165,1 млн.т.-км), а в автотранспорте, наоборот, значительно увеличился (от 4143,9 до 5924,2 млн.т.-км). Рост объема грузооборота наблюдается на автомобильном транспорте, в том числе на международном транспорте.

В диссертации установлено, что за анализируемый период объем перевозки пассажиров в целом возрос на 1,1%, а при этом наибольший рост наблюдается на автомобильном транспорте (3,8%). В данном сегменте свою позицию теряет железнодорожный транспорт, несмотря на строительство новых железных дорог в республике.

По мнению автора, важным показателем, характеризующим работу транспорта и рынка транспортных услуг, является наличие транспортной сети, которая составляет 27,0 тыс. км автодорог, из них 14,2 тыс. км - автодороги общего пользования. Из общей протяженности автодорог общего пользования 18,7 тыс. км (69,3%) - дороги с твердым покрытием, в том числе с усовершенствованным покрытием –12,8 тыс. км (47,4%).

Значительный удельный вес в общем объеме капитальных вложений в строительстве по стране занимает транспорт, в который за период 2017 года вложено 1,2 млрд. сомони или 10,5% от общего объема капвложений. По сравнению с 2016г. данный объем снизился почти на 20%. Фактически в 2017 году введены в действие основные фонды на сумму 1336,0 млн. сомони, что на 2,9 раз больше чем в 2016 году.

В новых условиях приоритетной задачей является изучение рынка транспортных услуг на национальном уровне, а также влияние величины транспортных услуг, предоставляемых частными предпринимателями в формировании основного показателя валового внутреннего продукта в стране. Установлено, что по сравнению с 2010 годом в 2017 году число частных предпринимателей в секторе оказания транспортных услуг выросло на 1,7 раза, при этом их удельный вес превышает 8,2% в общей структуре транспортного парка страны.

Анализ числа предпринимателей в сфере оказания автотранспортных услуг показал, что в 2017 году 40,0% предпринимателей занимались перевозками пассажиров легковыми автомобилями, 14,0% микроавтобусами и 4,0% автобусами, грузовыми перевозками занимаются 31,0% и обслуживанием автотранспортных средств – 11,0%.

Для изучения вклада частных предпринимателей в сфере транспортного обслуживания в работе оценена доля частного сектора в структуре ВВП страны (таблица 3).

Таблица 3 - Динамика удельного веса частного сектора в валовом внутреннем продукте Республики Таджикистан за 2011-2017 годы.

Показатели	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Доля частного сектора в ВВП	49,5	52,1	54,3	62,1	64,5	66,4	66,5
Сельское хозяйство	21,8	21,7	18,9	21,9	20,7	19,2	20,1
Промышленность	4,2	4,7	6,6	7,0	9,5	10,6	11,0
Строительство	2,7	3,7	5,7	5,1	5,3	6,2	5,1
Торговля	10,9	11,7	12,7	13,7	13,6	14,8	14,4
Транспорт	7,7	9,1	9,3	11,5	11,8	12,0	12,2
Другие сектора	2,4	1,0	1,1	3,0	3,6	3,6	3,7

Источник: расчеты автора.

Как видно из табл.3, очевидно, что с развитием частного сектора год за годом увеличивается и ее удельный вес в структуре ВВП. Анализ показывает, что по сравнению с 2011 годом доля сектора транспорта выросла почти на 4,5 процентного пункта, что является довольно высоким показателем.

При этом в диссертации проведена увязка показателя доли частных предпринимателей в сфере транспортного обслуживания и удельного веса отрасли в структуре ВВП, которые имеют прямые отношения и одинаковый модуль роста.

Полученные формы зависимости можно использовать при прогнозировании доли частного транспорта в росте ВВП. По расчетам автора, в 2021 году ее доля составит 14,4 %, что по сравнению с 2017 годом возрастает на 2,2 процентного пункта.

Кроме того, в работе автором изучена динамика численности и среднемесячной заработной платы занятых на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан за 2010-2017 годы (табл.4.). Проведенный автором анализ показал, что численность занятых на рынке транспортных услуг соответственно в целом по транспорту, железнодорожному и автомобильному транспорту уменьшилась на 36,6, 44,3 и 67,6, а на воздушном транспорте увеличилась на 62,3%. Среднемесячная заработная плата работников соответственно увеличилась на 2,4, 1,6, 1,6 и 3 раза.

Таким образом, анализ трудовых ресурсов на транспорте показывает, что имеются существенные резервы по их эффективному использованию и решению продуктивной занятости.

5. Предложена методика комплексной оценки функционирования и развития рынка транспортных услуг, позволяющая оценить уровень развития и влияния рынка транспортных услуг на социально-экономическое развитие территориальных образований, сравнить соотношение результатов и транспортно-инфраструктурных затрат в целом по народному хозяйству, в том числе и транспортной сфере на основе разработки и реализации матрицы «Развитие рынка транспортных услуг - социальное экономическое развитие территории».

На основе изучения методических разработок, научных публикаций автором установлено, что до сих пор отсутствует научно обоснованная методика оценки эффективности функционирования и развития рынка транспортных услуг, позволяющая оценить уровень его развития, а также его влияние на социально-экономическое развитие территорий. По мнению автора, разработка новой методики на основе использования системного подхода и набора показателей, характеризующих развитие рынка транспортных услуг и ее влияние на развитие отраслей и сфер экономики, производительных сил и социальной сферы территориальных преобразований, считается приоритетной. Поэтому в диссертации для решения этого вопроса разработана комплексная методика оценки эффективности функционирования и развития рынка транспортных услуг. Предложенная методика реализуется на основе принципа количественной оценки показателей развития рынка в конкретной территории с учетом степени влияния этих параметров на рассматриваемый уровень развития. Проводя выбор параметров, характеризующих развитие рынка транспортных услуг, дается их оценка, производится расчет их значимости на основе метода экспортных оценок, затем рассчитываются значения оценочных параметров (индивидуальные). По результатам расчета общего параметра производится оценка уровня социально – экономического развития территории таким образом: $\bar{S}_i > 1,0$, то уровень социально-экономического развития территории выше, чем в целом по изучаемой территории страны; $\bar{S}_i = 1,0$, то уровень социально-экономического развития территории соответствует уровню социально – экономического развития территории в целом по территории страны; $\bar{S}_i < 1,0$, то уровень социально – экономического развития территории ниже, чем в целом по изучаемой территории страны.

Таблица 4 - Динамика численности и среднемесячная заработная плата занятых на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан за 2010-2017 годы.

Годы	Виды транспорта	Списочная численность работников (без совместителей) в среднем за год, человек					Средне- месячная заработная плата, сомони
		Всего	в том числе:		из них:		
			рабочих МОП, охраны	служащих	руково- дители	специалисты	
2010	ВСЕГО по Республике	1046300	690635	355665	59248	296417	354,44
	в том числе транспорт:	16497	12078	4419	716	3703	919,01
	Железнодорожный транспорт	5912	4662	1250	212	1038	671,47
	Автомобильный транспорт	8350	6140	2210	375	1835	469,84
	Воздушный транспорт	2235	1276	959	129	830	1443,92
2012	ВСЕГО по Республике	1050490	689204	361286	62022	299264	555,29
	в том числе транспорт:	14636	9939	4697	1048	3649	1451,84
	Железнодорожный транспорт	4355	3223	1132	128	1004	1344,23
	Автомобильный транспорт	8088	5617	2471	766	1705	968,51
	Воздушный транспорт	2193	1099	1094	154	940	2161,53
2014	ВСЕГО по Республике	1083546	676800	406746	78732	328014	816,27
	в том числе транспорт:	17273	11839	5434	1141	4293	1770,15
	Железнодорожный транспорт	4470	3491	979	151	828	1122,01
	Автомобильный транспорт	8949	6290	2659	728	1931	668,95
	Воздушный транспорт	3854	2058	1796	262	1534	3710,78
2016	ВСЕГО по Республике	1102395	674621	427774	83184	344590	962,16
	в том числе транспорт:	14761	9920	4841	911	3930	2096,85
	Железнодорожный транспорт	4115	3046	1069	92	977	1104,32
	Автомобильный транспорт	7286	5005	2281	562	1719	786,91
	Воздушный транспорт	3360	1869	1491	257	1234	4318,87
2017	ВСЕГО по Республике	1147657	701204	446453	111903	334550	1144,19
	в том числе транспорт:	10464	6167	4297	516	3781	2183,65
	Железнодорожный транспорт	3292	2680	612	64	548	1092,97
	Автомобильный транспорт	3544	2295	1249	323	926	773,03
	Воздушный транспорт	3628	1192	2436	129	2307	4351,67
2017 к 2010 в %	ВСЕГО по Республике	109,7	101,5	125,5	188,9	112,9	3,23 раз
	в том числе транспорт:	63,4	51,1	97,2	72,1	102,1	2,4 раз
	Железнодорожный транспорт	55,7	57,5	50,0	30,2	52,8	1,6 раз
	Автомобильный транспорт	42,4	37,4	56,5	86,1	50,5	1,6 раз
	Воздушный транспорт	162,3	93,4	254,0	100	278	3 раз
2017 к 2012 в %	ВСЕГО по Республике	109,2	101,7	123,6	180,4	111,8	2,1 раз
	в том числе транспорт:	71,5	62,0	91,5	49,2	103,6	1,5 раз
	Железнодорожный транспорт	75,6	83,2	54,1	50,0	54,6	81,3
	Автомобильный транспорт	43,8	40,9	50,5	42,2	54,3	79,8
	Воздушный транспорт	165,4	108,5	222,7	83,8	245,4	2,01 раз
2017 к 2014 в %	ВСЕГО по Республике	105,9	103,6	109,8	142,1	102,0	1,4 раз
	в том числе транспорт:	60,6	52,1	79,1	45,2	88,1	1,2 раз
	Железнодорожный транспорт	73,6	76,8	62,5	42,4	66,2	97,4
	Автомобильный транспорт	39,6	36,5	47,0	44,4	48,0	1,2 раз
	Воздушный транспорт	94,1	57,9	135,6	49,2	150,4	1,2 раз
2017 к 2014 в %	ВСЕГО по Республике	104,1	103,9	104,4	134,5	97,1	118,9
	в том числе транспорт:	70,9	62,2	88,8	56,6	96,2	104,1
	Железнодорожный транспорт	80,0	88,0	57,2	69,6	56,1	99,0
	Автомобильный транспорт	48,6	45,9	54,8	57,5	53,9	98,2
	Воздушный транспорт	108,0	63,8	163,4	50,2	187,0	100,8

Источник: расчеты автора на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе: АПСРТ 2018, стр.484.

Для оценки влияния уровня развития рынка транспортных услуг на уровень социального и экономического развития территории предложено использование матрицы сравнения «Развитие рынка транспортных услуг – социально-экономическое развитие территории» (табл.5).

Таблица 5 - Матрица «Развитие рынка транспортных услуг – социально-экономическое развитие территории»

		СЭР территории		
		$\bar{S}_i > 1$	$\bar{S}_i = 1$	$\bar{S}_i < 1$
Развитие РТУ	$\bar{R}_i > 1$	$\bar{R}_i \overset{1}{=} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{4}{>} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{7}{>} \bar{S}_i$
	$\bar{R}_i = 1$	$\bar{R}_i \overset{2}{<} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{5}{=} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{8}{>} \bar{S}_i$
	$\bar{R}_i < 1$	$\bar{R}_i \overset{3}{<} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{6}{<} \bar{S}_i$	$\bar{R}_i \overset{9}{=} \bar{S}_i$

Источник: предложено автором.

Сравнивая соотношение показателей развития рынка транспортных услуг и социально-экономического развития территории, можно судить о состоянии рынка и его влиянии на уровень развития территории, а также возможности дальнейшего использования.

Поэтому в диссертации автором допускаются следующие варианты данного соотношения: $\bar{R}_i > \bar{S}_i$ (4; 7; 8 - квадранты) – имеются неиспользованные возможности рынка транспортных услуг при сложившемся уровне социально-экономического развития данной территории; $\bar{R}_i = \bar{S}_i$ (1; 5; 9 - квадранты) – развитие рынка транспортных услуг соответствует уровню социально-экономического развития территории; $\bar{R}_i < \bar{S}_i$ – (2; 3; 6 - квадранты) – сформировавшийся на данной территории уровень развития рынка транспортных услуг сдерживает дальнейшее социально-экономическое развитие территории; при этом важным считаем разработку управленческих решений по развитию рынка транспортных услуг наряду с их разработкой по поддержанию имеющегося или достижению более высокого уровня социально-экономического развития территории.

В диссертации на основе использования разработанной методики выполнены расчеты по оценке соотношения между результатами и затратами на транспортные услуги, учитывая специфику получения внутри - и внеотраслевых эффектов. По результатам выполненных расчетов установлено, что: расчетный срок окупаемости капитальных вложений соответственно на строительство железных и автомобильных дорог составляет – 4 года и до 6 лет; сокращаются интервалы движения автобусов и микроавтобусов на 15-20 %, а также уровень неудовлетворительного спроса на оказываемые автотранспортом услуги на 20,0-25,0 %; ущерб от выброса загрязнений в атмосферу транспортными средствами сокращается на 7,0-12,0 %, а величина ущерба, причиняемого населению внешними шумами на 30-35 %; потери отраслей народного хозяйства от дорожно-транспортных происшествий сокращаются на 15,0-20,0 %, а от несвоевременного вывоза овощей, бахчевых культур и ягод с сельскохозяйственных территорий на 13,0-18,0 %; каждая единица вложенного в развитие транспортно-дорожного комплекса затраты дает от 60,0 до 72,0 % неучтенного дополнительного эффекта в других отраслях и сферах народного хозяйства.

В целом использование предложенной методики позволяет оценить уровень развития рынка транспортных услуг и его влияние на социальное и экономическое развитие территорий, разработать рекомендации по направлению развития рынка транспортных услуг не только на уровне отдельных территорий, но и в целом по стране.

6. Разработаны экономико-математические модели формирования спроса населения и его согласования с предложением на рынке транспортных услуг на основе авторского расчета перспективных оценочных параметров работы транспортных средств и их использования в маршрутной сети, а также обоснованы направления совершенствования организации транспортного процесса в территориальных образованиях.

Для оценки адекватности оказываемой пассажирской транспортной услуги автором рекомендовано использовать интеграционную модель Фишбейна. По мнению автора, пассажиры выбирают услуги на основе своих выгод. При этом учитываются качество, надежность, технология, затраты автотранспортного предприятия при разработке услуги с учетом получения выгоды и удовлетворения потребностей пассажиров. И это является основой для принятия маркетингового решения относительно совершенствования транспортного процесса в условиях территориальных преобразований с учетом ожидаемых выгод пассажирам и повышения качества транспортного обслуживания.

Учитывая вышеизложенную позицию, в диссертации разработаны экономико-математические модели спроса на услуги пассажирского транспорта. В качестве результативных признаков для проведения корреляционно-регрессионного анализа в сфере оказания пассажирских транспортных услуг автором выбран результативный признак (Y_1) – объем перевозки пассажиров всеми видами транспорта, млн. чел., а в числе факторных признаков отобраны: X_1 - ВВП в текущих ценах, млн. сомони; X_2 - Фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн. сомони; X_3 - Объем кредитных вложений банков в национальную экономику, млн. сомони (на конец года); X_4 - Численность занятых в частном секторе, тыс. чел; X_5 - Объем розничного товарооборота, млн. сомони; X_6 - Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями в расчёте на 1000 человек населения; X_7 - Объем реализации платных услуг населению, млн. сомони; X_8 - Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского автомобильного транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони, расчеты проведены по стандартной программе Regree 2.78. Полученные результаты экономико-математического моделирования прогноза объема пассажирских транспортных услуг по Республике Таджикистан и ее регионам представлены в табл.6.

Анализ полученных результатов показывает, что они достоверны и адекватно характеризуют определение спроса на услуги пассажирского автомобильного транспорта. На следующем этапе производится согласование спроса с предложением на услуги пассажирского транспорта в целом по стране, а также ее регионам, учитывая провозные возможности функционирующих транспортных предприятий и их резервной мощности.

Таблица 6 - Результаты экономико-математического моделирования объема оказанных пассажирских транспортных услуг

№ пп	Экономико-математическая модель	Факторы
Республика Таджикистан		
1.	$Y_1 = 163,7 - 0,02017 * X_2 - 0,002525 * X_5 + 12,03 * X_6 - 7,066 * X_8$ $F_{набл.} = 22,641; F_{крит.} = 11,39;$ $R^2 = 0,947683$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_5 - объем розничного товарооборота, млн. сомони; X_6 - обеспеченность населения индивидуальным транспортом, ед. на 1000 чел. X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони.
РРП		
2.	$Y_1 = 64,16 + 11,12 * X_8 + 0,03037 * X_2$ $F_{набл.} = 11,085, F_{крит.}(0,01;2;6) = 10,92$ $R^2 = 0,787$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони;
ГБАО		
3.	$Y_1 = 1,462 + 0,5622 * X_8 + 0,1184 * X_7 + 0,02357 * X_2$ $F_{набл.} = 22,086, F_{крит.}(0,01;3;5) = 12,06.$ $R^2 = 0,929836$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони X_7 - объем реализации платных услуг X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони;
Хатлонская область		
4.	$Y_1 = 42,59 + 11,18 * X_8 - 0,02765 * X_7$ $F_{набл.} = 14,388, F_{крит.}(0,01;2;6) = 10,92$ $R^2 = 0,827463$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони X_7 - объем реализации платных услуг
Согдийская область		
5.	$Y_1 = 113,7 + 0,4398 * X_2 + 0,8286 * X_6 - 6,201 * X_8$ $F_{набл.} = 19,379, F_{крит.}(0,01;3;5) = 12,06$ $R^2 = 0,920813$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_6 - обеспеченность населения легковыми автомобилями; X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони
г. Душанбе		
6.	$Y_1 = 46,04 - 4,07 * X_2 + 6,435 * X_6 + 15,44 * X_8$ $F_{набл.} = 15,374, F_{крит.}(0,01;3;5) = 12,06$ $R^2 = 0,904991$	Y_1 - объем пассажирских транспортных услуг X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_6 - обеспеченность населения легковыми автомобилями; X_8 - расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта, сомони

Источник: расчеты автора.

7. Предложены экономико-математические модели прогнозирования параметров рынка транспортных услуг, позволяющие учитывать социально-экономические, территориальные, технико-технологические факторы, а также фактор времени. Разработана методика экономико-математического моделирования организации управления развитием и размещением транспортно-дорожного комплекса в территориальных образованиях, учитывающая влияние факторов развития железнодорожной и автодорожной сети на основе оценки и минимизации требуемых транспортно-инфраструктурных затрат и объема капитальных вложений.

Прогнозирование развития грузовых перевозок в Республике Таджикистан в диссертации автором проведено также на основе многофакторного корреляционно-регрессионного анализа. В качестве результативного признака в сфере грузовых транспортных услуг автором отобрано (Y_2)– объем перевозки грузов всеми видами

транспорта, тыс.тонн., а в качестве факторных признаков, которые предположительно влияют на развитие грузовых транспортных перевозок, X_1 - ВВП в текущих ценах, млн. сомони; X_2 - Фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн. сомони; X_3 - Объем кредитных вложений банков в национальную экономику, млн. сомони (на конец года); X_4 – Производство сельскохозяйственной продукции, млн. сомони; X_5 - Производство промышленной продукции, млн. сомони; X_6 - Плотность сети автодорог на каждые 100 кв.км территории, км; X_7 - Количество грузовых автотранспортных средств, ед.; X_8 - Количество железнодорожных вагонов, ед.

Прогноз объема грузовых транспортных услуг в республике и ее регионах осуществлен по стандартной программе Regree 2.78., и полученные результаты моделирования прогноза объема грузовых транспортных услуг по Республике Таджикистан и ее регионам представлены в табл.7.

Таблица 7 - Результаты экономико-математического моделирования объёма грузовых транспортных услуг

№ пп	Экономико-математическая модель	Факторы
Республика Таджикистан		
1.	$Y_2 = 242,74,382 * X_4 - 1,017 * X_5 - 0,1006 * X_7 + 0,0006596 * X_5 - 1282 * X_6$ $F_{набл} = 530,29, F_{крит} (0,01;5;3) = 28,24$ $R^2 = 0,99886$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_4 - производство сельхозпродукции, млн. сомони; X_5 – производство промышленной продукции, млн. сомони; X_7 – количество автотранспорта, тыс. ед. X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_6 - плотность автодорог, км/100км.кв;
РРП		
2.	$Y_2 = -24,54 + 0,003636 * X_5 + 3,303 * X_7$ $F_{набл} = 15,734, F_{крит} (0,01;2;5) = 13,27$ $R^2 = 0,862892$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_5 – производство промышленной продукции, млн. сомони; X_7 – количество автотранспорта, тыс. ед.
ГБАО		
3.	$Y_2 = 0,1262 - 0,000847 * X_2 - 0,0009599 * X_4 + 0,009706 * X_5$ $F_{набл} = 24,139, F_{крит} (0,01;3;5) = 12,06.$ $R^2 = 0,935418$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_4 – производство сельхозпродукции, млн. сомони; X_5 – производство промпродукции, млн. сомони
Хатлонская область		
4.	$Y_2 = -11,29 + -0,01931 * X_2 + 0,002442 * X_4 + 0,006534 * X_5$ $F_{набл} = 14,095, F_{крит} (0,01;3;5) = 12,06$ $R^2 = 0,894254$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_4 – производство сельхозпродукции, млн. сомони; X_5 – производство промпродукции, млн. сомони.
Согдийская область		
5.	$Y_2 = 714,7 + 2,778 * X_4 + 1,035 * X_5 - 1,78 * X_7 + 0,3325 * X_2 - 3709 * X_6$ $F_{набл} = 129,32, F_{крит} (0,01;5;3) = 28,24$ $R^2 = 0,995385$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_4 - производство сельхозпродукции, млн. сомони; X_5 – производство промпродукции, млн. сомони; X_7 – количество автотранспорта, тыс. ед X_2 – расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_6 - плотность автодорог, км/100км.кв.
г. Душанбе		
6.	$Y_2 = -218,1 + 0,2681 * X_2 - 0,004191 * X_5 + 1116 * X_6 + 0,003519 * X_7$ $F_{набл} = 26,681, F_{крит} (0,01;4;4) = 15,98$ $R^2 = 0,963872$	Y_2 - объём грузовых перевозок X_2 - расходы госбюджета на транспорт, млн. сомони; X_5 – производство промпродукции, млн. сомони; X_6 - плотность автодорог, км/100км.кв; X_7 – количество автотранспорта, тыс. ед.

Источник: расчеты автора.

Анализ полученных результатов показывает, что они достоверны и адекватно характеризуют определение спроса на услуги грузового автомобильного транспорта. На основании полученных регрессионных моделей, автором рассчитаны прогнозные значения развития пассажирских перевозок всеми видами транспорта (табл.8).

Аналогичным образом в диссертации проведен прогноз развития грузовых перевозок в Республике Таджикистан и ее регионах на период до 2030 г.

Таблица 8 - Прогнозные значения параметров перевозки пассажиров в Республике Таджикистан на 2020-2030 годы (млн. пасс.)

Территория	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	Сред- него- довой темп роста, в %
Всего по республике	672,1	686,5	701,6	717,5	734,3	751,9	770,3	789,7	810,1	831,6	854,1	102,4
г. Душанбе	316,4	337,7	360,9	386,0	413,1	442,1	473,0	506,0	541,1	578,3	617,7	106,9
Согдийская область	164,9	167,3	169,7	172,1	174,4	176,7	179,1	181,4	183,6	185,9	188,2	101,3
Хатлонская область	87,6	93,1	99,0	105,3	112,0	119,0	126,5	134,4	142,7	151,3	160,4	106,2
ГБАО	9,3	10,0	10,6	11,3	12,0	12,7	13,5	14,3	15,1	15,9	16,8	106,1
РРП	148,9	160,5	173,9	189,2	206,9	227,3	250,8	277,9	309,2	345,2	386,8	110,0

Источник: расчеты автора.

Таким образом, можно сформулировать вывод о том, что результаты прогноза могут использоваться субъектами управления рынка транспортных услуг в сфере пассажирских и грузовых перевозок, а также при формировании модели развития транспортной отрасли на долгосрочный период.

Кроме того, в диссертации, учитывая важность регионального транспортно-дорожного комплекса, рекомендуется использовать экономико-математические методы и модели для разработки рекомендаций по развитию и размещению его объектов. С этой целью в диссертации разработана методика экономико-математического моделирования, учитывая модель прикрепления j -пунктов потребления к j -пунктам производства для k грузов в t -ом году с учетом встречности перевозок. Реализация разработанной методики позволяет получить внутрирайонные транспортно-экономические связи отдельных видов грузов, а также проводить соответствующую оценку развития транспортно-дорожного комплекса в зависимости от заданных вариантов и схемы транспортировки.

В целом использование предложенных экономико-математических моделей позволило разработать перспективные направления развития и размещения транспортно-дорожного комплекса в рамках Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

8. Разработаны экономико-математические модели формирования спроса населения и его согласования с предложением на рынке транспортных услуг на основе авторского расчета перспективных оценочных параметров работы транспортных средств и их использования в маршрутной сети, а также обоснованы направления совершенствования организации транспортного процесса в территориальных образованиях.

Важным при разработке стратегии развития рынка транспортных услуг автором считается выделение основных этапов разработки данной стратегии. Основные этапы разработки стратегии развития рынка транспортных услуг представлены на рисунке 5. При этом важным компонентом считается реализация стратегии развития рынка транспортных услуг. Модель реализации стратегии развития рынка транспортных услуг представлена на рисунке 6.

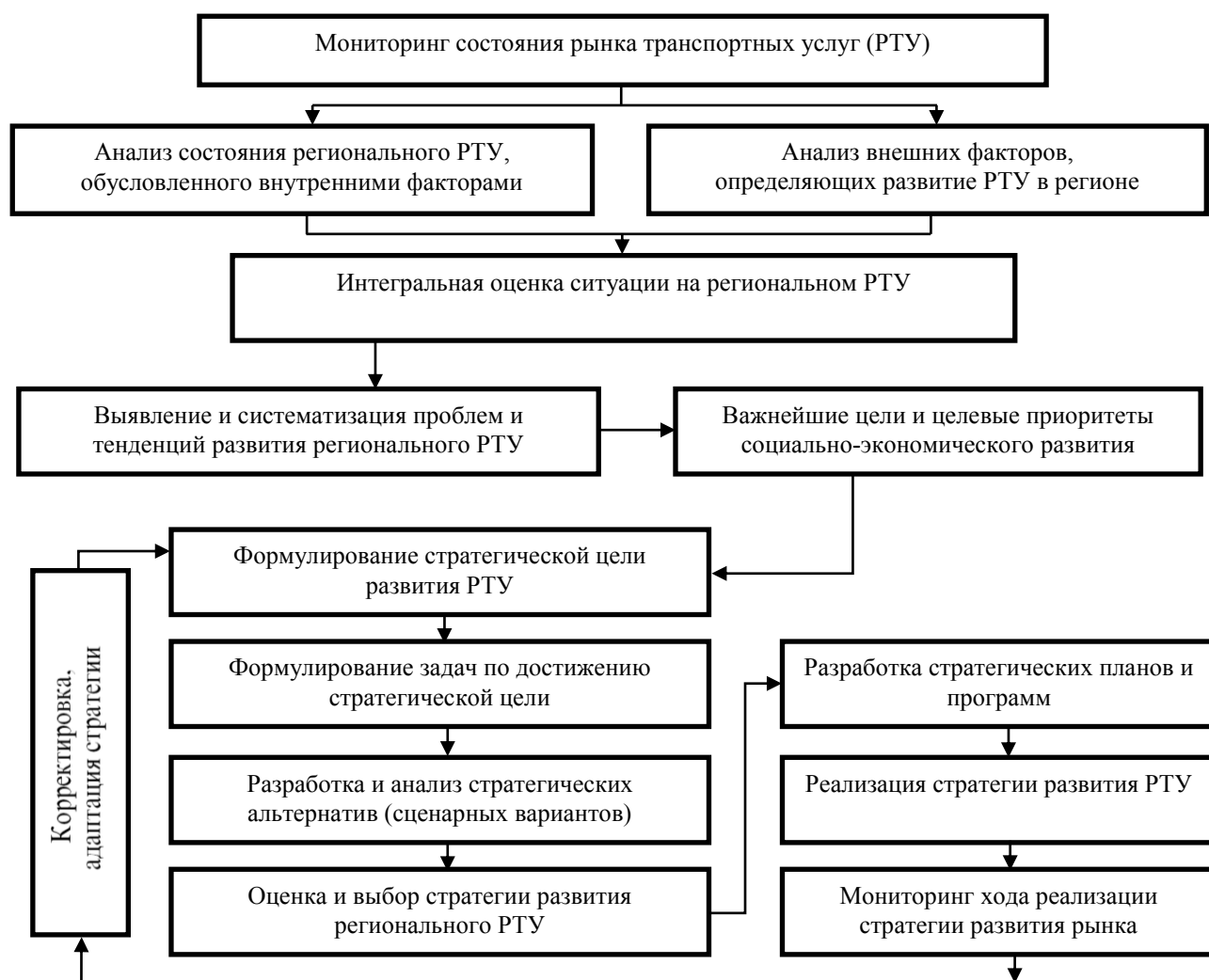


Рисунок 5 – Основные этапы разработки стратегии развития рынка транспортных услуг (составлено автором)

Предлагаемая модель реализации стратегии развития рынка транспортных услуг охватывает систему взаимоотношений между местными органами государственной власти и транспортными предприятиями, периодичностью и механизмом установления тарифов, порядком определения операторов и другими вопросами и позволяет установить стратегические приоритеты по развитию рынка транспортных услуг.

9. Обоснованы основные направления и механизмы государственного регулирования рынка транспортных услуг, его формы, методы и средства, а также уточнены направления развития рынка транспортных услуг в условиях рыночных отношений, предложены меры по созданию биржи транспортных услуг и Ассоциации транспортных перевозчиков в Таджикистане на период до 2030 года.

В диссертации по результатам приведенных исследований автором установлено, что приоритетом в развитии рынка транспортных услуг является его эффективный вклад в развитие коммуникационных возможностей страны, повышение конкурентоспособности РТУ, предусматривающих использование инновационных технологий.

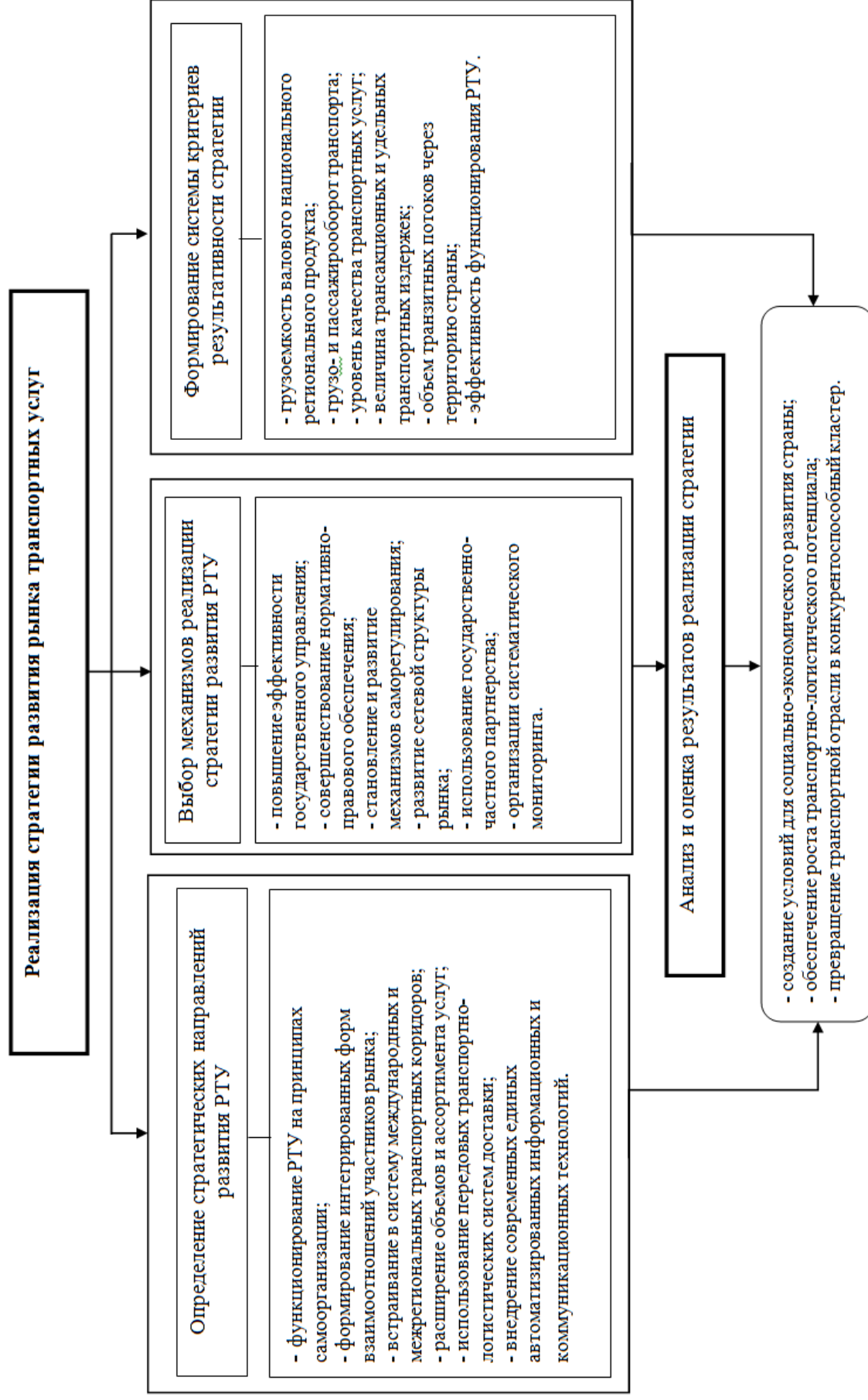


Рисунок 6 – Модель реализации стратегии развития рынка транспортных услуг

С учетом вышеизложенного, в диссертации выделяются следующие приоритетные направления развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан:

1. Эффективное использование финансовых ресурсов, в том числе привлеченных из зарубежных источников для строительства новых, реконструкции действующих транспортных объектов, обеспечивающих не только внутренние потребности в транспортных услугах, но и ускоряющих процессы интеграции экономики страны в мировую экономику;

2. Получение максимальных выгод от создаваемой трансконтинентальной транзитной инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса;

3. Всестороннее расширение сети всех видов транспорта и рационализация структуры парка транспортных средств, оптимизация их работы для обеспечения инновационного развития экономики и удовлетворения потребностей экономики и населения;

4. Обеспечение развития рынка транспортных услуг в соответствии с современными требованиями сети транспортно-логистических центров и системы их обслуживания;

5. Использование механизмов государственно-частного партнерства в строительстве и реконструкции автомобильных дорог, транспортного обслуживания, формирования железнодорожной инфраструктуры и реконструкции аэропортов и др.

При этом для решения основных проблем в рамках стратегических приоритетов развития рынка транспортных услуг обосновывается необходимость выполнения действий по следующим направлениям:

- обеспечение привлекательных налоговых, таможенных, регулирующих и правовых условий для реализации инвестиционных проектов в транспортно-дорожном комплексе страны;

- создание эффективной системы содействия реализации инвестиционных проектов по организации управления развитием и улучшением транспортного обслуживания;

- развитие логистической инфраструктуры транспортно-дорожного комплекса;

- стимулирование инновационной и инвестиционной активности, повышение эффективности научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ в сфере транспорта;

- разработка и реализация мер по сокращению уровня транспортных выбросов в атмосферу;

- организация эффективной системы подготовки и переподготовки кадров, способных эффективно управлять, создавать и осваивать конкурентоспособные инновационные технологии в транспортно-дорожном комплексе;

- разработка и реализация мер по строительству и реконструкции дорожно-транспортных коммуникаций для расширения коммуникационных возможностей республики;

- приведение в соответствие с требованиями международных стандартов железнодорожных, автомобильных, воздушных линий и всех видов транспорта, включая развитие нетрадиционных и специальных видов транспортных коммуникаций, обеспечивающих ускоренное развитие национальной экономики;

- разработка Программы развития государственно-частного партнерства (ГЧП), предусматривающая четкое формирование цели, задач и приоритетных сфер его развития;

- совершенствование нормативной правовой базы в сфере ГЧП и интеграция Закона «О концессиях» в Закон «О ГЧП», а также разработка форм и порядка учета проектов ГЧП, а также индикаторов мониторинга проектов, реализуемых по схемам ГЧП;

- создание стимулов для инициации и реализации проектов посредством ГЧП со стороны представителей местных органов государственной власти и самоуправления, а также создание фонда развития проектов ГЧП, в том числе за счет внебюджетных источников;

- введение экономически обоснованной системы формирования тарифов, предоставляемых на РТУ, построенной на принципах ГЧП.

Наряду с выделенными направлениями считается приоритетным также создание Бирж транспортных услуг (БТУ). БТУ играет важную роль в решении проблемы регулирования грузовых потоков на основе проведения открытых торгов и оформления данной сделки специальным договором с целью продажи транспортных услуг. Они будут функционировать на территории страны, областей и районов и создаваться при Министерстве транспорта Республики Таджикистан. Структура БТУ приведена на рис.7.



Рисунок 7 - Предлагаемая организационная структура Биржи транспортных услуг Республики Таджикистан (составлено автором)

В диссертации в качестве важного варианта развития транспортного обслуживания и рационального использования возможностей рынка транспортных услуг обоснована необходимость создания Ассоциации транспортных перевозчиков Таджикистана.

Кроме того, для реализации приоритетных направлений развития рынка транспортных услуг в диссертации обоснованы требуемые объемы финансирования по реализации мероприятий на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан на период до 2030 года. С этой целью проведены вариантные расчеты и выявлены требуемые источники финансирования на рынке транспортных услуг и его основных сегментов, а также строительства и реконструкции автомобильных дорог и тоннелей, реабилитации автомобильных дорог и мостов, улучшения влияния транспорта на экологию, а также информационного обеспечения развития рынка транспортных услуг. Результаты расчетов приведены в табл.9.

Таблица 9 - Объем финансирования по реализации мероприятий на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан на период до 2030 года

№ п п	Объекты финансирования	Требуемые финансовые ресурсы, млн сомони	Удельный вес сегментов в общем объеме финансирова- ния, %	Источники финансирования, млн. сомони		
				Государствен- ный бюджет	Средства предприятий и организаций транспорта	Привлеченные средства (льготное кредитование, средства ГЧП и гранты)
1	Развитие сегмента рынка автотранспортных услуг	164,5	0,2	13,5	13,8	137,2
2	Развитие сегмента рынка железнодорожных услуг	45167,0	78,4	3703,7	3613,4	37849,9
3	Развитие сегмента рынка авиационных услуг	427,7	0,8	35,1	34,2	358,4
4	Реконструкция и строительство автомобильных дорог и туннелей	10830,7	18,8	888,1	866,5	9076,1
5	Реабилитация автомобильных дорог	792,4	1,4	65	63,4	664
6	Реабилитация мостов	51,7	0,09	4,2	4,1	43,4
7	Улучшение влияния транспорта на экологию	72,8	0,11	6,0	5,8	61,0
8	Информационное обеспечение развития рынка транспортных услуг	97,8	0,2	8,02	7,8	81,68
Всего		57604,6	100	4723,62	4609,0	48271,98

Источник: расчеты автора.

Как видно из табл.9, для реализации приоритетных направлений развития рынка транспортных услуг требуется 57604,6 млн. сомони, которые выделяются из государственного бюджета - 4723,62 млн. сомони, средства предприятий и организаций - 4609,0 млн. сомони, а также привлеченные средства (льготное кредитование, средства ГЧП и гранты) - 48271,98 млн. сомони. По предварительным оценкам ожидаемый срок окупаемости используемых средств составляет 7-9 лет.

Таким образом, реализация разработанных в диссертации направлений с учетом предоставления государственной поддержки и предоставления льгот может способствовать обеспечению экономического роста, совершенствованию организации управления транспортно-дорожного комплекса и рынка транспортных услуг, возрастанию объема налоговых поступлений в доходную часть государственного бюджета, созданию конкурентоспособных транспортных коридоров, повышению эффективности оказания транспортных услуг населению и экономики, а также вхождению республики в мирохозяйственную транспортную систему.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Выполненное исследование позволяет сделать следующие выводы и рекомендации:

1. В современных условиях важным условием достижения ускоренного экономического роста, формирования инновационной экономики, обеспечения пропорционального развития территориальных преобразований, рационального использования природных ресурсов, разделения и повышения эффективности общественного труда, решения социально-экономических задач, улучшения транспортно-экономических связей, а также важным инструментом проведения рыночных реформ и реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года считается развитие РТУ и направление совершенствования его структурных сегментов. Углубление рыночных отношений и имеющиеся социально-экономические условия требуют уточнения теоретико-методологических аспектов, исследования роли, места и значения рынка транспортных услуг с целью формирования инструментария для оценки удовлетворения возрастающих объемов оказываемых транспортных услуг различными видами транспорта. Поэтому в диссертации исследованы теоретико-методические, методологические и организационно-управленческие основы развития РТУ, и его инфраструктура дополнена новым научным и практическим аппаратом.

2. В диссертационной работе предложена авторская трактовка понятия рынка транспортных услуг. Рынок транспортных услуг – это институт, основанный на конкуренции участников с целью удовлетворения спроса экономики и населения на транспортные услуги на основе эффективного использования инвестиций и внедрения инноваций, снижения транспортных затрат, повышения качества, а также обеспечения транспортной доступности в территориальных преобразованиях.

Рынок транспортных услуг следует отнести к общечеловеческим ценностям, достоянию цивилизации, и это будет считаться таковым в перспективе. С другой стороны, РТУ способствует обеспечению устойчивой связи между клиентами и поставщиками, решает социально-экономические проблемы, оптимизирует транспортно-экономические связи и считается ядром рыночной системы. Вместе с тем возможности РТУ ограничены, поэтому он не может гарантировать решение имеющихся социально-экономических проблем.

3. В диссертационном исследовании уточнены проблемы и выявлены особенности формирования, развития и размещения РТУ в условиях Республики Таджикистан, изучен комплекс социально-экономических, территориальных, технико-технологических, демографических факторов и фактора времени, влияющих на формирование спроса и определяющих возможности согласования его с предложением транспортных операторов территориальных образований. Согласование спроса и предложения в процессе организации и управления транспортного обслуживания является основой развития рыночных отношений, считается необходимым условием обеспечения динамичного и сбалансированного развития РТУ и его функционирования в современных условиях индустриально-инновационного развития народного хозяйства.

4. Обоснованы и предложены рекомендации по совершенствованию механизма ценообразования по оказанию услуг транспортными предприятиями различных видов собственности с учетом совокупности транспортных затрат, осуществления перевозочного процесса, обеспечения инновационного развития предприятий, учета оказания конкурентоспособных услуг, уровня инфляции, а также выполнения государственного заказа и влияния транспортной сферы на развитие экономики. С учетом этого, в диссертации разработана экономико-математическая модель ценообразования на оказание транспортных услуг при осуществлении грузовых перевозок.

5. На основе проведенного анализа состояния и существующих проблем развития РТУ выявлены основные причины, сдерживающие развитие транспортного обслуживания и совершенствование материально-технической базы транспортных предприятий и организаций, рациональной территориальной организации и управления транспортного обслуживания экономики и населения. Для совершенствования организации и управления развитием системы оказания транспортных услуг в Республике Таджикистан проведен анализ и оценена роль предпринимательства в предоставлении транспортных услуг, установлена зависимость между развитием предпринимательства в сфере транспорта и ростом валового внутреннего продукта, а также рассмотрены возможности повышения уровня социально-экономического, культурно-образовательного и научно-инновационного развития территорий, уточнены первоочередные проблемы развития рынка транспортных услуг в республике, требующие первоочередного решения.

6. В диссертационном исследовании обоснована и разработана методика комплексной оценки функционирования и развития РТУ, позволяющая оценить уровень развития и влияния рынка транспортных услуг на социально-экономическое развитие территориальных образований, сравнить соотношение результатов и транспортно-инфраструктурных затрат в целом по народному хозяйству и транспорту на основе реализации матрицы «Развитие рынка транспортных услуг - социальное экономическое развитие территории».

7. На основе исследования многоуровневой мультиатрибутивной модели в диссертации осуществлено экономико-математическое моделирование спроса на транспортные услуги. Разработаны экономико-математические модели формирования спроса населения и его согласования с предложением на РТУ на основе расчета перспективных оценочных параметров работы транспортных средств и их использования в маршрутной сети, а также совершенствования транспортного процесса в территориальных образованиях с учетом плотности и структуры

населенных пунктов, качества обслуживания, а также повышения уровня рентабельности транспортных операторов.

8 Предложенная экономико-математическая модель прогнозирования параметров рынка транспортных услуг позволяет учитывать социально-экономические, территориальные, технико-технологические факторы, фактор времени. Также разработана методика моделирования организации управления развитием и размещением транспортно-дорожного комплекса в территориальных образованиях, учитывающих влияние факторов развития железнодорожной и автодорожной сети на основе оценки и минимизации требуемых транспортно-инфраструктурных затрат и объема капитальных вложений.

Полученные результаты и их апробация свидетельствуют о научной обоснованности выдвинутых теоретико-методологических положений и их практического использования с целью определения потребности территориальных образований в подвижном составе, улучшения работы парка, оптимизации схемы размещения транспортных предприятий различных видов собственности, рационального распределения транспортных средств по предприятиям и их филиалам, а также рациональной организации транспортного процесса в городских, пригородных, сельских и международных маршрутах.

9. В рамках Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года в диссертации разработана стратегия развития рынка транспортных услуг, используя результаты прогноза основных параметров, характеризующих оказание грузовых и пассажирских перевозок, оценку конкурентоспособности транспортных услуг, а также реализацию экономико-математических моделей и использование Интернет-технологий.

Полученные результаты одобрены и использованы отраслевыми, территориальными, транспортными органами при разработке и реализации стратегии развития рынка транспортных услуг, а также они одобрены местными органами государственной власти Республики Таджикистан.

10. В диссертационной работе определены наиболее значимые показатели конкурентоспособности транспортных услуг. Разработанная методика расчета комплексного показателя конкурентоспособности транспортного предприятия позволяет сформулировать основные направления и научно-методические инструментарии по управлению транспортными предприятиями и организациями, повысить их конкурентоспособность, улучшить качество оказываемых услуг.

11. С целью совершенствования системы организации управления развитием РТУ в диссертационной работе обоснована необходимость учета и оценки влияния государства на рынке транспортных услуг на основе индикативного имитационного моделирования выбора форм, методов и средств государственного регулирования транспортной деятельности в различных секторах транспортного рынка.

12. В диссертационной работе обоснованы и разработаны основные направления развития РТУ в Республике Таджикистан на основе прогнозных расчетов, создания биржи транспортных услуг и Ассоциации транспортных предприятий в Таджикистане и его регионах, а также проведены варианты расчетов по определению требуемых финансовых ресурсов для реализации мероприятий на рынке транспортных услуг на период до 2030 года.

Важное значение для Республики Таджикистан будет иметь развитие рынка транспортных услуг с учетом:

- разработки научно обоснованных проектов по строительству, реконструкции, техническому перевооружению и модернизации единой транспортной сети за счет государственного, государственно-частного предпринимательского партнерства и прямых иностранных инвестиций, устранения диспропорций в транспортно-дорожном комплексе, способствующих минимизации транспортных затрат, роста перевозочных возможностей транспортных средств, эффективного использования производственно-технической базы и повышения качества транспортного обслуживания в условиях территориальных образований Республики Таджикистан;

- совершенствования транспортной политики в реализации общереспубликанских, областных и городских транспортных программ с учетом эффективного использования перевозочного потенциала национальных транспортных операторов, развития мультимодельных перевозок, а также развития терминально-логистических центров, внедрения единых автоматизированных информационных систем управления транспортно-дорожного комплекса;

- улучшения взаимосвязей и координации работы между транспортными операторами и таможенными органами при осуществлении экспортно-импортных перевозок, что способствует рациональному использованию таможенных режимов, своевременному проведению таможенного оформления и контроля товаров и транспортных средств, их перемещению через таможенную границу, развитию внешнеторговой деятельности, а также развитию мирохозяйственных связей;

- развития системы организации и управления развитием дорожно-эксплуатационных участков и строительных организаций, позволяющих своевременное завершение строительства автомобильных дорог, транспортных сооружений и других транспортных объектов, а также использование местных ресурсов, повышение уровня дорожной обеспеченности в стране, ее городов, областей и районов;

- совершенствования системы выбора подвижного состава, оптимизации расписания движения автобусов, микроавтобусов и троллейбусов в городских, пригородных и междугородных маршрутах, разработки специальных социальных маршрутов для инвалидов и людей с ограниченными возможностями, а также предоставления льгот при оказании транспортных услуг;

В целом разработанные концептуальные основы развития РТУ направлены на оказание конкурентоспособных видов транспортных услуг транспортными предприятиями, организациями и превращение их современными, высокотехнологичными, эффективными, устойчиво развивающимися, способными к эффективным нововведениям, модернизации и техническому перевооружению с минимальным отрицательным воздействием на окружающую среду, готовыми к вызовам нового технологического уклада предстоящего периода, а также повышению имиджа страны.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ НАУЧНЫХ ТРУДАХ:

А) Монографии

1. Организационно-экономические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан // под общ.ред. д.э.н., профессора

Раджабова Р.К. – Душанбе: ООО «Вектор Принт», 2010. -159 с. - 10 п.л. (в соавторстве, автором 7 п.л.)

**Б) Статьи, опубликованные в ведущих научных журналах, входящих в
утвержденный перечень ВАК Минобразования и науки
Российской Федерации**

2. Проблемы и особенности развития рынка транспортных услуг в системе рыночной экономики // Вестник университета. Российско-Таджикский (Славянский) университет. -Душанбе: РТСУ, 2018. - №3(63). -С. 42-55. – 1.75 п.л. (в соавторстве, автором 1.0 п.л.)

3. Стратегия развития рынка транспортных услуг в современных условиях // Экономика Таджикистана. - Душанбе: Институт экономики и демографии АН Республики Таджикистан, 2018. - №4. –С.72-84 – 1.5 п.л.

4. Методология анализа и оценки системы показателей, характеризующих состояние и развитие рынка транспортных услуг // Экономика Таджикистана. - Душанбе: Институт экономики и демографии АН Республики Таджикистан, 2018. - №3. –С.65-72. – 1.0 п.л. (в соавторстве, автором 0.7 п.л.)

5. Методика комплексной оценки эффективности функционирования и развития рынка транспортных услуг // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук. - Душанбе: ТНУ, 2018.- №8. –С.122-128. – 0,75 п.л.

6. 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 0.3 п.л.).

7. Совершенствование организации товароснабжения на рынке потребительских товаров в условиях рыночной экономики // Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики (научно-теоретический журнал), серия общественных наук. - Худжанд: ТГУПБП, 2018. -№1 (74). -С 21-31. – 1.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.7 п.л.).

8. 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.).

9. Оценка уровня показателей функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан // Политехнический вестник Таджикского технического университета (научно-теоретический журнал), серия Инженерные исследования. -Душанбе: ТТУ, 2017. -№4 (40). –С. 111-125 – 1.75 п.л.

10. Вклад частного транспорта в формирование валового внутреннего продукта Республики Таджикистан // Политехнический вестник Таджикского технического университета (научно-теоретический журнал), серия Интеллект. Инновации. Инвестиции. -Душанбе: ТТУ, 2017. -№4 (40). –С. 102-108 – 0.75 п.л.

11. Совершенствование системы управления городских пассажирских перевозок в Республике Таджикистан // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2015. -№4 (32). –С. 111-113 – 0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.3 п.л.).

12. Место и роль инвестиционной составляющей в развитии регионального транспортно-дорожного комплекса // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2015. - №4 (32). - С. 114-120 – 1.0 п.л. (в соавторстве, автором 0.6 п.л.).

13. Экономико-математическое моделирование развития и размещения регионального транспортно-дорожного комплекса // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2015. - №3 (31). - С. 208-216 – 1.25 п.л. (в соавторстве, автором 0.6 п.л.)

14. Рынок транспортных услуг регионов в условиях формирования и развития рыночной экономики // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2015. - №3 (31). - С. 217-222 – 0.5 п.л.

15. Особенности и проблемы функционирования рынка транспортных услуг // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2015. - №1 (29). - С. 68-71 – 0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.3 п.л.).

16. Анализ этапов управления рисками при реализации инновационного проекта на транспортные предприятия // Вестник педагогического университета (научный журнал). - Душанбе: Издательство Сабрина - К, 2012. - №3 (46). - С. 193 – 198. – 0.75 п.л. (в соавторстве, автором 0.5 п.л.).

17. Совершенствование управления автотранспортными предприятиями в условиях рыночной конкуренции // Вестник педагогического университета (научный журнал). - Душанбе: Издательство Сабрина - К, 2012. - №3 (46). - С. 199 – 201. – 0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.3 п.л.).

18. Оценка конкурентоспособности рынка транспортных услуг // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). - Душанбе: ТНУ, 2011. - №10 (74). - С.55-59. – 0,4 п.л. (в соавторстве, автором 0.2 п.л.).

19. Моделирование спроса и предложения на рынке транспортных услуг // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). - Душанбе: ТНУ, 2011. - №9 (73). - С.73-76. – 0,75 п.л. (в соавторстве, автором 0.25 п.л.).

20. Некоторые подходы к определению функций риск - менеджмента // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). - Душанбе: ТТУ, 2010. - №3 (11). - С. 87-91 – 0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.35 п.л.).

21. Моделирование развития предприятий железнодорожного транспорта // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). - Душанбе: ТНУ, 2004. - №4 (23). - С.192-195. – 0,188 п.л. (в соавторстве, автором 0.1 п.л.).

22. Экономико-математическое моделирование распределения потоков в условиях развития сети транспортной инфраструктуры // Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). - Душанбе: ТНУ, 2004. - №4 (23). - С.33-37. – 0,25 п.л. (в соавторстве, автором 0.15 п.л.).

В) Статьи в других научных изданиях

23. Развитие международных транспортно-логистических коридоров Республики Таджикистан // Сборник материалов межд. науч. - практ. дистанционной конф. (г. Душанбе, 20-21 декабря 2018г.) – Душанбе: «ТГУК», 2018. – С 435-439. -0.5 п.л. (в соавторстве, автором 0.3 п.л.).

24. Формирование и развитие транспортных бирж в Республике Таджикистан // Таджикистан и современный мир. Актуальные проблемы развития инновационной экономики. Материалы шестой межд. науч.- практ. конф. (г.

Душанбе, 20-21 июня 2018г.). - Душанбе: «Сумани Кудрат», 2018.- С.349-353. -0.375 п.л.

25. Оценка, анализ и развитие транспортной инфраструктуры 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.184-193. -1.25 п.л. (в соавторстве, автором 1.0 п.л.).

26. Роль и значение транспортной инфраструктуры в развитии Республики Таджикистан // Социально-экономические и организационно-технические основы развития строительного комплекса в Республике Таджикистан. Сборник трудов респ. науч. - практ. конф. (Душанбе – 29 декабря 2018). -Душанбе: ТТУ, 2018. – С. 155-160. -0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.25 п.л.).

27. 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 3-4 ноября 2016г.). –Душанбе: ТТУ, 2016. -С. 330-332. -0.125 п.л. (в соавторстве, автором 0.1 п.л.).

28. 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 0.25 п.л.).

29. 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. -0.438 п.л. (в соавторстве, авторских 0.25 п.л.).

30. Модель управления пассажирского транспорта в условиях рынка // Актуальные проблемы развития экономики и образования. Материалы III межд. науч. - практ. конф. (г. Душанбе 19-20 июня 2015г.). –Душанбе: ТГУК, 2015. - С.451-454. -0.375 п.л. (в соавторстве, авторских 0.25 п.л.).

31. Роль монополии в развитии инноваций и благосостояние потребителей // Проблемы инвестиционного обеспечения инновационного развития предпринимательства в Республике Таджикистан. Материалы респ. науч. - практ. конф., (г. Душанбе – 18-19 февраля 2014г). –Душанбе: ТГНУ, 2014.- С.63-68. -0.375 п.л.

32. Экономико-математическая модель размещения предприятий, оказывающих транспортные услуги // Перспективы развития науки и образования. Материалы VII межд. науч. практ. конф., посвящённой 20-летию Конституции Республики Таджикистан и 90-летию города Душанбе. Часть 2. (г. Душанбе 23-24 октября 2014г.). -Душанбе: ТТУ, 2014. -С.181-183. -0.312 п.л. (в соавторстве, автором 0.2 п.л.).

33. Маркетинговый анализ рынка пассажирских автотранспортных услуг // Тенденция развития экономики и высшего образования в условиях глобализации.

Материалы второй межд. науч. - практ. конф. (г. Душанбе, 16-17 мая 2014 г.). - Душанбе: ТГУК, 2014. -С. 357-364. -1.0 п.л. (в соавторстве, автором 0.5 п.л.).

34. Управление финансовыми рисками в планировании деятельности предприятий реального сектора экономики // Институт развития образования Академии образования Таджикистана. Научно-методический журнал, специальный выпуск. (г. Душанбе-2013г.). -С.136-138 -0.25 п.л.

35. Развитие транспортно-экспедиционных услуг в Республике Таджикистан // Перспективы применения инновационных технологий и усовершенствования технического образования в высших учебных заведениях стран СНГ. Материалы V-й межд. науч. - практ. конф., посвящённой 20-летию Независимости Республики Таджикистан и 55-летию ТТУ. (г. Душанбе – 13-15 октября 2011г.). –Душанбе: ТТУ, 2011 -С. 213-217. -0.5 п.л.

36. Корпоративный риск-менеджмент как форма обеспечения экономической безопасности на микроуровне // Перспективы применения инновационных технологий и усовершенствования технического образования в высших учебных заведениях стран СНГ. Материалы V-й межд. науч. - практ. конф., посвящённой 20-летию Независимости Республики Таджикистан и 55-летию ТТУ. (г. Душанбе – 13-15 октября 2011г.). –Душанбе: ТТУ, 2011 -С. 211-213. -0.375 п.л.

37. Развитие рынка транспортных услуг: мировые тенденции // Перспективы развития науки и образования в XXI веке. Материалы IV межд. науч. - практ. конф. (г. Душанбе - 20-22 мая 2010г.). –Душанбе: ТТУ, 2010. -С. 293-296. -0.438 п.л. (в соавторстве, автором 0.25 п.л.).

38. Особенности управления транспортных предприятий в условиях рыночной экономики // Современные методы управления в реальной экономике Республики Таджикистан. Материалы науч. - практ. конф., (г. Душанбе -29 мая 2009г.). - Душанбе: РТСУ, 2009. -С. 108-115. -0.44 п.л. (в соавторстве, автором 0.3 п.л.).

39. Повышение конкурентоспособности транспортных услуг // Актуальные проблемы современной экономической науки. Материалы III-ей межд. науч. - практ. конф. (г. Ярославль - 27 февраля 2008 г.). -Ярославль: Литера, 2008. -С. 279-284. - 0.312 п.л. (в соавторстве, автором 0.16 п.л.).

40. Рынок услуг автосервиса, как фактор устойчивого развития национальной экономики // Перспективы развития науки и образования в XXI веке. Материалы III-ей межд. науч. - практ. конф. (г. Душанбе – 22-23 мая 2008 года), -Душанбе: Изд. «Деваштич», 2008. -С.350-353. -0.375 п.л. (в соавторстве, автором 0.25 п.л.)

41. Анализ способов привлечения финансовых ресурсов на железнодорожном транспорте. // Перспективы развития науки и образования в XXI веке. Материалы 2-ой межд. науч. - практ. конф. (г. Душанбе -31.08 - 1.09.2006г.). -Душанбе: Изд. «Эр-граф», 2006. -С. 244-246. -0.125 п.л.

Г) Учебники и учебные пособия

42. Планирование на предприятиях автомобильного транспорта: учебное пособие (на тадж. языке). – Душанбе: ТТУ, 2019. – 163 с. - 10 п.л. (в соавторстве, автором 8 п.л.).

43. Статистика автотранспортных предприятий: учебное пособие (на тадж. языке). – Душанбе: ТТУ, 2016. – 170 с. – 10,6 п.л. (в соавторстве, автором 7 п.л.).

44. Логистика: учебное пособие (на тадж. языке). – Душанбе: ТТУ, 2015. – 150 с. – 9.4 п.л. (в соавторстве, автором 6 п.л.)

Подписано к печати 16.03.2019г.
Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная.
Тираж 100 экз. Объем 2,5 п.л.

Отпечатано в типографии «Точир», г. Душанбе, ул. Дехоти, 1/2