

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
КОММЕРЦИИ**

На правах рукописи

ХОДЖАЕВ ПАРВИЗ ДАВРОНОВИЧ

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

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Душанбе 2016

Работа выполнена на кафедре «Маркетинг и коммерция» Таджикского государственного университета коммерции

Научный консультант: **Раджабов Раджаб Кучакович** доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Хусаинов Манон Камарович**, доктор экономических наук, профессор кафедры финансов, бухгалтерского учета и аудита Московского государственного университета информационных технологий, радиотехники и электроники

Бобоев Олимджон, доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан

Самандаров Искандар Хусайнович, доктор экономических наук, профессор кафедры экономического анализа и статистики Таджикского аграрного университета имени Ш. Шотемура

Ведущая организация: Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими

Защита диссертации состоится «___» сентября 2016 года в 12⁰⁰ 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 официальном сайта 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 «___»

2016 г.

**Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат экономических наук**

А. Р. Курбонов

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

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

Инновационный путь развития Республики Таджикистан является главным приоритетом экономической политики Правительства Республики Таджикистан. В послании Президента Республики Таджикистана Эмомали Рахмона¹ в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г. среди важных направлений политики реформирования реального сектора экономики выделяются инновационные меры, и указывается: «...мы предусматриваем дальнейшее устойчивое развитие страны в индустриальной и инновационной форме, стремимся к повышению эффективности использования ресурсов и возможностей во всех сферах социально-экономической жизни и уже осуществляем отдельные меры для недопущения уязвимости национальной экономики страны в долгосрочный период». Инновации в настоящее время включает не только технические и технологические разработки, но и поиск, и использование новых форм бизнеса, новых методов работы на рынке, новых товаров и услуг. Они характеризуются более высоким технологическим уровнем, более высокими потребительскими качествами по сравнению с предыдущим продуктом. При этом важное значение имеет развитие других отраслей национальной экономики, в том числе рынка услуг пассажирского транспорта.

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

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

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

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

Анализ существующего уровня и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан показывает, что он не отвечает

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

нынешним требованиям и условиям обеспечения экономического роста и повышения уровня жизни населения.

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

Вопросами теоретического и методологического характера, связанными с рядом аспектов, в том числе и понятийного аппарата по проблемам инновационного развития экономических систем в свое время занимался ряд отечественных и зарубежных ученых: И.А. Баев, О.Г. Голиченко, А.Г. Гранберг, М.А. Гусаков, А.Ю. Егоров, С.Дж. Комилов, Г.Б. Клейнер, А.И. Панов, Г.В. Рожков, А.А. Сафронов, А.А. Трифилов, Д.В. Хавин, Э.А. Фияксель, Е.Г. Ясин, И. Ансофф, П. Друкер, Д. Кларк, С. Клайн, Р. Нельсон, М. Портер, Р. Росвелл, Н. Розенберг, Й. Шумпетер и др. Инфраструктурные проблемы инновационной экономики отражены в исследованиях отечественных и зарубежных ученых: Л.И. Абалкина, И.А. Аминова, Е.В. Будриной, Е.Н. Головановой, А.Х. Катаева, Н.В. Мордовченкова, И.А. Морозовой, А.С. Новоселова, С.С. Носовой, Ю.Н. Петрова, О.П. Реута, Х.Н. Факерова, Р.А. Фатхутдинова, В.Т. Федыко, Л.С. Шаховской, Ф. Котлера, Дж. Боузена, К. Эрроу и др.

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

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

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

Однако решение некоторых вопросов этой проблемы требуют проведения специальных исследований.

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

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

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

Поставленная цель предопределила необходимость решения следующих задач:

- теоретически обосновать и развить методические основы инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта в условиях формирующихся рыночных отношений;
- проанализировать современное состояние, обосновать пути и методы повышения эффективности функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- выявить организационно - экономические особенности инновационного развития рынка услуг пассажирского автотранспорта;
- рассмотреть теоретические взгляды зарубежных и отечественных экономистов на сущность инноваций, обосновать инновационную деятельность как фактор устойчивого развития экономических систем, анализировать влияния инноваций на развитие пассажирского автотранспорта, а также исследовать проблемы формирования адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском автомобильном транспорте;
- изучить факторы, характеризующих уровень конкуренции на рынке услуг пассажирского автотранспорта, анализировать методов оценки конкурентоспособности предприятий пассажирского автотранспорта, а также провести оценку конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- исследовать инновационных форм организации пассажирских перевозок в условиях квазиконкуренции и разработать концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом;
- выявить и систематизировать факторы, влияющих на уровень спроса населения на городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;
- разработать экономико-математическую модель спроса и предложения населения на услуги городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;
- рассчитать прогнозные значения показателей, характеризующих функционирования рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта;
- обосновать механизм государственного регулирования рынка пассажирских автотранспортных услуг;

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

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

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

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

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

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

Научная новизна исследования:

- обоснована необходимость формирования и развития совершенного рынка услуг пассажирского автотранспорта на основе исследование структуры рынка и основных его параметров, развития городских агломераций, усиления роли и значение пассажирского автомобильного транспорта в обеспечение экономического роста и решения социально-экономических проблем, согласования спроса и предложения в услугах автомобильного транспорта в условиях квазиконкуренции;

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

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

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

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

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

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

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

- уточнены основные принципы и формы государственно-частного партнерства на рынке транспортных услуг, включающие в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурсности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой эффективности, даны рекомендации по внедрению этого механизма на пассажирском автомобильном транспорте;

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

транспортного обслуживания, а также обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

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

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

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

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

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

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

Апробация работы. Основные результаты диссертационного исследования апробированы: на научных конференциях Белорусского торгово-экономического университета потребительской кооперации (2014 г.), Красноярский политехнический институт (2016г.), Азербайджанского университета кооперации с 2010г. по 2011г.,

Таджикского государственного университета коммерции (2006 – 2015 гг.), Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (1998-2015 гг.), Института экономики и демографии АН Республики Таджикистан (2006 - 2015гг.), Таджикского национального университета (2001-2015гг.), Института предпринимательства и сервиса Таджикистана с 2001г. по 2015г., Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан (2006-2015 гг.), Российско-Таджикского (Славянского) университета (2006-2015гг.), на конференциях молодых ученых и специалистов Таджикистана (2003 - 2015гг.), и др.

Публикации. По теме диссертационного исследования опубликованы 60 научных работ общим объемом 80.5 печатных листов, в том числе 3 монографии, 57 научных статей, их них 26 наименований в рецензируемых журналах ВАК России.

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

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Обоснована необходимость формирования и развития совершенного рынка услуг пассажирского автотранспорта на основе исследование структуры рынка и основных его параметров, развития городских агломераций, усиления роли и значение пассажирского автомобильного транспорта в обеспечение экономического роста и решения социально-экономических проблем, согласования спроса и предложения в услугах автомобильного транспорта в условиях квазиконкуренции.

Эффективное транспортное обслуживание населения играет особую роль в развитии экономики Республики Таджикистан, в которой на 142.6 тыс. кв. км территории и населением около 8.4 млн. человек расположено 17 городов, 57 поселков городского типа, 62 районов, функционируют более 370 сельских джамоатов. Система расселение Таджикистана характеризуется наличием большого числа мелких поселений.

Проведенные автором исследования показывают, что в Республике Таджикистан наибольшая часть пассажирских перевозок осуществляется автобусами и их доля составляет 97.1%.

В настоящее время в республике автобусами общего пользования обслуживается население 26 городов и поселков городского типа, из них в 24 районах автобус является единственным средством выполнения массовых пассажирских перевозок.

В структуре объема перевозок и пассажирооборота автотранспорта общего пользования доля пригородных перевозок составляет соответственно 50 % и 46 %, доля внутригородских перевозок - 41% и 24% и междугородных - 9% и 30%.

В настоящее время пассажирский парк автомобильного транспорта общего пользования располагает автобусами и легковыми автомобилями. В структуре пассажирского автотранспорта общего пользования автобусы составляют 21.8 %, доля автобусов, имеющих вместимость до 32 мест, составляет 66,2 %. Анализ структуры автобусного парка по виду применяемого топлива показал, что удельный

вес автобусов, работающих на дизельном топливе, составляет 55.9 %. В структуре легкового автопарка преобладают автомобили, работающие на сжиженном нефтяном газе, и их доля составляет 76,5 %.

Проведенный автором анализ показал, что из общего числа легковых автомобилей 94.3% легковые автомобили являются негосударственными, а всего лишь 5.7 % являются государственными. Легковыми таксомоторами осваивается 4.9 % объема пассажироперевозок автомобильного транспорта.

Развитие рынка услуг пассажирского автотранспорта в значительной степени зависит от возраста автомобилей. Исследования показали, что автобусный парк физически устарел. Доля автобусов имеющих возраст свыше 15 лет составляет 42,0 %.

Необходимо отметить, что в республике на протяжении нескольких десятилетий функционировали две формы автомобильного транспорта: автомобильный транспорт общего пользования (АТОП) и автомобильный транспорт, находящийся в подчинении различных нетранспортных министерств и ведомств (автомобильный транспорт ведомственного назначения).

С переходом к рыночным отношениям начинает развиваться автотранспорт частных предпринимателей. Автотранспорт частных предпринимателей (АТЧП) наряду с автотранспортом общего пользования (АТОП) и ведомственным автотранспортом (ВАТ) играет доминирующую роль в процессе перевозок пассажиров. В общем объеме перевозок преобладает автотранспорт частных предпринимателей и ее доля составляет 56.5 %, а в общем пассажирообороте преобладает автотранспорт общего пользования, и ее доля составляет 55.2%.

Автор считает, что государственная автотранспортная политика в условиях рыночной экономики должна быть направлена на обеспечение решения следующих задач:

- сохранение и совершенствования функционирования автотранспортной системы на основе выделения собственных и заемных финансовых ресурсов для его развития;
- стимулирование качественных, безопасных и высокопроизводительных городских автобусных перевозок по доступной цене за счёт оптимизации использования имеющихся ресурсов с учетом поведения конкурентов;
- снижение выброса вредных веществ в окружающую среду и создание необходимых условий для защиты общества от неблагоприятного воздействия автомобильного транспорта;
- экономия энергии и топлива и особенно дефицитных и дорогостоящих её видов на автотранспортных предприятиях;
- совершенствование государственного регулирования деятельности автотранспорта, особенно частного на основе организация лицензирования их работы;
- создание биржу автотранспортных услуг и принятие специального закона, регулирующего ее функционирования в новых условиях;
- установление реальных норм амортизации с целью обеспечения АТП средствами для обновления парка транспортных средств.

Разработка и реализация такой программы позволит решить многие проблемы автотранспорта, наиболее полно, качественно и своевременно удовлетворять растущие потребности в автоперевозках и оказании автотранспортных услуг

населению, обеспечить развитие и эффективное функционирование разных форм автомобильного транспорта.

Автор в работе доказывает, что в условиях конкуренции автотранспортным предприятиям (фирмам, предприятиям, АО, частным владельцам) для обеспечения доминирующего положения на рынке автотранспортных услуг, а также получения прибыли необходимо:

- расширить спектр предоставляемых автотранспортных и сопутствующих услуг;
- гарантировать надежность и своевременность транспортного обслуживания;
- использовать прогрессивные технологии пассажирских перевозок и подвижной состав, соответствующий условиям эксплуатации;
- наладить обеспечение АТП материально-техническими ресурсами, организовать своевременное и качественное проведение техобслуживания и ремонта подвижного состава;
- изыскать возможности для повышения гибкости и быстродействия в освоении пассажирских перевозок на основе проведения маркетинговых исследований и улучшения имиджа АТП и др.

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

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

Для выхода автотранспортного предприятия на рынок услуг пассажирского автотранспорта необходимо на основе проведенного анализа рынков сбыта определить целевые сегменты с помощью SWOT-анализа. При этом нужно учитывать сильные и слабые стороны предприятия, а также угрозы и возможности, которые предоставляет рынок (табл. 1).

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

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

Таблица 1. SWOT-анализ

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>-привлечение финансовых средств путем размещения наружной рекламы на транспортных средствах;</p> <p>-предоставление услуг по техобслуживанию автотранспортных средств населения и юридических лиц;</p> <p>-компенсирование из средств городского бюджета социальных мер по доступности транспортных услуг населению (перевозка льготных пассажиров);</p> <p>-организация заказных перевозок по рыночным тарифам.</p>	<p>-отсутствие производственной дисциплины у водителей;</p> <p>-неудовлетворительное техническое состояние подвижного состава требованиям комфортности, экологичности и надежности;</p> <p>-нерегулярные выплаты компенсации расходов предприятий по перевозке льготных пассажиров;</p> <p>-частые сходы автобусов и нередко простой троллейбусов на линии;</p> <p>-грубое и некорректное поведение кондукторов и водителей;</p> <p>-недобросовестная конкуренция со стороны перевозчиков;</p> <p>-эксплуатация транспортных средств малой вместимости.</p>
Благоприятные возможности	Угрозы
<p>-введение системы единых проездных билетов;</p> <p>-приобретение нового подвижного состава посредством лизинга и кредитных механизмов;</p> <p>-удовлетворение потребности населения в услугах более высокого качества;</p> <p>-повышение транспортной мобильности населения;</p> <p>-внедрение автоматизированной системы диспетчерского сопровождения «ГЛОНАСС».</p>	<p>-повышение цен на топливо, горюче-смазочные материалы, электроэнергию и запасные части;</p> <p>-высокий уровень автомобилизации городского населения;</p> <p>-отсутствие внимания к проведению маркетинговых мероприятий в решении проблем общественного транспорта;</p> <p>-отсутствие нормативно-правовой базы перевозки пассажиров и багажа;</p> <p>-слабое нормативно-правовое обеспечение безопасности перевозок пассажиров;</p> <p>-высокие процентные ставки по лизинговым сделкам;</p> <p>-отсутствие анализа статистических данных реального спроса населения на перевозки.</p>

Автор в диссертационном исследовании считает, что инновация – это конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формированию инновационной экономики. Поэтому общая концепция формирования инновационной политики на пассажирском транспорте автором рассматривается со следующих позиций:

➤ сбалансированная инновационная политика и создание системы управления инновациями являются важнейшими условиями обеспечения эффективной и устойчивой работы пассажирского автомобильного транспорта;

➤ финансовое обеспечение инновационной деятельности должно основываться на его целевой ориентации и финансировании за счет различных источников, грантов и др.;

➤ уровень качества транспортного обслуживания, гибкое реагирование на запросы пассажиров и тарифной политики являются важнейшими показателями конкурентоспособности соответствующих видов транспорта, инструментом для завоевания рынка транспортных услуг;

➤ повышение качества транспортного обслуживания требует перехода от конкуренции к сотрудничеству с другими видами транспорта. Необходима разработка модели сотрудничества с другими видами транспорта с целью удовлетворения растущих потребностей населения на основе обеспечения комплексного транспортного обслуживания;

➤ необходима разработка эффективной технологии обслуживания различных групп населения, подчинения интересов транспорта интересам пассажиров, что является взаимовыгодным для обеих сторон.

Важно отметить, учет этих позиций должно учитываться при разработке механизма управления инновационным процессом (рис.1).



Рисунок 1. Предлагаемый механизм управления инновационным процессом на рынке услуг

Механизм управления инновационным процессом, отражает необходимость постоянного учета мнения потребителей, начиная с выявления новых рыночных потребностей в транспортных услугах и заканчивая качественным обслуживанием и своевременным оказанием транспортных услуг.

..... Формирование адекватной системы управления инновационной деятельности на пассажирском транспорте предполагает использование следующих основных методов управления на пассажирском транспорте: транспортными ресурсами; транспортными процессами; корпоративными знаниями.

При этом особый интерес представляет модель адекватной системы управления инновационной деятельностью на пассажирском автотранспорте (рис.2).

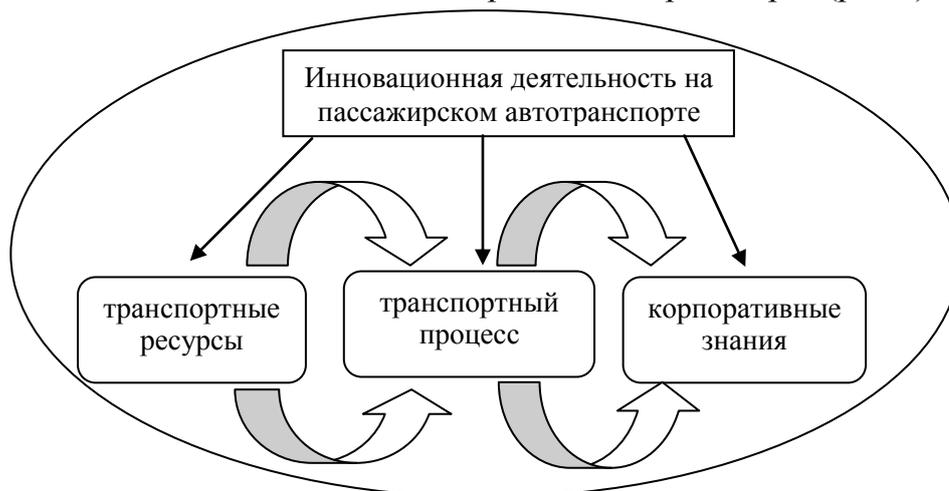


Рисунок 2. Модель адекватной системы управления инновационной деятельностью на пассажирском автотранспорте

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

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

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

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

Важное место на рынке пассажирских автотранспортных услуг занимают различные пассажирские автотранспортные предпринимательские структуры (ПАТПС). Однако существуют определенные сложности в их функционирования из-за необеспеченности трудовых и финансовых ресурсов. Поэтому в качестве

основного фактора развития пассажирского автотранспорта мы рассматриваем использования общего потенциала ПАТС. Общий потенциал ПАТПС ($P_{кп}$), состоит из частных потенциалов, которая выражается в виде следующей формулы:

$$P_{кп} = f(P_i), (i = 1, 2, \dots, n) \quad (1)$$

где P_i - числовая оценка частного потенциала ПАТС i -го вида;

i – разновидность частного потенциала ПАТС.

Результаты расчетов частных потенциалов ПАТПС в областях, г. Душанбе и РРП Республики Таджикистан представлены в табл. 2.

Таблица 2. Результаты расчетов частных потенциалов пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в регионах Республики Таджикистан

Регион	ПАТПС	Сравнительные числовые оценки разных видов потенциала ПАТС							
		Ресурсный P_1	Предпринимательский P_2	Маркетинговый P_3	Потенциал экономической безопасности P_4	Финансовый P_5	Кадровый P_6	Инновационный P_7	Потенциал развития предприятия P_8
Душанбе	ОАО «Саманд»	0,370	0,680	0,290	0,310	0,320	0,380	0,710	0,270
	АООТ «Наклиёт»	0,480	0,530	0,320	0,570	0,300	0,440	0,650	0,260
	ООО «Икарус»	0,390	0,490	0,360	0,740	0,290	0,360	0,560	0,290
	ООО «Танзим»	0,350	0,620	0,280	0,300	0,310	0,370	0,690	0,260
	ООО «Сити такси»	0,380	0,690	0,310	0,330	0,340	0,360	0,680	0,290
Согд	АО «АТП - 35»	0,320	0,650	0,250	0,280	0,310	0,350	0,720	0,280
	ООО «Сохибтранс»	0,420	0,510	0,310	0,550	0,290	0,410	0,620	0,250
	АО «Даврон»	0,370	0,480	0,350	0,710	0,250	0,350	0,530	0,270
	АО «Сорбон»	0,340	0,600	0,250	0,310	0,350	0,320	0,650	0,240
	ООО «Сайёр»	0,350	0,650	0,320	0,350	0,310	0,340	0,660	0,260
Хатлон	ООО «Сомон»	0,350	0,630	0,260	0,270	0,330	0,300	0,700	0,270
	ООО «Успех»	0,410	0,480	0,290	0,520	0,250	0,430	0,600	0,240
	ОАО «АТП-52»	0,350	0,450	0,320	0,750	0,210	0,310	0,550	0,260
	ООО «Ховар»	0,310	0,640	0,290	0,320	0,380	0,350	0,610	0,280
	ООО «Ахтар»	0,310	0,630	0,360	0,320	0,370	0,350	0,630	0,250
РРП	ООО «Алишер»	0,340	0,600	0,280	0,250	0,350	0,330	0,710	0,250
	ООО «Таджоро»	0,430	0,440	0,260	0,540	0,230	0,410	0,650	0,240
	АООТ «Наклиёт»	0,320	0,440	0,360	0,710	0,250	0,330	0,560	0,230
	ООО «Илхом-2»	0,320	0,610	0,250	0,360	0,310	0,370	0,620	0,260
	ООО «Ронанда»	0,340	0,650	0,340	0,350	0,360	0,320	0,660	0,270
ГБАО	АООТ «АТП-50»	0,310	0,550	0,240	0,220	0,340	0,300	0,730	0,240
	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	0,400	0,420	0,260	0,510	0,250	0,400	0,610	0,250
	АООТ «АТП-51»	0,320	0,410	0,320	0,740	0,270	0,310	0,550	0,260
	ООО «Али-техникс»	0,310	0,640	0,220	0,380	0,350	0,390	0,670	0,270
	ООО «Шахбоз»	0,320	0,610	0,320	0,330	0,370	0,310	0,630	0,230

Источник: расчеты автора

В диссертации автором экспертным путём рассчитаны коэффициенты важности по каждому частному виду потенциала ПАТПС (табл.3.).

Таблица 3. Коэффициенты важности частных потенциалов пассажирских автотранспортных предпринимательских структур

Коэффициенты важности частных видов потенциалов ПАТПС							
Ресурсный П ₁	Предпринимательский П ₂	Маркетинговый П ₃	Потенциал экономической безопасности П ₄	Финансовый П ₅	Кадровый П ₆	Инновационный П ₇	Потенциал развития предприятия П ₈
0,22	0,14	0,10	0,16	0,14	0,09	0,06	0,09

В качестве основного показателя развития пассажирского автотранспорта автор рассматривает конкурентоспособность услуг или предприятия, которая определяется с помощью относительного показателя, где в качестве альтернативы выступают услуги.

Для определения уровня конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур автором установлена шкала оценки уровня конкурентоспособности.

Результаты оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в Республики Таджикистан представлены в таблице 4. **Таблица 4.** Оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан

Показатели	Регион	Пассажирские автотранспортные предпринимательские структуры					Среднее значение	Уровень конкурентоспособности
автоКонкурентоспособность предприятия	Душанбе	ОАО «Саманд»	ООО «Сорбон»	ООО «Икарус»	ООО «Танзим»	ООО «Сити такси»	0.876	высокая
		0,92	0,79	1,09	0,82	0,76		
	Согд	АО «АТП - 35»	ООО «Сохибтранс»	АО «Даврон»	АО «Сорбон»	ООО «Сайёр»	0.824	высокая
		0.88	0.82	0.95	0.78	0.69		
	Хатлон	ООО «Сомон»	ООО «Успех»	ОАО «АТП-52»	ООО «Ховар»	ООО «Ахтар»	0.718	средняя
		0.76	0.65	0.88	0.68	0.62		
	РРП	ООО «Алишер»	ООО «Гаджеро»	АООТ «Наклиёт»	ООО «Илхом-2»	ООО «Ронанда»	0.684	средняя
		0.68	0.75	0.78	0.70	0.51		
	ГБАО	АООТ «АТП-50»	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	АООТ «АТП-51»	ООО «Али-техникс»	ООО «Шахбоз»	0.680	средняя
		0.71	0.68	0.75	0.65	0.61		
По республике						0.756	средняя	

Источник: расчеты автора.

Результаты оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных структур показали, что уровень конкурентоспособности в городе Душанбе и в Согдийской области высокая, а в остальных регионах средняя и с учетом этого разработаны мероприятия по повышению конкурентоспособности ПАТПС в Республике Таджикистан.

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

В нынешних условиях в Республике Таджикистан происходят коренные изменения в автотранспортной сфере. Использование логистических принципов при организации работы городского автотранспорта, способны быстро и гибко реагировать на быстро изменяющиеся условия.

Логистические принципы организации пассажирских перевозок заключаются в том, чтобы количество автобусов, режим его работы и маршруты движения гарантировали безопасность, надежность и беспересадочность доставки пассажиров «от двери к двери».

Автором уточнены логистические принципы организации пассажирских автоперевозок:

- Системный подход, который охватывает все элементы логистической системы городского транспорта. Отличительной особенностью системного подхода является оптимизация функционирования логистической системы в целом.

- Принцип тотальных затрат, т.е. учет всей совокупности издержек управления потоками транспортных услуг по логистической цепи.

- Принцип глобальной оптимизации. При оптимизации структуры логистической системы городского транспорта необходимо согласование локальных целей функционирования элементов системы.

- Принцип логистической координации и интеграции подразумевает участия звеньев логистической системы городского транспорта при реализации целевой функции.

- Принцип всеобщего управления качеством - обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистической системы городского транспорта.

- Принцип устойчивости и адаптивности. Логистическая система должна устойчиво работать при допустимых отклонениях параметров и факторов внешней среды.

В диссертации, по мнению автора, для нормального функционирования пассажирского транспорта важную роль играет логистический аутсорсинг.

Логистический аутсорсинг автором рассматривается как вариант эффективной адаптации к изменившимся рыночным условиям. Однако его использование для адаптирования ПАТП требует пересмотра формы внутренних подразделений, которые ориентируются на эффективное распределение и реализацию их прав собственности. В связи с этим основной задачей логистической реструктуризации является выбор новой организационно-правовой формы хозяйствования.

Автор считает, что логистический аутсорсинг - это стратегия управления бизнес-процессами ПАТП, позволяющая укрепить его положение на рынке, повышения качества услуг и оптимизации потоковых процессов, совершенствования деятельности дочерних предприятий и передачи части функций логистическому центру на договорной основе. расширением сферы компетенции логистического центра за счет развитие коммерческой деятельности.

5. Обоснованы основные направления развития предпринимательской деятельности на основе оценки ее влияния на организации пассажирских перевозок и расчета основных индикаторов транспортного обслуживания в городах. Кроме того рассчитаны целевые индикаторы и показатели, характеризующие развития предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан.

Система предпринимательской деятельности составляет основу пассажирской автотранспортной системы, которая способствует устойчивому развитию базовых отраслей экономики региона, и сферы услуг. Поэтому одним из важнейших направлений социально-экономической реформы является создание благоприятного предпринимательского климата во всех сферах деятельности и оптимальных организационно-правовых условий для дальнейшего развития предпринимательства, включая формирование эффективной системы государственной поддержки малого предпринимательства на пассажирском транспорте в сочетании с оптимальной системой государственного регулирования.

Государственная поддержка предпринимательской деятельности на пассажирском транспорте осуществляется по следующим основным направлениям:

- ✓ содействие формированию инфраструктуры поддержки и развития предпринимательской деятельности, в том числе содействие организации и предприятий по поддержки предпринимательства в районных, городских и областных центрах;
- ✓ финансовое обеспечение государственной политики поддержки предпринимательской деятельности посредством развитие сети финансовых, гарантийных, венчурных фондов и др.;
- ✓ создание специализированных банков для обслуживания государственных программ развития предпринимательской деятельности;
- ✓ развитие системы государственной регистрации, налогообложения, учета и отчетности для субъектов предпринимательской деятельности;
- ✓ создание равных условий для доступа субъектов предпринимательской деятельности к финансовым, материально-техническим и информационным ресурсам;
- ✓ содействие развитию производственных связей субъектов предпринимательской деятельности с зарубежными партнерами;
- ✓ содействие подготовке, переподготовке и повышению квалификации руководителей, специалистов для предпринимательской деятельности;
- ✓ содействие в создании предпринимательских союзов и проведения научно-исследовательских работ.

В целом обобщая, вышеизложенные направления автором сделана попытка рассчитать целевые индикаторов и показатели, характеризующие развитие предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан (табл. 5).

Автор считает, что развитие малого и среднего предпринимательства на пассажирском транспорте связано с формированием конкурентной среды и повышения эффективности транспортного комплекса республики. В работе автором предложены мероприятия для решения этой задачи на период 2016-2025 годы.

Таблица 5. Целевые индикаторы и показатели, характеризующие развития предпринимательской деятельности на пассажирском автотранспорте в Республике Таджикистан

№ пп	Наименование целевого индикатора	2016	2017	2018	2019
1.	Удельный вес малых и средних предприятий в общем объеме выручки ПАТП	78,7	80,1	81,5	83,8
2.	Удельный вес малых предприятий в общем объеме городских пассажирских автотранспортных перевозок	70,2	71,7	72,5	73,8
3.	Удельный вес малых и средних предприятий в объеме выручки от эксплуатации автомобильных дорог	4,1	4,5	4,9	5,2
4.	Удельный вес услуг малых предприятий в общем объеме услуг международных пассажирских автомобильных перевозок	82,1	84,4	87,5	88,3
5.	Удельный вес малых и средних предприятий в объеме выручки воздушного пассажирского транспорта	70,4	70,6	70,9	71,5
6.	Удельный вес заказов на поставку товаров, выполнение работ, оказание услуг у субъектов малого предпринимательства в соответствии с перечнем товаров, работ, услуг, установленным Правительством Республики Таджикистан	4,3	4,6	5,0	5,5

Источник: расчеты автора.

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

Анализ действующей модели организации пассажирских перевозок по городским маршрутам показывает, что она далеко от оптимального уровня и это обуславливает низкое качество перевозок и безопасность участников транспортного процесса, обострение конкуренции среды перевозчиков за право оказать услуги пассажирам, а также между транспортными операторами и органами управления.

На основе вышеизложенного и с целью дальнейшего развития организации пассажирских перевозок по городским маршрутам и необходимости их улучшения, считаем целесообразным учета следующих концептуальных положений в модели автотранспортной деятельности на городском пассажирском автомобильном транспорте:

1. Системность.
2. Обеспечение на должном уровне подготовленности предпринимательских структур к оказанию пассажирских услуг.
3. Проведение конкурсного отбора операторов-претендентов на право осуществления пассажирских перевозок.
4. Обеспечение соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для перевозок пассажиров, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам.
5. Обеспечение требований к объектам транспортной инфраструктуры.
6. Использование современных информационно-коммуникационных технологий в навигационной деятельности для краткосрочного, оперативного и среднесрочного управления безопасностью и качеством обслуживания, современных безналичных форм оплаты за проезд.

7. Мотивация предпринимательских структур на автомобильном транспорте к использованию в своей деятельности методов подтверждения соответствия оказываемых услуг.

8. Создание эффективных форм профессиональных объединений предпринимательских структур на городском автомобильном транспорте.

Возросшая конкурентная борьба за право перевозить пассажиров требует регламентации процедур цивилизованного её устранения. Поэтому развитым способом такого устранения является процедура конкурсного отбора, включающие следующие блоки: собственно конкурс, имеющий дополнительные требования по другим показателям качества пассажирских перевозок, накопительную систему их оценки; обязательных требований, выполнение которых является допуском к участию в конкурсе.

Составным элементом модели является новое концептуальное положение, состоящее в обеспечении соответствия видов сообщений, маршрутов перевозок и структуры транспортных средств, используемых для оказания услуг населению, по категориям, классам, вместимости и другим техническим характеристикам, т.е. эффективное использование транспортных средств, направленное на обеспечение требуемого качества перевозок на регулярных маршрутах. Хукуматы городов совместно с государственными автотранспортными предприятиями должны принять меры к обновлению парка подвижного состава.

Другим концептуальным положением является разработки требований к обеспечению безопасности перевозок и повышения качества пассажиров с учетом современными условиями дорожного движения, а также уменьшение вклада маршрутных транспортных средств в образование заторов на дорогах при сохранении показателей качества обслуживания пассажиров.

Эффективным концептуальным положением является развитие автоматизированной системы управления с учетом децентрализации управления в отрасли и различные уровни подготовленности предпринимательские структуры к осуществлению пассажирских перевозок с учетом вектора развития навигационных систем.

Важным направлением при улучшении действующей модели является применение безналичных форм оплаты за проезд введение системы единых проездных билетов, целью которой является повышение достоверности информации о параметрах автотранспортного процесса, прежде всего о количестве перевезенных пассажиров, являющихся основой для планирования автотранспортного процесса, а также для повышения экономической эффективности перевозок путём оплаты проезда без использования наличных денежных средств.

При этом необходимо совершенствовать систему оплаты за проезд на городском пассажирском транспорте через внедрение новых систем сбора выручки. Освободить водителей от сбора выручки во время движения транспортных средств по маршрутам. Эффективно использовать мобильные телефоны для получения информации о маршрутах движения и оплаты проезда.

Важно отметить, что маршрутные такси могут оказать услуги и по заказам населения. Такая организация перевозок сочетает в себе преимущества таксомоторного транспорта с повышенной эффективностью использования городских видов автотранспорта.

В сельской местности, применение автобусов становится неэффективным, использование маршрутных такси позволяет решить проблему своевременного удовлетворения спроса в автотранспортных услугах.

При работе маршрутных такси в сельской местности используются следующие формы организации пассажирских перевозок:

-фиксированные маршруты с отклонением от маршрута по желанию пассажиров;

-оперативные маршруты, которые формируются на основе многочисленных заявок.

Важным концептуальным положением является развитие профессиональных объединений предпринимательских структур на автомобильном транспорте, например саморегулируемые организации. Эти организации должны занять ведущее место в обеспечении качества пассажирских автотранспортных перевозок.

На развитие рынка услуг пассажирского автотранспорта влияет большое число факторов.

Поэтому с учетом вышеизложенного нами определена нижеследующая совокупность факторов, определяющих формирование спроса населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта (рисунок 3):

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

Решение задачи моделирования спроса на услуги пассажирского транспорта в работе осуществлялось в два этапа, при этом были использованы экспертные и формализованные методы, а именно многофакторный корреляционно-регрессионный анализ.

На начальном этапе нами выявлены наиболее существенные факторы, оказывающие влияние на спрос пассажиров в услугах городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях

На второй стадии исследования, совокупное влияние факторов на спрос населения в услугах городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях установлено с помощью многофакторного корреляционно-регрессионного анализа.

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на городских маршрутах приняла вид:

$$П = 6.537 + 7.581 X_7 + 15.252 X_{10} + 23.45 X_4 + 5.761 X_{22} + 15 X_8 + 19.531 X_{15} + 12.317 X_{17} \quad (2)$$

где X_7 - количество предприятий торговли; X_{10} - объем бытовых услуг на душу населения страны; X_{22} - количество транспортных средств; X_8 - объем товарооборота предприятий торговли приходящихся на 1000 человек; X_{15} - реальные доходы на душу населения; X_{17} - плотность автомобильных дорог.

$$F_{расч} = 27.62 > F_{табл} = 2.5. \quad R = 0,88;$$

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на пригородных маршрутах приняла вид:

$$П = -7.32 + 41.8 X_{11} + 29.58 X_{12} + 21.98 X_{14} - 6.17 X_{16} + 18.83 X_{17} + 12.95 X_{28} + 9.59 X_{26} \quad (3)$$

где X_{11} - среднемесячная заработная плата одного работающего;

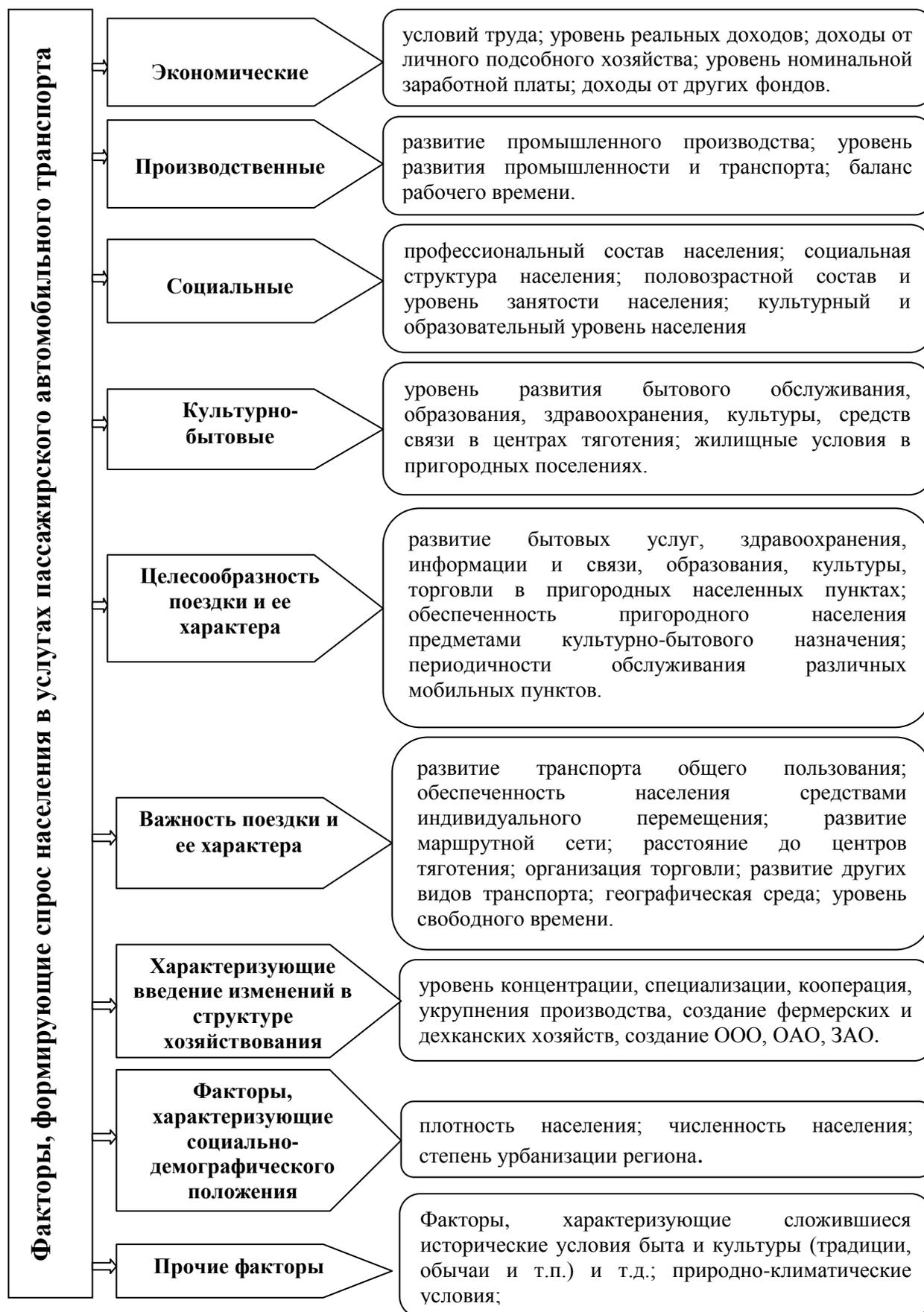


Рисунок 3. Факторы, формирующие спрос населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта

X_{12} - реальный доход на душу населения; X_{14} - общее количество пригородных автобусных маршрутов; X_{16} - общее количество средств индивидуального транспорта; X_{17} - численность населения пригородной зоны; X_{26} - плотность населения региона; X_{28} - средний размер населенных пунктов пригородной зоны.

$$F_{расч.} = 26.5 > F_{табл.} = 2.5. \quad R = 0,89; \quad R^2 = 0,7795$$

Экономико-математическая модель подвижности пассажиров на междугородных маршрутах приняла вид:

$$\Pi = 169.354 - 44.577 X_5 - 111.239 X_7 - 226.631 X_8 + 35.443 X_{13} + 41.224 X_{14} - 185.224 X_{20} - 99.47 X_{21} + 164.174 X_{30} + 95.327 X_{31} - 49.55 X_{32} \quad (4)$$

где X_5 - численность лиц, работающих на промышленных предприятиях; X_7 - численность лиц, работающих на прочих предприятиях; X_8 - количество предприятий торговли; X_{13} - среднемесячная заработная плата одного работающего; X_{14} - реальный доход на душу населения; X_{20} - общее количество средств индивидуального транспорта; X_{21} - количество индивидуального транспорта, приходящееся на 1000 жителей; X_{30} - общее количество междугородних маршрутов; X_{31} - количество междугородних маршрутов в сельской местности; X_{32} - среднее расстояние перевозок на городских маршрутах.

$$F_{расч.} = 30.1 > F_{табл.} = 2.5. \quad R = 0,84; \quad R^2 = 0,7056;$$

Нами разработана экономико-математическая модель подвижности пассажиров на пригородных маршрутах в 8 зонах республики: Душанбинская, Ходжентская, Курган-Тюбинская, Кулябская, Зеравшанская, Гиссарская, Раштская и ГБАО.

Экономико-математическая модель спроса пассажиров в пригородных маршрутах имеет вид:

а) для Кулябской зоны: $\Pi = 15,245 + 0,015X_{14} + 0,132X_{28} \quad (5)$

$$F_{расч.} = 76.5 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

б) для Курган-Тюбинской зоны: $\Pi = 35,51 - 0,0986X_{12} + 0,225X_{16} \quad (6)$

$$F_{расч.} = 29 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,9; \quad R^2 = 0,81;$$

в) для Худжандской зоны: $\Pi = 42,16 + 0,05X_{11} + 0,95 X_{16} \quad (7)$

$$F_{расч.} = 42,56 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,92; \quad R^2 = 0,8464;$$

г) для Душанбинской зоны: $\Pi = 23,30 - 0,095X_{17} + 0,083X_{26} + 0,567X_{16} \quad (8)$

$$F_{расч.} = 115,02 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216.$$

д) для Зеравшанской зоны: $\Pi = 52,26 + 0,09X_{11} + 0,85 X_{16} \quad (9)$

$$F_{расч.} = 32,66 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

е) для Раштской зоны: $\Pi = 45,71 - 0,1286X_{12} + 0,375X_{16} \quad (10)$

$$F_{расч.} = 35.3 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,95; \quad R^2 = 0,9025;$$

ж) для зоны ГБАО: $\Pi = 45,30 - 0,125X_{17} + 0,213X_{26} + 0,387X_{16} \quad (11)$

$$F_{расч.} = 98,05 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,97; \quad R^2 = 0,9409.$$

з) для Гиссарской зоны: $\Pi = 17,325 + 0,155X_{14} + 0,175X_{28} \quad (12)$

$$F_{расч.} = 80.5 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

Экономико-математическая модель спроса пассажиров в междугородных маршрутах имеет вид:

а) для Кулябской зоны: $\Pi = -12,908 + 0,019X_5 + 0,165X_{14} + 0,122X_{20} \quad (13)$

$$F_{расч.} = 50.5 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,91; \quad R^2 = 0,8281;$$

б) для Курган-Тюбинской зоны: $\Pi = 42,56 - 0,072X_7 + 0,19X_{13} + 0,155X_{21} \quad (14)$

$$F_{расч.} = 31 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

в) для Худжандской зоны: $\Pi = 49,62 + 0,0815 X_{30} + 0,79 X_{21} \quad (15)$

$$F_{расч.} = 45,16 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,95; \quad R^2 = 0,9025;$$

г) для Душанбинской зоны: $\Pi = 22,90 + 0,098X_8 - 0,06X_{31} + 0,568X_{32}$ (16)

$$F_{расч.} = 108,02 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,97; \quad R^2 = 0,9409.$$

д) для Зеравшанской зоны: $\Pi = 38,72 + 0,1215 X_{30} + 0,84 X_{21}$ (17)

$$F_{расч.} = 39,26 > F_{табл.} = 4,8; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216;$$

е) для Раштской зоны: $\Pi = 55,06 - 0,098X_7 + 0,56X_{13} + 0,189X_{21}$ (18)

$$F_{расч.} = 46,8 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,94; \quad R^2 = 0,8836;$$

ж) для зоны ГБАО: $\Pi = 36,80 + 0,168X_8 - 0,18X_{31} + 0,798X_{32}$ (19)

$$F_{расч.} = 109,22 > F_{табл.} = 4,0; \quad R = 0,96; \quad R^2 = 0,9216.$$

з) для Гиссарской зоны: $\Pi = -15,878 + 0,236X_5 + 0,189X_{14} + 0,177X_{20}$ (20)

$$F_{расч.} = 46,8 > F_{табл.} = 4,0. \quad R = 0,93; \quad R^2 = 0,8649;$$

Необходимо отметить, что полученные модели адекватны реальному процессу формирования спроса населения на пригородных и междугородных автобусных маршрутах региона, а вошедшие в них факторы статистически значимы.

С целью улучшения транспортного обслуживания населения следует управлять уровнем пассажирских автотранспортных услуг, так чтобы оно соответствовало предъявленному спросу пассажиров на пригородных автобусных маршрутах.

Учитывая особенности и сложности математического аппарата корреляционно – регрессионного анализа показателей работы ПАТ на пригородных маршрутах для определения их величины следует применять метод матричного исчисления.

Методом экспертных оценок автором определены наиболее значимые показатели работы ПАТ на пригородных маршрутах.

Необходимо отметить, что значение прогнозируемого объема пригородных перевозок определено на основе модели подвижности населения на пригородных маршрутах.

Апробация рекомендуемой методики произведена на примере Душанбинской зоны.

Результаты прогноза приведены в табл. 6.

Таблица 6. Прогнозирование показателей характеризующие, функционирования пассажирской автотранспортной системы на пригородных маршрутах Душанбинской зоны на 2016 – 2025 гг.

Наименование показателей	Услов. обозн.	Прогноз 2016г.	Прогноз 2020г.	Прогноз 2025
1. Среднесписочное количество автобусов на пригородных сообщений, ед.	X ₁	218.50	251.30	257.50
2. Средняя вместимость автобусов, чел.	X ₂	35.870	41.250	42.280
3. Коэффициент выпуска автобусов на маршруте	X ₃	0.750	0.863	0.884
4. Коэффициент использования вместимости автобусов	X ₄	0.820	0.940	0.970
5. Средняя эксплуатационная скорость, км/ч	X ₅	26.67	30,68	31.44
6. Среднесуточное время в наряде , час.	X ₆	12.65	14.54	14.90
7. Плотность пригородных автобусных сетей, км/км ²	X ₇	0.100	0.110	0.115
Объем перевозок пассажиров на пригородных маршрутах, тыс. пассаж.	У	69483	79905	81891

Источник: расчеты автора

Как показывают результаты расчетов, для полного удовлетворения спроса пассажиров в транспортных услугах на пригородных автобусных маршрутах Душанбинской зоны необходимо увеличение количества автобусов, работающих на пригородных маршрутах на 17,0 единиц, или на 8,4%. Средняя вместимость автобусов также не соответствует спросу пассажиров в транспортных услугах и необходимо увеличить доли автобусов большой вместимости.

Для удовлетворения спроса пассажиров необходимо повысить коэффициент выпуска автобусов на маршруте на 12,90%, а коэффициент использования вместимости автобусов на 13,40%.

Средняя эксплуатационная скорость на пригородных маршрутах составляет 23,2 км/час, а в будущем следует повысить ее до 26,7 км/час.

Таким образом, разработанная методика позволяет произвести аналогичные расчеты технико-эксплуатационных показателей для всех зон, и на их основе можно разработать приоритеты развития рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан.

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

В настоящее время система управления автомобильным транспортом представлена органами двух уровней: республиканского (центральные органы государственного управления, вырабатывающие и реализующие государственную транспортную политику) и местного (органы управления, осуществляющие регулирование и контроль на местах с учетом конкретных особенностей того или иного района, области).

На республиканском уровне основным органом государственной системы управления автомобильным транспортом является Министерство транспорта Республики Таджикистан, а также и Государственная служба по надзору и регулирования в сфере транспорта (ГСПНТ), которая имеет свои отделения во всех областях Республики Таджикистан.

При этом Государственная служба по надзору и регулирования в области транспорта должна провести лицензирование перевозчиков пассажиров на городских маршрутах на конкурсной основе.

По мнению автора, существующая структура органов управления транспортом в Республике Таджикистан не отвечает современным требованиям и поэтому мы считаем, что при департаменте автотранспорта целесообразно создавать финансово-хозяйственные структуры, наделенные функциями юридического лица и необходимыми полномочиями по оперативному принятию коммерческих решений - служба единого заказчика, лизинговые компании, транспортные банки, страховые

компании и инвестиционные фонды. Эти структуры могут устанавливать договорные отношения с любыми юридическими или физическими лицам. В частности, ими могут заключаться договора с автотранспортными предприятиями на выполнение наиболее социально важных перевозок (перевозки пассажиров в городе и в пригородной зоне, автотранспортное обслуживание агрокомплекса и т.д.).

Предлагаемые структуры органов управления автотранспортом Республики Таджикистан приведены в рис. 4. и 5.

Тарифная политика является основным элементом, характеризующим финансово-экономическое развитие автотранспортного предприятия. Проведенные исследования показали, что установленный тариф не позволяет покрывать все эксплуатационные расходы, и требует пересмотра. Целесообразным считаем повышение заработной платы водителей и кондукторов, и пересмотреть другие элементы эксплуатационных затрат, а также совершенствовать систему материального стимулирования. Как показывают расчеты, если установить действующий тариф на уровне - 90 дирамов, тогда среднемесячная заработная плата водителей составит - 900 сомони, и все эксплуатационные расходы погашаются.

9. Уточнены основные принципы и формы государственно-частного партнерства на рынке транспортных услуг, включающие в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурсности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой эффективности, даны рекомендации по внедрению этого механизма на пассажирском автомобильном транспорте.

Опыт показывает, что применения механизмов ГЧП в областях и районах Республики Таджикистан находится на разных уровнях становления. Для большинства экспертов развитость регионов в отношении практики ГЧП определяется развитостью: а) институтов; б) законодательной базы; в) проектной практики.

Важными аспектами развития предпринимательской деятельности на пассажирском автомобильном транспорте являются:

- разработка концепции развития автотранспортной системы региона;
- стимулирование потребительского спроса на городские автотранспортные услуги;
- привлечение внешних капитальных вложений и расширение экономических связей;
- организация взаимодействия форм предпринимательской деятельности в государственном транспорте;
- развитие транспортных союзов, ассоциаций и объединений.

Эффективные направления регулирования транспортной деятельности являются государственные концепции развития ГЧП на пассажирском автотранспорте.



Рисунок 4. Предлагаемая структура органов регулирования транспорта в Республике Таджикистан

ДЕЛЕГИРОВАНИЕ



Рисунок 5. Предлагаемая структура и функции органов территориального регулирования автотранспорта Республики Таджикистан

Автором установлено, что ГЧП на пассажирском автотранспорте области может показать свой экономический потенциал при таких условиях:

во-первых, если оно считается составной частью ГЧП на уровне страны;

во-вторых, при развитии системы стратегического планирования, государственного финансирования регионального хозяйства;

в-третьих, с использованием мощной государственной поддержки, когда стратегия развития области вписывается в стратегию государства.

Государственно-частное партнерство имеет в Республике Таджикистан большие перспективы не только на государственном уровне, но и на уровне областей и городов.

Поэтому автором на основе анализа литературных источников уточнены принципы государственно-частного партнерства (табл. 7) на автотранспорте².

Таблица 7. Принципы государственно-частного партнерства (ГЧП) на автотранспорте

№ п/п	Наименование принципа	Содержание принципа
1	Общественная полезность	ГЧП должно быть ориентировано на общественную пользу в качестве главной целевой установки
2	Взаимная заинтересованность	ГЧП предполагает высокий уровень заинтересованности всех сторон, участвующих в партнерстве, и должно носить взаимный характер.
3	Нравственность	ГЧП должно основываться на высокой нравственности, к партнерству не следует допускать лиц с сомнительной репутацией
4	Законность	ГЧП следует осуществлять в соответствии с законами и другими нормативно-правовыми актами, при приведении законодательства в соответствие с реальными экономическими интересами
5	Взаимная ответственность	Участники ГЧП несут ответственность друг перед другом - юридическую и экономическую
6	Конкурсность	Отбор предпринимателей для осуществления программ, проектов, выполнения заказов и т. п. в ГЧП должен производиться на основе проведения конкурса
7	Прозрачность	ГЧП должно быть полностью открытым, носить прозрачный характер.
8	Контролируемость	Обеспечение действительного контроля за всеми стадиями сотрудничества и его конечными результатами.
9	Сочетание плана и рынка	Развитие ГЧП должно осуществляться на основе взаимодействия планово-распределительных и рыночно-капиталистических методов при обеспечении стратегического подхода к задачам, решаемым в ходе партнерства
10	Синергетичность	Нацеленность ГЧП на максимизацию синергетического эффекта
11	Взаимосочетаемость	Взаимосочетаемость предпринимательской инициативы и инновационности с возможностями государства в концентрации ресурсов всех видов на ключевых направлениях регионального развития
12	Устойчивая эффективность	Всемерное обеспечение устойчивого высокоэффективного социально-экономического регионального развития

Автор считает, что ориентация государственно-частного партнерства на общественную полезность не означает, что в таком партнерстве должны подавляться целевые установки на прибыль.

Однако, в сравнении с частными структурами, государственные структуры имеют намного больше возможностей активного применения ресурсов на ключевых

² Данные принципы, будучи разработаны применительно к автотранспорту крупного города, могут иметь значительно более широкое применение, чем только на автотранспорте крупного города.

направлениях развития. Кроме того, только государственное воздействие на развитие экономики позволяет ввести его в русло стратегически выверенного курса.

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

Выполненный в работе анализ современных тенденций развития пассажирской автотранспортной системы и ее субъектов, позволил сформулировать перечень основных задач, связанных с его совершенствованием. Данный перечень может служить основополагающими мероприятиями и составляет основу Программы развития пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан, которая может быть использована как руководящий концептуальный и методический документ, позволяющий находить системное решение проблемы развития пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан.

Предложенный в диссертационной работе проект Программы позволяет обеспечить устойчивое рынка услуг пассажирского автотранспорта и повышение качества транспортного обслуживания населения на городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях, а также эффективного функционирования предприятий ПАТС Республики Таджикистан.

Программа содержит следующий перечень приоритетных задач:

- обеспечения социально гарантированного уровня транспортного обслуживания населения городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений;
- повышения доходности оказания услуг автобусным транспортом при сохранении социально ориентированной тарифной политики;
- обеспечения эффективного использования финансовых ресурсов, выделяемых за счет государственного бюджета.
- внедрение современных ресурсосберегающих рыночных технологий, организации конкурентной среды на рынке транспортных услуг.

В данном случае эффективно использовать принцип специализации задач. Этот принцип полностью подчинен требованиям, предъявляемым к разработке проекта Программы. С другой стороны, указанный принцип позволяет четко определить основные направления реформирования механизма пассажирской автотранспортной системы:

1. гарантированный уровень транспортного обслуживания в городских, пригородных и междугородных автобусных сообщениях;
2. повышение доходности сбора проездной платы с населения при проведении социально ориентированной тарифной политики;

3. ресурсосбережение в условиях функционирования конкурентной среды на рынке транспортных услуг;
4. ресурсосбережение при оказании транспортных услуг его субъектами;
5. ресурсосбережение при совершенствовании управления финансовыми потоками в пассажирской автотранспортной системе.

Выделение трех направлений реформирование хозяйственного механизма ПТС, направленных на ресурсосбережение обусловлено кардинальным различием обеспечивающих его технологий к субъектов системы.

На основе вышеизложенного в работе предложено следующие приоритетные направления развития пассажирского автомобильного транспорта Республики Таджикистан:

1. Совершенствование нормативно – правовой базы пассажирской автотранспортной системы;
2. Разработка механизмов управления затратами для планирования себестоимости перевозок;
3. Развитие системы транспортного процесса в автотранспортных предприятиях республики;
4. Развитие системы ценообразования на пассажирском автомобильном транспорте;
5. Повышение эксплуатационной надежности подвижного состава автомобильного транспорта;
6. Повышение качества транспортного обслуживания населения регионов Республики Таджикистан;
7. Повышение организационно – технического уровня автотранспортных предприятий зон;
8. Повышение конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта;
9. Социально – экономическое развитие автотранспортных предприятий зон;
10. Развитие пассажирского парка автомобильного транспорта в зонах;
11. Развитие транспортной сети зон Республики Таджикистан;
12. Развитие пассажирских линейных сооружений;
13. Совершенствование использования материальных ресурсов и системы материально-технического снабжения в автотранспортных предприятиях зон Республики Таджикистан.

Исследования показали что, развитие пассажирского автомобильного транспорта, повышение его эффективности в условиях формирующихся рыночных отношений требуют реализации многообразных мероприятий.

Следует отметить, что в современных условиях невозможно точно определить экономическую эффективность предложенных мероприятий. Предложенные мероприятия направлены на обеспечение устойчивого функционирования каждого подразделения автотранспортной системы и улучшение транспортного обслуживания населения конкретного района с учетом современных условий и требований.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Выполненное исследование позволяет сделать следующие выводы и рекомендации:

1. Рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта, объединяя в единый комплекс все отрасли и сферы экономики страны, должен принимать активное участие в реализации экономической и инновационной политики

государства. При этом следует учитывать, что автомобильный транспорт на протяжении всей истории своего развития является одной из наиболее наукоемких отраслей экономики. В республике Таджикистан более 90% пассажирские услуги оказывает, именно этот вид транспорта. Поэтому основная задача инновационной политики на пассажирском автомобильном транспорте - разработка и внедрение научно-технических достижений, которые позволили бы вывести его на качественно новый уровень инновационного развития.

2. Особенно актуальным вопросом является развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг, играющей важнейшую роль в решении задач стоящих перед производственной и социальной инфраструктурой. Исходя из этого, в диссертации осуществлена группировка инфраструктурных отраслей по широте охвата деятельности: общепроизводственная инфраструктура; инфраструктура важнейших подразделений общественно-хозяйственного комплекса; социальная инфраструктура. Кроме того, в работе исследовано место и роль рынка услуг пассажирского автотранспорта в системе факторов, способствующие социально-экономическому развитию экономики и улучшению транспортного обслуживания населения.

3. Результаты проведенных исследований позволили автору выявить нижеследующие основные причины, вызывающие сложности в организации транспортного обслуживания населения в Республике Таджикистан:

- необеспеченность автотранспортных предприятий требуемой производственно-технической базы и современными оборудованием, что затрудняет организации и управления технического обслуживания и текущего ремонта подвижного состава;

- недостаточная насыщенность в городах и агломераций автобусной маршрутной сети;

- нерациональная организация работы подвижного состава на маршрутах, а также закрепление маршрутов за пассажирскими парками различных видов собственности;

- несовершенства структуры пассажирского парка, отсутствие автобусных прицепов и полуприцепов, а также слабое использование передовых и эффективных форм организации работы по оказание услуг в автовокзалах и на пассажирских терминалах;

- нерациональные схемы размещения и развития предприятий пассажирского автомобильного транспорта и их распыленности;

- отсутствие эффективных организационной структуры управления автотранспортных предприятий и т.д.

4. Рыночные преобразования, которые происходят в республике, способствовали развитию новых форм собственности. Если на протяжении многих лет на автомобильном транспорте функционировали и развивались только две формы автотранспорта: автотранспорт общего пользования и ведомственного подчинения, то с переходом к рынку появились новые формы автотранспорта: частный, акционерных обществ, кооперативов, малых предприятий. В настоящее время в Республике, в частном секторе насчитывается 340,1 тыс. ед. легковых автомобилей и 11,6 тыс. ед. автобусов. Проведенные автором исследования показывают, что в настоящее время частный автотранспорт занимает ведущее место в перевозке пассажиров и ее доля в общем объеме составляет - 56,5%.

5. Тарифная политика является основным элементом, характеризующим финансово-экономическое развитие автотранспортного предприятия. Проведенные

исследования показали, что установленный тариф не позволяет покрывать все эксплуатационные расходы, и требует пересмотра с учетом нынешних условий. Целесообразным считаем повышение заработной платы водителей и кондукторов, и пересмотреть другие элементы эксплуатационных затрат, а также совершенствовать систему материального стимулирования. Как показывают расчеты, если установить действующий тариф на уровне - 90 дирамов, тогда среднемесячная заработная плата водителей составит - 900 сомони, и все эксплуатационные расходы погашаются.

6. В диссертации автором проведена интегральная оценка качества оказываемых услуг пассажирскими автотранспортными предприятиями города Душанбе. Результаты интегральной оценки уровня качества в городе Душанбе показывают, что ГУП Автобус -1 обеспечивает более высокий уровень качества перевозок пассажиров.

7. Обеспечение высокого качества в значительной степени способствует повышению конкурентоспособности продукции работ и услуг. Автор считает, что существующие методы оценки конкурентоспособности предприятий на рынке услуг, к настоящему времени, недостаточно разработаны и требуют существенной доработки с учетом совершенствование организации и управления сферы услуг, особенно на рынке услуг пассажирского автотранспорта.

В результате проведения опроса, среди пассажиров и работников ПАТП установлено, что уровень конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг в значительной степени зависит от материального стимулирования работников, а также внедрение инновационных проектов и развитие предпринимательской деятельности.

В диссертации автором дана оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предпринимательских структур на основе учета их особенностей и конкурентных преимуществ (скорость и регулярность доставки пассажиров до пункта назначения, пассажироместимость, дальность перевозок, стоимость проезда, качество, безопасность и транспортная доступность) на рынке пассажирских автотранспортных услуг в регионах Республики Таджикистан. Проведенные расчеты показали, что уровень конкурентоспособности в городе Душанбе и Согдийской области высокая, а в остальных регионах средняя.

8. По мнению автора при совершенствовании организации и управление пассажирских перевозок ведущее положение занимает логистическая система, которая характеризует способность взаимодействия с окружающей средой; наличие органа управления; управляемость системы; вариантность поведения; наличие информационных коммуникаций, как в самой системе и ее целенаправленное поведение. На основе вышеизложенного, автором предложены рекомендации по полному удовлетворению спроса населения в перевозках городским транспортом с учетом логистической концепции.

9. С целью оптимизации процесса управления и совершенствование системы пассажирских перевозок автором обосновано внедрение логистического аутсорсинга. Применение логистического аутсорсинга позволяет концентрировать менеджмент и финансовые потоки на осуществление перевозок, эффективно использовать имеющиеся мощности, а также учитывать влияние неуправляемых факторов и разработать меры по снижению риска.

10. Важным направлением повышения эффективности работы пассажирских автотранспортных предприятий является государственная поддержка в области активизации предпринимательской деятельности. Автор считает, что следует

выделить нижеследующие направления государственной поддержки предпринимательской деятельности, особенно малой на пассажирском транспорте:

✓ содействие формированию инфраструктуры поддержки и развития предпринимательской деятельности, в том числе содействие организации и предприятий по поддержке предпринимательства в районных, городских и областных центрах;

✓ финансовое обеспечение государственной политики поддержки предпринимательской деятельности посредством развитие сети финансовых, гарантийных, венчурных фондов и др.;

✓ создание специализированных банков для обслуживания государственных программ развития предпринимательской деятельности;

✓ развитие системы государственной регистрации, налогообложения, учета и отчетности для субъектов предпринимательской деятельности;

✓ создание равных условий для доступа субъектов предпринимательской деятельности к финансовым, материально-техническим и информационным ресурсам;

✓ содействие развитию производственных связей субъектов предпринимательской деятельности с зарубежными партнерами;

✓ содействие подготовке, переподготовке и повышению квалификации руководителей, специалистов для предпринимательской деятельности;

✓ содействие в создании предпринимательских союзов и проведения научно-исследовательских работ.

11. На основе проведения аналитических исследований автором уточнены основополагающие принципы организации пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах страны:

➤ приоритет здоровья, жизни, экологической безопасности и сохранности имущества граждан над экономическими результатами участников процесса транспортного обслуживания.

➤ создание необходимых условий и обеспечение доступности услуг пассажирского автотранспорта.

➤ равенство прав и обязанностей ПАТП и индивидуальных предпринимателей (особенно водителей частных автомобилей такси) при осуществлении городских пассажирских перевозок.

12. В работе автором считает, что эффективным направлением развития пассажирского автотранспорта является развитие автоматизированной системы управления с учетом децентрализации управления в отрасли и различные уровни подготовленности предпринимательские структуры к осуществлению пассажирских перевозок с учетом вектора развития навигационных систем. При этом модель должен быть дополнен технологиями оперативного, краткосрочного и среднесрочного управления и планирования процессом оказания услуг.

Кроме того, необходимо совершенствовать систему организации диспетчерского управления городского пассажирском транспорте на базе современных технологий (например, использование спутниковой системы ГЛОНАСС).

13. Опыт показывает, что для рациональной организации процесса транспортного обслуживания, прежде всего, необходимо определить потребность населения в поездках с учетом различных факторов. Поэтому с учетом вышеизложенного автором определена нижеследующая совокупность факторов,

определяющих формирование спроса населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта: экономические; производственные; социальные; культурно-бытовые; целесообразность поездки и ее характера; характеризующие важность поездки; характеризующие введение изменений в структуре хозяйствования; факторы, характеризующие социально-демографического положения; прочие факторы. Все вышеизложенные факторы учтены при экономико-математического моделирования спроса в услугах пассажирского автомобильного транспорта

14. Основной проблемой при исследовании вопросов инновационного развития пассажирского транспорта является определение спроса на транспортное обслуживание населения. Спрос на транспортное обслуживание можно определить путем применения экономико-математических методов - разработки различных вариантов модели спроса. Моделирование спроса в работе осуществлено как в целом по республике, так и в разрезе отдельных регионов, включая городских, пригородных и междугородных автобусных сообщений. В качестве объекта исследования нами было выбраны 8 крупных зон республики: Душанбинская, Ходжентская, Курган-Тюбинская, Кулябская, Гиссарская, Зеравшанская, Раштская и ГБАО, которым, по всем перечисленным факторам исходная информация была обработана за период с 1994 по 2014 гг. Разработанные экономико-математические модели адекватны процессу исследования и статистически значимы.

15. Для согласования объема спроса с предложением автором разработана методика определения показателей функционирования пассажирской автотранспортной системы. Данная методика основана на применение метода матричного исчисления. Прогноз показателей, характеризующей функционирования пассажирской автотранспортной системы осуществлен на Душанбинской зоне.

16. Автором проведен анализ работы органов управления и регулирования транспортной системы. Результаты позволили совершенствовать механизм государственного регулирования автотранспортной деятельности, а также и организационную структуру управления городским пассажирским транспортом Республики Таджикистан.

При этом Государственная служба по надзору и регулирования в области транспорта должна провести лицензирование перевозчиков пассажиров на городских маршрутах на конкурсной основе, обеспечить введение изменений в договоре по закреплению маршрутов за перевозчиками, выполнение определенных социальных услуг, которые требует Хукумат города Душанбе (перевозка инвалидов и малоимущих граждан), а также усилить контроль за работой перевозчиков различной форм собственности на маршрутах, работающих в режиме маршрутного такси.

17. В диссертационной работе уточнена система принципов государственно-частного партнерства применительно к пассажирскому автомобильному транспорту, включающая в себя принципы общественной полезности, нравственности, взаимной заинтересованности и ответственности, законности, прозрачности, конкурентности, сочетания плана и рынка, контролируемости, взаимосочетаемости, синергетичности, устойчивой эффективности.

18. Преобразования, происходящие в развитии экономики Республики Таджикистан, требуют пересмотра концепции развития автотранспорта, от работы которого зависит функционирование отраслей экономики. Учитывая, это автором разработаны научно-обоснованные приоритетные направления инновационного развития рынка пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан на

основе экспериментальных расчетов на период до 2025г., которые включают в себя следующие направления:

- Совершенствование нормативно – правовой базы пассажирской автотранспортной системы; Разработка механизмов управления затратами для планирования себестоимости перевозок;
 - Развитие системы транспортного процесса в автотранспортных предприятиях республики;
 - Развитие системы ценообразования на пассажирском автомобильном транспорте;
 - Повышение эксплуатационной надежности транспортных средств;
 - Повышение качества транспортного обслуживания населения территориальных зон Республики Таджикистан;
 - Повышение организационно- технического уровня автотранспортных предприятий; Совершенствование системы МТС в АТП.
 - Повышение конкуренции на рынке услуг пассажирского транспорта;
 - Социально- экономическое развитие автотранспортных предприятий региона;
 - Развитие пассажирского парка автомобильного транспорта в зонах;
- Развитие линейных сооружений на пассажирском транспорте;
- Развитие транспортной сети регионов Республики Таджикистан.

IV. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ НАУЧНЫХ ТРУДАХ:

I. Монографии:

1. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы: монография/ под общ. ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. -406 с.– 25,4 п.л.
2. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности предприятия на рынке транспортных услуг: монография/под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: Ирфон, 2010. -88 с. - 5.5 п.л.
3. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан/под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. -184 с. - 11.5 п.л.

II. Учебники и учебные пособия:

4. Ходжаев П.Д. Транспортное обеспечение коммерческой деятельности: учебное пособие. - Душанбе, Сумани Кудрат, 2012. – 112 с. - 7.0 п.л.
5. Ходжаев П.Д. Коммерческая логистика: учебное пособие/ Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д. – Душанбе: Сумани Кудрат, 2011. – 90 с. - 5.6 п.л. (авторских 2.8 п.л.)
6. Ходжаев П.Д. Пассажирские автомобильные перевозки: учебное пособие / Сангинов О.К., Ходжаев П.Д., Джалилов У.Д. – Душанбе: Ирфон, 2006. – 80 с. - 5.0 п.л. (авторских 2.0 п.л.)

III. Статьи, опубликованные в ведущих научных журналах, входящих в, утвержденный перечень ВАК Минобрнауки России:

7. Ходжаев П.Д. Ретроспективный анализ проблем, сдерживающих развитие инновационного потенциала в Республике Таджикистан / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета 2/9 (190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. - С. 268-273. - 0.4 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

8. Ходжаев П.Д. Оценка использования потенциала государственно-частного партнерства в сфере услуг Республики Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д.Сафарова // Вестник Таджикского национального университета №2/9(190). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. – С. 163-167. -0.3 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

9. Ходжаев П.Д. Особенности реализации механизмов государственно-частного партнерства в сфере услуг Республики Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д.Сафарова, М.Х. Саидова // Вестник Таджикского национального университета № 2/8 (181). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. -С. 135-139. -0.3 п.л. (авторских 0.1 п.л.)

10.Ходжаев П.Д. Анализ методик оценки инновационного потенциала региона / П.Д. Ходжаев, Б.Х. Нурдинов // Вестник Таджикского национального университета № 2/2 (161). Серия экономических наук. Душанбе: Сино, 2015. -С. 278-286. - 0.6 п.л. (авторских 0.4 п.л.)

11.Ходжаев П.Д. Качества перевозок как важный фактор обеспечения конкурентоспособности услуг пассажирского автомобильного транспорта/ П.Д. Ходжаев.// Вестник ЦСИ. Таджикистан и современный мир. -Душанбе: ООО Дакики, 2015. - № 5 (43). -С. 94-104. – 0.7 п.л.

12.Ходжаев П.Д. Зарубежный опыт формирования и развития партнерских отношений между государством и региональными предпринимательскими структурами / П.Д. Ходжаев. // Вестник Российско-таджикского (славянского) университета. - Душанбе: РТСУ, 2014. - № 3 (46). -С. 102-108. -0.4 п.л.

13.Ходжаев П.Д. Оценка уровня инновационного развития транспортных предприятий на современном этапе/ П.Д. Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана. - Душанбе: Сабрина-К, 2014. - № 3(58-2). -С. 149-153. - 0.3 п.л.

14.Ходжаев П.Д. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского технического университета № 3 (27). Серия экономических наук. -Душанбе: ТТУ, 2014. -С.74–77. - 0,3 п.л. (авторских – 0,15п.л.).

15.Ходжаев П.Д. К вопросу качества логистического сервиса на пассажирском транспорте/П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана. - Душанбе: Сабрина-К, 2014. - № 3(58-1). -С. 107-111. -0.3 п.л.

16.Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности региональных транспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского технического университета. - Душанбе: ТТУ, 2014.- № 1 (40). Серия экономических наук. - С. 101– 107. - 0,44п.л. (авторских – 0,22п.л.)

17.Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета.- Душанбе: Сино, 2014.- № 2/3 (135). Серия экономических наук. – С. 108-113. -0.4 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

18.Ходжаев П.Д. Некоторые механизмы и проблемы развития государственно-частного партнерства в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, Л.Д. Сафарова // Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе: Сино, 2013. - № 2/5 (117). Серия экономических наук. -С. 34-38. -0.3 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

19.Ходжаев П.Д. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан / П.Д. Ходжаев, С.Ш. Бегмуродов // Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе: Сино, 2013. - № 2/7 (123). Серия экономических наук. -С. 161-166. -0.4 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

20.Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты государственно-частного партнерства в сфере транспортных услуг /П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана. - Душанбе: Сабрина-К, 2013. - № 4(53). С. 307-313. -0.4 п.л.

21.Ходжаев П.Д. Некоторые особенности государственно-частного партнерства на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан /П.Д.Ходжаев.// Вестник Педагогического университета Таджикистана. - Душанбе: Сабрина-К, 2012. - № 5(48). - С. 202-207. -0.4 п.л.

22.Ходжаев П.Д. Логистические аспекты управления городским пассажирским транспортом/П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе: Сино, 2012.- № 2/8 (100). ч. 2. -С. 158-162. -0.3 п.л.

23.Ходжаев П.Д. Формирование конкурентных отношений на рынке транспортных услуг /П.Д.Ходжаев, К.Р. Ашуров// Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе: Сино, 2012. - № 2/8 (100). ч. 1. -С. 195-199. - 0.3 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

24.Ходжаев П.Д. Теоретические основы логистической системы пассажирского транспорта /П.Д.Ходжаев. // Вестник Таджикского национального университета. - Душанбе: Сино, 2012.- № 2/7 (98). - С. 203-209. -0.4 п.л.

25.Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта/П.Д.Ходжаев.// Вестник Российско-таджикского (славянского) университета. - Душанбе: РТСУ, 2012.- № 4 (39). – С. 107-113. -0.4 п.л.

26.Ходжаев П.Д. К проблеме качества транспортного обслуживания на современном этапе/П.Д.Ходжаев. // Вестник Российско-таджикского (славянского) университета. - Душанбе: РТСУ, 2012.- № 3 (38). -С. 58-64. -0.4 п.л.

27.Ходжаев П.Д. Логистический аутсорсинг- важный фактор развития пассажирского транспорта /П.Д.Ходжаев. // Вестник Педагогического университета Таджикистана № 1(44). Душанбе: Сабрина-К, 2012. - С. 241-246. -0.4 п.л.

28.Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты оценки транспортного спроса на рынке пассажирских перевозок /П.Д.Ходжаев. // Вестник Педагогического университета Таджикистана. - Душанбе: Сабрина-К, 2012. - № 1(44). - С. 227-232. -0.4 п.л.

29.Ходжаев П.Д. Рынок услуг пассажирского автотранспорта – важный фактор развития экономики региона /О.К. Сангинов, П.Д.Ходжаев.// Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: Сино, 2007. -№ 1(33). -С. 180-186. -0.4 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

30.Ходжаев П.Д. Прогнозирование показателей предложения услуг пассажирского автотранспорта /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия: Экономика. – Душанбе: Ирфон, 2006. -№ 3-4(23-24). -С. 85-96. – 0.8 п.л.

31.Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты эффективного функционирования рынка транспортных услуг /П.Д.Ходжаев. // Известия АН Республики Таджикистан, серия:

Экономики. – Душанбе: Ирфон, 2006. -№ 1-2(21-22). -С. 76-81. -0.4 п.л. (авторских 0.2 п.л.)

32.Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / Сангинов О.К., Ходжаев П.Д. // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2004. - С. 114-129. – 1.0 п.л. (авторских 0.8 п.л.)

IV. Статьи в других научных изданиях

33. Ходжаев П.Д. Концептуальные основы оценки оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом/ П.Д. Ходжаев, А.Р. Хасанов // Транспортные системы Сибири: материалы международной научно-практической конференции(часть I) (г. Красноярск 7-8 апреля 2016 года).– Красноярск: «Библиотечно-издательский комплекс» СФУ, 2016.- С.488–497. -0,6 п.л.(авторских – 0,4п.л.).

34. Ходжаев П.Д. Совершенствование механизма тарифного регулирования на рынке пассажирских автотранспортных услуг// Необходимость повышения уровня финансовой грамотности населения и ее роль в обеспечении устойчивого роста экономики: материалы республиканской научно- практической конференции (г. Душанбе, 31 марта 2016). Душанбе: Нашри камол, 2016. - С.299–303. - 0.3 п.л.

35. Ходжаев П.Д.Формирование совершенного рынка автотранспортных услуг региона на современном этапе// Бухгалтерский учет, анализ и аудит: проблемы и перспективы развития в условиях глобализации: материалы международной научно-практической конференции(г. Душанбе, 30 апреля 2015). - Душанбе: ИПС, 2015. - С.305–307. – 0.3 п.л.

36. Ходжаев П.Д. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на современном этапе// Актуальные проблемы развития экономики и образования: материалы третьей международной научно-практической конференции (г. Душанбе, 19-20 июня 2015). Душанбе: Ирфон, 2015. - С.440–442.- 0.3 п.л.

37. Ходжаев П.Д. Некоторые особенности функционирование автомобильного транспорта в условиях свободной конкуренции// Перспективы развития финансовой системы Республики Таджикистан в условиях экономической интеграции: материалы республиканской научно- практической конференции(г. Душанбе, 22-23 мая 2015). - Душанбе: Офсет империя, 2015. - С.242–247.– 0.4 п.л.

38. Ходжаев П.Д. Прибыль как важный источник обеспечения экономической безопасности транспортного предприятия// Финансы, учет и аудит: проблемы и перспективы развития в Республике Таджикистан: материалы республиканской научно- практической конференции(г. Душанбе, 30 апреля 2015). - Душанбе: РТСУ, 2015. - С.332–337.– 0.4 п.л.

39. Ходжаев П.Д. Оценка взаимодействия субъектов рынка транспортных услуг на современном этапе// Проблемы устойчивости социально-экономического развития в условиях глобализации: материалы международной научно- практической конференции(г. Душанбе, 8-9 апреля 2015). - Душанбе: ТНУ, 2015. - С.356–359.– 0.3 п.л.

40. Ходжаев П.Д. Обеспечение конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта// Актуальные проблемы теории и практики бухгалтерского учета, анализа и аудита: материалы международной научно- практической конференции(г.

Душанбе, 17-18 апреля 2015). - Душанбе: ООО «Гочварз 2014», 2015. - С.191–194.-0.3 п.л.

41. Ходжаев П.Д. Ретроспективный анализ финансово-экономического состояния пассажирского транспорта// Развитие финансовой системы в Польше и Таджикистане: материалы международной научно- практической конференции(г. Душанбе, 20 декабря 2014). - Душанбе: Сумани Кудрат, 2014. - С.76–80.-0.4 п.л.

42. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентного потенциала автотранспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан// Развития инновационной экономики: результаты, проблемы, перспективы: материалы международной научно-практической конференции(г. Гомель, 9-10 октября 2014). - Гомель, УО БТЭУПК, 2014. - С.70–75. -0.4 п.л.

43. Ходжаев П.Д. Особенности инновационной политики на транспорте в Республике Таджикистан/ П.Д. Ходжаев, А. Хомидов // Развития инновационной экономики: результаты, проблемы, перспективы: материалы международной научно-практической конференции. Гомель, УО БТЭУПК, 2014. - С.68–70.-0.3 п.л.(авторских 0.2 п.л.)

44. Ходжаев П.Д. Государственно-частное партнерство как важный фактор развития экономики Республики Таджикистан// Свободные экономические зоны и их роль в развитии национальной экономики: материалы республиканской научно-практической конференции(г. Душанбе, 19-20 декабря 2013). - Душанбе: Ирфон, 2014. - С.305–310.- 0.4 п.л.

45. Ходжаев П.Д. Транспорт как важный фактор развития сферы туризма в Республике Таджикистан// Инновационная политика в сфере улучшения туристско-рекреационных ресурсов и проблемы развития туризма: материалы международной научно- практической конференции(г. Душанбе, 30-31 октября 2013). - Душанбе: Ирфон, 2013.- С.95–99. - 0.3 п.л.

46. Ходжаев П.Д. Оценка транспортного обеспечения сферы туризма на современном этапе// Инновационная политика в сфере улучшения туристско-рекреационных ресурсов и проблемы развития туризма: материалы международной научно- практической конференции(г. Душанбе, 30-31 октября 2013). - Душанбе: Ирфон, 2013.- С.56–59. - 0.3 п.л.

47. Ходжаев П.Д. Экологические аспекты развитие пассажирского транспорта в Республике Таджикистан// Экологические проблемы и рациональное использование природных ресурсов: материалы республиканской научно-практической конференции(г. Душанбе, 29 октября 2012). –Душанбе: ТНУ, 2012. .- С.130–133. - 0.3 п.л.

48. Ходжаев П.Д. Некоторые аспекты управления туристскими транспортными услугами в Республике Таджикистан// Проблемы развития туризма в XXI веке: материалы международной научно- практической конференции (г. Баку, 23 апреля 2011). Баку: Кооперация, 2012. - С.91–94. - 0.3 п.л.

49. Оценка трансакционных издержек в хозяйственной деятельности транспортных предприятий// Актуальные проблемы бухгалтерского учета, анализа, аудита и контроля в условиях открытой экономики: материалы международной научно-практической конференции(г. Душанбе, 6-7 июля 2012). –Душанбе: Аршан, 2012. - С.298–301.- 0.3 п.л.

50. Ходжаев П.Д. Оценка финансового состояния пассажирских АТП на современном этапе // Эффективность финансового рынка Польши и Республики Таджикистан в условиях трансформации экономики: материалы международной

научно- практической видео конференции. Душанбе: Сумани Кудрат, 2011. – С. 110-116. - 0.4 п.л.

51. Ходжаев П.Д. Оценка влияния инновации в транспортной инфраструктуре на качество жизни населения Республики Таджикистан// Проблемы развития рынка труда в Таджикистане: материалы республиканской научно-практической конференции(г. Душанбе, 28-29 октября 2011). –Душанбе: ООО «ТоРус», 2011. - С.185–189. - 0.3 п.л.

52. Ходжаев П.Д. Исследование конкурентных преимуществ на рынке пассажирских перевозок// Актуальные проблемы экономической безопасности Республики Таджикистан: материалы республиканской научно-практической конференции(г. Душанбе, 26 ноября 2011). –Душанбе: ТТУ, 2011. - С.186–188.- 0.3 п.л.

53. Ходжаев П.Д. Реформирование системы пассажирского транспорта на современном этапе// Актуальные проблемы экономической безопасности Республики Таджикистан: материалы республиканской научно-практической конференции(г. Душанбе, 26 ноября 2011). – Душанбе: ТТУ, 2011. - С.188–190. - 0.3 п.л.

54. Ходжаев П.Д. Эффективность функционирования регионального рынка пассажирских автотранспортных услуг// Молодежь и современная наука: материалы республиканской научно-практической конференции молодых ученых Таджикистана - Душанбе: САМТ, 2011. - С.151–155. - 0.3 п.л.

55. Ходжаев П.Д. Исследование проблем развития пассажирского транспорта в условиях рыночных отношений// Сборник научных трудов ТГУК. - Душанбе, ООО «Сармад-Компания», 2010. - 0.3 п.л.

56. Ходжаев П.Д. Экономико-математическое моделирование потребности населения на услуги пассажирского транспорта // Вестник ИПС. Душанбе: ТИПС, 2010. - № 20. – С.158-162. - 0.4 п.л.

57. Ходжаев П.Д. Применения математического моделирования в логистических системах// Вестник ИПС. Душанбе: ТИПС, 2010. - № 20. – С.163-168. - 0.4 п.л.

58. Ходжаев П.Д. Оценка прогнозирования экономического развития региона на современном этапе// Проблемы развития предпринимательства в Республике Таджикистане: материалы республиканской научно практической конференции(г. Душанбе, 16-17 апреля 2009). - Душанбе: ТИПС, 2009. - С.93–97.- 0.3 п.л.

59. Ходжаев П.Д.Исследование логистических принципов организации пассажирских перевозок на современном этапе// Молодежь и современная наука: материалы республиканской научно-практической конференции молодых ученых Таджикистана. - Душанбе: Дониш, 2008. -С.120–127. - 0.5 п.л.

60. Ходжаев П.Д. Приоритетные направления развития рынка услуг пассажирского транспорта в Республике Таджикистан// Молодежь и современная наука: материалы республиканской научно-практической конференции молодых ученых Таджикистана. - Душанбе: Дониш, 2007. -С.209–216. - 0.3 п.л.