

УДК 332.1:338.465:338.47.656(575.3)

На правах рукописи

ДЖАЛИЛОВ УМАРДЖОН ДЖАМИЛОВИЧ

**РАЗВИТИЕ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ
АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В
РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН
(теория, методология и практика)**

Специальность 5.2.3 - Региональная и отраслевая экономика
(Экономика сферы услуг)

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук

Душанбе – 2024

Работа выполнена на кафедре экономики и транспортной логистики
Таджикского технического университета имени академика М.С.Осими

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

Официальные оппоненты: **Капустина Надежда Валерьевна**, доктор экономических наук, профессор кафедры «Экономическая безопасность и управление рисками» Федерального государственного образовательного бюджетного учреждения высшего образования «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»,

Бобоев Олимджон, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры государственного управления и национальной экономики Академии государственного управления при Президенте Республики Таджикистан,

Самандаров Искандар Хусайнович, доктор экономических наук, профессор, проректор по внешнеэкономическим связям Таджикского аграрного университета имени Ш. Шотемура

Ведущая организация: Институт экономики и демографии Национальной Академии наук Таджикистана

Защита диссертации состоится «28» ноября 2024 года в 14⁰⁰ часов на заседании объединенного диссертационного совета 99.2.129.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе Таджикского государственного университета коммерции, Таджикского национального университета, Российско-таджикского (славянского) университета по адресу: 734061, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, ½.

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

Автореферат разослан «___» октября 2024 г.

**Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук**

Б.М. Дустматов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность диссертационного исследования. Развивающаяся рыночная экономика в Таджикистане базируется на функционировании и развитии рынка услуг, транспортного рынка, рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, а также инфраструктурного обеспечения их развития. Решение этой проблемы занимает ведущее место в системе удовлетворения спроса и насыщения рынка услугами, функционирования конкурентной среды, внедрения инновационных технологий, достижения инноваций, нанотехнологий и обеспечения экономического роста в стране, а также и в ее территориальных преобразованиях.

Важно заметить, что использование рыночных инструментов позволяет формировать рациональную структуру экономики страны, разработать и реализовать научно-обоснованные стратегии развития территорий, рационализации управленческих решений, поддержание конкуренции на соответствующем уровне при решении задач функционирования и развития региональной инновационной системы.

Транспорт – одно из общих условий производства, важная составляющая экономических отношений. Осуществляя перевозки между предприятиями, районами и странами, транспорт влияет на параметры, характеризующие развитие производства, увеличение подвижности населения и их темп роста, а также занимает высокий удельный вес в структуре ВВП.

Значение возможностей и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (РСПАТУ) в условиях Таджикистана трудно переоценить, так как в сельской местности страны проживает более 71% населения¹, которое нуждается в качественном оказании этих услуг. С развитием малого и среднего предпринимательства появились хозяйствующие субъекты с рыночным мышлением, оказывающие комплекс пассажирских автотранспортных услуг населению сельской местности. При этом считаем, что участники РСПАТУ обладают восприимчивостью к современным инновационным технологиям и вносят существенный вклад в ускоренном развитии сельской местности.

В последние годы дорожно-транспортная отрасль Таджикистана стабильно развивается, в результате чего решено одно из стратегических целей – выход из транспортно-коммуникационного тупика. Дороги должны способствовать улучшению уровня жизни населения в регионах.

Достигнутые в последние годы результаты, формируют нарастающие потребности в перевозках. Соответственно, передвижение населения в рамках межхозяйственных связей, экономического развития и взаимодействия регионов год с годом становится востребованной услугой. Помимо экономической функции, транспорт осуществляет социальную функцию: обеспечивает контакты населения в рамках родственного, дружеского общения, участвует в организации отдыха, образования, культурного развития, а также в

¹ Численность населения Республики Таджикистан на 1 января 2023 года. УОП ГУ «ГВЦ» Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2023, С.-10-11.

решении различных социальных проблем. К сожалению, Таджикистан отдален от основных мировых рынков.

Анализ мирового опыта показывает, что изменения в структуре РСПАТУ играют положительную роль в усилении социальной направленности проводимых реформ и развития сельских территорий с учетом решения проблемы занятости сельского населения. В большинстве стран мира поддержка сельской местности со стороны государства признана в качестве эффективного способа повышения уровня жизни населения и борьбы с безработицей.

Развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане сталкивается с проблемами: неопределенностью истинного финансового положения перевозчиков, сложностью территориально-географического положения районов страны, невозможность прогнозировать их деятельности на длительную перспективу, создание высокоэффективных предприятий, транспортной сети и др.

Для функционирования и развития РСПАТУ большое значение имеет развитие предпринимательства и его различных форм собственности: государственное, коммерческое, финансовое, инновационное, консультативное и др.

Устойчивое обеспечение развития сельской местности страны предполагает использовать научно обоснованные инструменты для развития национальной экономики в будущем. Ключевыми действиями в рамках этой задачи являются: улучшение условий проживания населения сельской местности за счет лучшего доступа к коммунальным услугам, развития сельской инженерно-коммунальной инфраструктуры, создание транспортно-логистической инфраструктуры для формирования и развития промышленного, аграрного и туристического бизнеса в сельской местности, снижение численности трудовых мигрантов, а также использование инструментов госпартнерства в качестве развития среднего и малого предпринимательства на территории сельской местности, особенно в горных районах страны.

Ориентация хозяйствующих субъектов только на достижение экономических результатов при практически полном отстранении государства от проблем сельского развития и обеспечения занятости сельского населения повлекли за собой рост сельской безработицы и падение доходов сельского населения.

Осознав проблему необходимости социального контроля за сельскими территориями, обостряющуюся по мере депопуляции сельского населения и роста числа обезлюдивших населенных пунктов, государство должно разработать стратегию обеспечения занятости и самозанятости сельского населения или принять программу переселения его части.

Соглашаясь с объективным характером процесса сокращения численности сельского населения, государство должно вместе с тем признать свою ответственность за обеспечение качества жизни сельского населения, особенно в малонаселенных поселениях.

Создание в Республике Таджикистан разветвленной сети субъектов

рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг считается необходимым условием функционирования и развития экономической среды, организация необходимых условий для конкуренции при оказании населению пассажирских транспортных услуг. С другой стороны, развитие инфраструктурной сети пассажирского электротранспорта обеспечит конкурентную позицию, тем самым поспособствует насыщению РСПАТУ с учетом реальных быстро меняющейся транспортной подвижности населения, ускоренному внедрению достижения инноваций. Субъекты рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг обеспечивают необходимые экономические, технические и организационные условия для интенсификации производства, повышения их эффективности, а также оказания конкурентоспособной услуги населению.

Степень изученности и обоснованности проблемы. В современной экономике функционирование и развитие РСПАТУ обуславливает внимание отечественных, российских и зарубежных ученых к исследованию различных сторон данной проблематики. Среди выполненных исследований особый интерес имеют работы Бержеса Д., Блинова А.О., Будриной Е.В., Бусыгина А.Е., Васильева Н.М., Горланова Г.В., Долгопятовой Т.Г., Виханского О.С., Егиязаряном Г.А., Наумова А.И., Осипова Ю.М., Диксона П., Ковелло Дж., Хоскинга А., Хибберта Л., Капустиной Н.В., Спирин И.В., Улицкого М.П., Улицкой Н.М., Цандер Э., Хусаинова М.К., а также ученых Таджикистана: Азимова П.Х., Бобоева О.Б., Ганиева Т.Б., Джумъева Б.М., Зубайдова С., Каюмова Н.К., Катаева А.Х., Комилова С.Дж., Раджабова Р.К., Рауфи А., Саидмуродова Л.Х., Саидовой М.Х., Сангинова О.К., Саидахмадова С.С., Самандарова И.Х., Факерова Х.Н., Фохакова А.С., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д. и др.

В выполненных исследованиях уточняется понятие «рынок пассажирских перевозок», проводится анализ организационно-экономических форм оказания транспортных услуг, формирование спроса, его удовлетворение и другие важнейшие задачи.

Вместе с тем, нахождение путей решения ряда вопросов относительно проблемы рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях приходящихся трансформационных изменений, предусматривает проведения адресного исследования, из-за незаконченности и наличия единства взглядов при решении существующих положений, а также научных взглядов в условиях конкретных территорий.

Поэтому, в современных условиях инновационного развития и совершенствования, РСПАТУ считается основой для поддержки с целью поездки жителей в пределах сельских территорий, что обуславливает целесообразность изучения вопросов их организации, функционирования и управления в условиях развития конкуренции. В связи с этим установлено, что понятие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг должно предусматривать наличие сферы оказания услуги пассажирского электротранспорта и оказания других видов услуг, имеющие место при пассажирских перевозках на территории сельской местности.

К сельским населенным пунктам относятся не только села и деревни, но и иные населенные пункты, где жители ведут сельский образ жизни и которые не относятся к категориям городских населенных пунктов.

На пути совершенствования и развития РСПАТУ Республики Таджикистан встречается много проблем, решение которых позволяет повысить эффективность формирования экономики, сельских территорий и качества оказываемых автотранспортных услуг и др. Это и определило актуальность, теоретико-методическую, научно-методологическую и практическую значимость исследования.

Цель и задачи исследования охватывают теоретико-методологическое обоснование и формирование методических основ развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, оценку состояния и тенденции рыночной ситуации, в первую очередь, для определения величины спроса и разработки мер воздействия на РСПАТУ, получения максимального социального и экономического эффекта от деятельности пассажирского автотранспорта в сельских районах, формирования стратегии развития сельских территорий, государственного регулирования, а также определение перспектив развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане.

Реализация этой цели определила необходимость решения следующих задач:

- исследовать место и роль структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в структуре национальной экономики, а также выявить особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях;
- изучить методологические основы инновационной деятельности с целью обеспечения устойчивого развития существующих производственно-транспортных систем и выявить влияние инноваций на РСПАТУ;
- исследовать ценообразование на оказание сельских пассажирских автотранспортных услуг и сформировать адекватную систему организации управления инновационной деятельностью на данном сегменте рынка;
- провести анализ современного состояния и установить тенденции развития рынка автотранспортных услуг сельскому населению в Республике Таджикистан
- выявить и изучить факторы, характеризующие потребности и выполнить экономико-математическое моделирование транспортной подвижности сельского населения;
- провести согласование объема спроса и предложения на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг;
- изучить систему организации сельских пассажирских перевозок используя инновационно-коммуникационные и транспортные технологии, а также выявить факторы, влияющих на уровень конкуренции на РСПАТУ;
- разработать механизм активизации государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияния на качество сельских

пассажирских автоперевозок;

- уточнить стратегию устойчивого развития сельской местности и систему предоставления услуг населению, а также механизм госрегулирования на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг;

- обосновать и предложить направления развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности Республики Таджикистан на период до 2030г.

Теоретической и методической базой диссертационного исследования послужили теория управления рыночного экономического и регионального развития, Указы Президента Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли Республики Таджикистан, законы и другие нормативно-правовые акты.

При проведении данного исследования использованы монографии, методические основы и научная литература, статистическая информация, отчетные данные министерств, ведомств и научно-исследовательских учреждений, органов исполнительной власти регионов и других организаций республики.

В процессе проведения диссертационного исследования использованы диалектический и системный подход, принципы логического и системного анализа, индукции и дедукции, методы синтеза, анализа и сравнений, корреляционно-регрессионного и сравнительного анализа, анкетного опроса, а также экономико-математические модели и методы, а также прикладные программы.

Объектом исследования является рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане, его окружение, проблематика развития и регулирования.

Предметом диссертационного исследования являются объем, тенденции, факторы, влияющие на РСПАТУ, конкурентоспособность, потребительские цены, отраслевые показатели, прогноз развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг и другие процессы организационно-экономических отношений, возникающие в процессе совершенствования и развития данного рынка.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в том, что впервые изучены организационно-экономические основы организации и развития рынка автотранспортных услуг сельскому населению в областях и районах, которая заключается в следующих положениях:

1. уточнено место, роль, значение и структура рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в национальной экономике, а также выявлены особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях (п. 4.1 и 4.5 паспорта научной специальности 5.2.3);

2. исследованы методологические основы инновационной деятельности обеспечения устойчивого развития транспортных систем по оказанию пассажирских услуг при ограниченности различных видов ресурсов, а также оценено влияние инноваций на развитие данного рынка в условиях

формирования инновационной экономики и инновационной деятельности перевозчиков (п. 4.20 паспорта научной специальности 5.2.3);

3. изучен механизм ценообразования и разработки тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги, сформирована адекватная система управления инноваций на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг базирующиеся на оптимизации организации и управления оказания пассажирских автотранспортных услуг сельскому населению (п. 4.7 паспорта научной специальности 5.2.3);

4. на основе анализа современного состояния и развития рынка автотранспортных услуг сельскому населению в Республике Таджикистан, выявлены узкие места и проблемы по оказанию услуг различными перевозчиками в сельских территориях Таджикистана (п. 4.3 паспорта научной специальности 5.2.3);

5. используя опросный метод, изучены и выявлены факторы, влияющие на определение потребности населения в автоуслугах, осуществлено экономико-математическое моделирование подвижности населения на эти услуги в сельской местности Республики Таджикистан, также осуществлено согласование между спросом и предложением на РСПАТУ и предложены меры по их реализации, используя результаты оценки сегментов рынка и качества предоставляемых услуг, работу АТП и различных перевозчиков, уточнении показателей, характеризующих систему предоставления услуг сельскому населению при усилении конкуренции (п. 4.4 и 4.10 паспорта научной специальности 5.2.3);

6. по результатам внедрения инновационно-транспортных и коммуникационных технологий, исследована организация сельских пассажирских перевозок и выявлены факторы, оценивающие уровень конкуренции на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг (п.4.8 и 4.21 паспорта научной специальности 5.2.3);

7. разработан организационно-экономический механизм совершенствования государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на организацию, управление, оптимизацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок (п. 4.17, 4.18 и 4.19 паспорта научной специальности 5.2.3);

8. сформулирована стратегия устойчивого развития сельской местности и показатели, оценивающие развитие системы обслуживания населения пассажирским автотранспортом в условиях ограниченности ресурсов (п. 4.16 и 4.19 паспорта научной специальности 5.2.3).

9. предложены основные направления совершенствования механизма государственного регулирования в развитии рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (п. 4.16 паспорта научной специальности 5.2.3);

10. обоснованы и предложены основные направления развития РСПАТУ по результатам экспериментальных расчетов прогнозирования параметров работы автотранспортной системы и выбора приоритетов в условиях областей и районов Таджикистана при реализации Национальной стратегии развития Таджикистана на период до 2030 года (п. 4.3, 4.5 и 4.20

паспорта научной специальности 5.2.3).

Научная область диссертационной работы соответствует пунктам Паспорта ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 5.2.3- Региональная и отраслевая экономика (экономика сферы услуг).

Практическая значимость диссертационного исследования и полученные результаты состоят в решении проблем развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях. Особое значение имеют разработанные теоретико-методические, методологические основы и практические результаты для выявления степени влияния РСПАТУ на развитие экономики страны, улучшение транспортного обслуживания и развития сельских территорий Таджикистана.

Реализация результатов диссертационной работы. Основные полученные результаты, выводы и рекомендации использованы соответствующими органами, высшими учебными заведениями и отраслевыми научными институтами при формировании перспективной стратегии устойчивого развития сельских территорий, совершенствования ускоренного развития и функционирования РСПАТУ в Республике Таджикистан. Результаты диссертационного исследования внедрены в процесс деятельности ГУ «Автомобильный транспорт и логистические услуги» (Справка № 101 от 02. 04. 2024г.) и ООО «Научно-исследовательский институт Транспорта» (Справка №5 от 12. 04. 2024г.).

Научно-методические и практические результаты диссертации использованы в учебном процессе Таджикского технического университета имени акад. М.С. Осими при чтении дисциплин: «Рынок транспортных услуг», «Маркетинг и менеджмент на транспорте», «Экономика автомобильного транспорта», «Инновации на транспорте», «Технология организации и управления пассажирских перевозок» и др. для студентов и магистров Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (Справка №27/420 от 04. 04. 2024г.), а также других ВУЗов республики и повышения квалификации работников транспортной сферы.

Апробация диссертации. Полученные результаты диссертационного исследования доложены и одобрены на научных конференциях и семинарах Таджикского технического университета имени акад. М.С. Осими (2008-2024 годы); Таджикского государственного университета коммерции (2010-2024 годы) международных и республиканских научно-практических конференциях (2009-2024 годы) и университетах России и стран СНГ.

Публикации. Основное содержание диссертации опубликовано в 39 научных работах автора, общим объемом более 42 п.л., в том числе в 17 рецензируемых журналах ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Структура и объем диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, пяти глав, заключения, списка литературы состоящего из 398 наименований и изложена на 354 страницах компьютерного текста, содержит 56 таблиц, 45 рисунков и 13 приложений.

Во введении раскрывается актуальность выбранного направления исследования, определяется объект, предмет, цель и задачи работы, формулируется теоретико-методологическая база, научная новизна, результаты исследования, их теоретическая и практическая значимость, апробации работы, публикации, структура и объем работы.

В первой главе «Теоретико-методические основы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях» исследовано место и роль структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в структуре национальной экономики, а также выявлены особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях.

Во второй главе «Методологические инновационные основы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг» изучены методологические основы инновационной деятельности с целью обеспечения устойчивого развития существующих производственно-транспортных систем и выявлено влияние инноваций на РСПАТУ, исследовано ценообразование на оказание сельских пассажирских автотранспортных услуг и сформирована адекватная система организации управления инновационной деятельностью на данном сегменте рынка.

В третьей главе «Современное состояние и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан» проведен анализ современного состояния и установлены тенденции развития рынка автотранспортных услуг сельскому населению в Республике Таджикистан, выявлены и отобраны факторы характеризующие потребности, выполнено экономико-математическое моделирование транспортной подвижности сельского населения, а также проведено согласование объема спроса и предложения на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В четвертой главе «Функционирование и развитие инновационных форм организации сельских пассажирских перевозок» изучена система организации сельских пассажирских перевозок, используя инновационно-коммуникационные и транспортные технологии, а также выявлены факторы, влияющие на уровень конкуренции на РСПАТУ, разработан механизм активизации государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на качество сельских пассажирских автоперевозок.

В пятой главе «Перспективы инновационного развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан» уточнена стратегия устойчивого развития сельской местности и системы предоставления услуг населению, а также механизм госрегулирования на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг, обоснованы и предложены направления развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности Республики Таджикистан на период до 2030г.

В заключении изложены выводы и предложения по результатам исследования.

В приложении предоставлены вспомогательные материалы, отражающие отдельные положения диссертационного исследования.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнено место, роль, значение и структура рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в национальной экономике, а также выявлены особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях

Существующая транспортная система занимает ведущее место в повышении благосостояния населения и обеспечении экономического роста. С учетом этого в работе проведен анализ экономического потенциала транспортной системы, дана оценка удельного веса в валовом внутреннем продукте, численности занятых населения и в объеме инвестиций в Республике Таджикистан (табл. 1).

Таблица 1. Удельный вес транспортной системы в Республике Таджикистан (в %)

Показатели	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
В валовом внутреннем продукте	8,64	9,17	14,4	15,3	15,2	14,3	9,6	8,9	7,6	6,0	6,1	4,6	3,7	8,2
В численности занятых в народном хозяйстве	2,6	2,6	1,9	2,3	2,4	2,4	2,4	2,3	1,8	2,6	2,5	2,4	2,3	2,0
В объеме капитальных вложений	11,6	13,8	14,2	14,1	14,3	15,7	10,4	13,5	10,5	8,62	8,38	9,23	10,7	11,8

Источник: рассчитано автором на основе статистического сборника РТ: - Душанбе: АСПРТ, 2023. – С.86, 218-219, 292. -419с.

Из таблицы 1 видно, что за анализируемый период в удельном весе транспортной системы существенных изменений не произошло. Однако наблюдается рост в объеме инвестиций, которые направлены на строительство новых автомобильных дорог, реконструкцию существующих транспортных сооружений и сельских автомобильных дорог, других объектов инфраструктуры и др. Также приоритетным направлением, считается развитие сферы услуг на основе обеспечения развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг.

Развитие РСПАТУ является значимой социальной проблемой, решение которой зависит от степени совершенствования автотранспортного процесса, структуры пассажирского парка подвижного состава, транспортной сети, повышения эффективности использования трудовых и инвестиционных ресурсов. Анализ показывает, что, в сфере обслуживания некоторых областей республики уровень спроса сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта удовлетворяется не полностью, и во время поездки наблюдаются значительные потери времени пассажиров из-за проблемы обеспечения регулярности перевозок и влияния различных факторов. Развитие РСПАТУ происходит под воздействием выявленных стратегических, экономических, социальных, научно-инновационных, технических, рельефных,

исторических, демографических, культурных и другими внутренними и внешними факторов.

С учетом этого, выявлены специфические особенности развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в областях и районах Таджикистана, а также выделены нерешенные инновационные проблемы, к числу которых относятся: низкий уровень рентабельности пассажирского автотранспорта функционирующего на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг и ее материально-технической базы; ограниченность провозных возможностей из-за несовершенства структуры парка и трудности в приобретении инновационного подвижного состава; низкий уровень организационно-технического развития рынка и его неспособность обеспечения подвижности сельского населения; очень низкий уровень развития сельского пассажирского автотранспорта, внедрение инновационных форм предпринимательской деятельности; несвоевременное обеспечение предприятий и перевозчиков топливом, а также недостаточное использование альтернативных энергоносителей и др.

В диссертационном исследовании также выявлены специфические проблемы, которые затрудняют работу пассажирского автотранспорта в сельских районах: невозможность обеспечения требования сельского населения по качеству автотранспортного обслуживания; процесс перевозки пассажиров в сельской местности характеризуется возрастанием энергоемкостью; значительная степень зависимости процессов перевозки на территории сельских районов (регулярность движения автотранспортных средств, производительность работы, себестоимость пассажирских перевозок и т.п.) от состояния экзогенных факторов; значительно повышенная опасность в горных районах (производственный травматизм, аварийность и отрицательное влияние на экологию); значительные экономические, социальные, культурно-бытовые и стратегические взаимосвязи между отраслями сельского хозяйства, а также их роль в стабильном развитии в сельских местностях. Указанные специфические проблемы, обуславливают снижение уровня конкуренции с позиции пассажирских автотранспортных предприятий сельской территории.

Одним из серьезных недостатков рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг считаем отсутствие научно-обоснованного механизма разработки государственных стандартов и требований к качеству перевозки пассажиров, регламентации отношений между ПАТП и населением, оптимального распределения инвестиций, а также оценка величины резерва провозных возможностей сельского автотранспорта, рост урбанизации, низкий уровень организационно-технического состояния сельского автотранспорта, неудовлетворительная планировка населенных пунктов и недостатки в сельском строительстве, которые обостряют проблемы развития сельского пассажирского автотранспорта. Также важна проблема экологии, оценка влияния РСПАТУ на биосферу, использование электрических автобусов и электромобилей, создание необходимой инфраструктуры для обеспечения работы в сельских районах республики.

Поэтому выявлены особенности инновационного развития РСПАТУ, влияющие на стратегию развития в долгосрочной перспективе и предложены направления их решения с целью достижения экономической независимости, ускоренной индустриализаций экономики, обеспечение экономического роста, рационального размещения и подготовка национальных трудовых потенциалов, социальное развитие районов, развитие государственно-частного сектора, повышение жизненного благосостояния и культурного уровня населения села, их подвижности на основе повышения эффективности функционирования данного рынка, а также учета глобализационных процессов и обеспечения инновационного развития транспорта, используя значительные инвестиции и возрастание роли местных органов исполнительной власти в сельской местности.

2. Исследованы методологические основы инновационной деятельности обеспечения устойчивого развития транспортных систем по оказанию пассажирских услуг при ограниченности различных видов ресурсов, а также оценено влияние инноваций на развитие данного рынка в условиях формирования инновационной экономики и инновационной деятельности перевозчиков

В диссертации исследованы методологические основы инновационной деятельности на основе изучения развития национальной экономики и уровень конкурентоспособности, степень экономической безопасности государства, а также инновационной стратегии развития ПАТ (табл. 2).

Таблица 2. Стратегия инновационного развития пассажирского автотранспорта в сельской местности

Первая	стратегия внедрения инноваций и стратегия адаптации инноваций	1) концепция, заключается в совершенствовании потребительских свойств услуг, не подверженных физическому и моральному старению; 2) стратегия системной имитации, предприятие усваивает инновационные технологии со стороны; 3) стратегия совершенного и технологического лидерства, является рискованной и дорогостоящей стратегией, которая с большей вероятностью приводит к успеху; 4) стратегия выжидания фаворита, принимается во время выхода новых услуг, спрос которой пока не установлена, сначала выходят небольшие фирмы, а в случае достижения успеха инициативу перехватывает лидер.
Вторая	стратегии развития НИОКР	1) лицензионная стратегия, усваивается, когда разработка полностью реализована и осуществляется с целью дальнейшего прогресса; 2) стратегия синхронной разработки, предполагает в то же время приобретение лицензии на освоение собственных разработок и готовые услуги; 3) исследовательская стратегия, направлена на достижение прогрессивных принципов поставленных целей в области НИОКР

Источник: составлено автором на основе литературного обзора

Объединяя стратегии выделены основные задачи развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях ограниченности ресурсов: 1. развитие отношений собственности на РСПАТУ; 2. развитие МТБ рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях уменьшения

государственных инвестиций, совершенствования механизма государственного регулирования РСПАТУ; 3. совершенствование системы планирования, организации и управления рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг; 4. развитие средних и малых форм предпринимательства на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг; 5. разработка стратегии развития оказания услуг в сельской местности республики; 6. организация, планирование и регулирование инфраструктуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг; 7. финансирование планов развития РСПАТУ за счет государственных и частных средств; 8. улучшение инновационной деятельности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг; 9. создание логистических центров; 10. усовершенствование связей со странами ЕАЭС, ШОС, СНГ, а также дальнего зарубежья.

Решение вышеуказанных задач требует формирования направлений инновационной деятельности на государственном уровне (рис.1).



Источник: составлен автором на основе литературного обзора

Рисунок 1 - Формирование инновационной деятельности на государственном уровне

Формирование инновационной деятельности неразрывно связано с уровнем внедрения инноваций, установления перечня показателей для определения их рейтинга, характеристики автотранспорта как инновационного бизнес-объекта, в котором поддерживаются специфические социально-экономические особенности пассажирского автотранспорта. В диссертации выделены главные факторы ускорения инновационного процесса в развитии РСПАТУ. Для стабильного развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, важными считаются: рост пассажиропотоков на общественном массовом автотранспорте; удовлетворение спроса на строительство инновационных и реконструированных автодорог на основе оснащения цифровых технологий; повышение уровня доходов и качества жизни сельских жителей; рост спроса жителей села на услуги пассажирского автотранспорта; возрастание экологических требований; снижение затрат и повышение уровня конкурентоспособности в секторе автотранспорта; интеграция

производственных процессов и результативных инноваций; стимулирование инвестиционной активности на основе развития бюджетной политики; высокая согласованность спроса и предложения на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг; совершенствование обслуживания пассажирского автотранспорта в сельской местности и др.

В данном исследовании предложена инновационная организационная структура управления автотранспорта на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг на основе определения потребности населения в пассажирских услугах; реализации политики на основе оптимизации перевозочного процесса, работы терминалов и логистических цепочек; планирования деятельности автотранспортной системы и обеспечения ее устойчивости; совершенствование механизма партнерства со структурами дорожного сектора, операторами для внедрения инновационных коммуникационных технологий, обеспечении стабильного развития рынка, баланса между качеством и ценой на сельские перевозки.

В целом, независимо от форм собственности, инновационная оценка развития РСПАТУ должна быть направлена на повышение конкурентоспособности услуг, учета факторов характеризующих, ответственность и распределение рисков по всей цепочке, разработки и принятия инновационных решений, выполнения финансовых обязательств, повышения конкурентоспособности рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, получение выгоды за счет внедрения инноваций в сельской местности страны, оптимизации взаимоотношений между инвесторами, собственниками и руководителями и научно-исследовательскими организациями, разработки научно-обоснованных тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги.

В целом реализация вышеуказанных направлений и методов существенно влияет на развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в целом и создает реальную основу для устойчивого социально-экономического развития республики и ее регионов.

3. Изучен механизм ценообразования и разработки тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги, сформирована адекватная система управления инноваций на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг базирующиеся на оптимизации организации и управления оказания пассажирских автотранспортных услуг сельскому населению

Автомобильный транспорт занимает главное место в системе транспорта, особенно в сельской местности горных районах Таджикистана и обслуживает более 71% населения, которое нуждается в качественном транспортном обслуживании. В этих условиях важным считаем изучение механизма ценообразования и разработку тарифов. На ценообразование при оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг влияют следующие факторы: снабжение благоустроенных дорог во всех районах страны; размер налогов и других платежей, выплачиваемых индивидуальными предпринимателями; цена на автомобили и потребляемые эксплуатационные материалы; объем дохода

субъектов, занимающихся транспортной деятельностью, а также от уровня доходов населения в сельской местности и др.

Регулирование тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги должно быть обоснованным с научной точки зрения и исключать необоснованные расходы для осуществления перевозок, а тариф должен быть установлен таким образом, чтобы не снижался спрос сельского населения на данный вид услуг, и транспортные предприятия получали прибыль, а также обеспечивать транспортную доступность и улучшить благосостояние сельских жителей. Учитывая особенности сельских пассажирских перевозок проведены расчёты тарифов на различные сельские маршруты (табл.3).

Таблица 3. Расчёты тарифов на различных сельских маршрутах Республики Таджикистан

№ п/п	Виды маршрутов	Расчетный тариф на 1 пасс.км, в зависимости от вида топлива (сомони)		
		бензиновый	дизельный	природный газ
1.	<u>Пригородные:</u> - для автобусов (микроавтобусов); - для легковых автомобилей.	0,49 1,96	0,48 1,94	0,41 1,55
2.	<u>Межрайонные:</u> - для автобусов (микроавтобусов); - для легковых автомобилей.	0,55 1,93	0,53 1,94	0,50 1,56
3.	<u>Внутрирайонные:</u> - для автобусов (микроавтобусов); - для легковых автомобилей.	0,56 1,90	0,55 1,99	0,51 1,50
4.	<u>Внутри села:</u> - для легковых автомобилей вместимостью 7 пасс.	0,47	0,45	0,40

Источник: составлено на основе расчетов автора

Анализ показывает, что в настоящее время средний тариф на территории сельском местности Республики Таджикистан для автобусов и микроавтобусов установлен в размере 0,25 сомони, на 1 пасс.км. без учета поправочных коэффициентов². По данным расчетам среднее значение тарифов на пассажирские перевозки автобусами (микроавтобусами) в сельских территориях Республики Таджикистан составляет 0,51 сомони, на 1 пасс.км. и это требует субсидирования перевозок. Расчеты по ценообразованию и субсидирования проведены на примере села Урметан Зарафшанской долины.

На тарифное поведение пассажирского автотранспорта оказывает множество факторов и поэтому важным становится изучение структуры ценообразования на пассажирском автотранспортном предприятии на основе совершенствования механизма ценообразования для осуществления пассажирских перевозок в сельской местности Таджикистана на основе государственного регулирования тарифов, учитывая уровень бюджета населения, деятельность различных собственников на РСПАТУ, цифровой

² Прейскурант №13-02-12-92/33 (34), утвержден Министерством транспорта Республики Таджикистан от 21.07.2021 года, №125.

трансформации, организации инновационной деятельности, создания инновационных центров, бизнес-инкубаторов, консалтинговых центров, технопарков; создания ассоциации пассажирских автоперевозчиков; повышение безопасности дорожного движения, экологической безопасности автотранспорта; сертификации сервисных услуг, двигателей, подвижного состава; обеспечения правовых основ и создания экономических ситуаций для развития и организации логистических центров и др.

В диссертации учитывая опыт ведущих стран в области инноваций, разработку и внедрение инструментов государственной поддержки в рамках инновационной деятельности, уточнены инструменты государственной поддержки инновационной деятельности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В целом, развитие адекватной системы эффективного и рационального управления инновационной деятельностью в области пассажирских перевозок в сельских условиях, совершенствование механизма ценообразования, зависит от степени инновационного потенциала республики, выделения роли государства и развития государственно-частного предпринимательского партнерства на рынке РСПАТУ.

4. На основе анализа современного состояния и развития рынка автотранспортных услуг сельскому населению в Республике Таджикистан, выявлены узкие места и проблемы по оказанию услуг различными перевозчиками в сельских территориях Таджикистана

В настоящий период развитие экономики Таджикистана встречается со сложными процессами экономического и социального характера, которые сопровождаются изменениями в демографической и социальной структуре жителей сельских регионов, увеличения их потребностей в услугах РСПАТУ.

В 2008-2022 годы наблюдается рост объема всех пассажирских транспортных перевозок в Таджикистане (табл. 4 и 5). Данные таблицы 4 и 5 показывают рост объема всех пассажирских транспортных перевозок в Таджикистане, за исключением авиационного и железнодорожного транспорта, объем в легковом таксомоторном транспорте возрос на 87,0 раза, а в автобусном транспорте на 81,9%.

Также проведен анализ удельного веса объема перевозок пассажиров и пассажирооборота в сельской местности в общем объеме автобусных перевозок. Доля объема перевозок пассажиров составила 52,1%, а пассажирооборот 51,0 %.

Из таблицы 4 видно, что за рассматриваемый период в целом по Республике Таджикистан наблюдается увеличение объема перевозок пассажиров автомобильным транспортом, а наибольший рост наблюдается в ГБАО – почти в 3,7 раза, г. Душанбе 2,1 раза и Согдийский область (+77,1%), а в Хатлонской области (+71,8%). По РРП минимальный рост объема ППАТ в размере почти 1, 2 раза (+ 18,8 %). В процессе исследования изучена тенденция пассажирооборота по видам транспорта (табл. 5) в том числе пассажирооборота автомобильного транспорта в Таджикистане за 2008-2022 годы.

Таблица 4. Тенденция объема перевозок пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта в Республике Таджикистан за 2008-2022 годы

№ п/п	Показатели	2008г.		2016г.		2017г.		2018г.		2019г.		2020г.		2021г.		2022г.		2022г. к 2008г., в %	
		Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P
1.	Всего по республике, в т.ч.:	455,0	8071,7	572,9	9148,0	594,7	9308,8	614,5	9477,2	658,1	9264,6	653,7	8244,7	746,8	9079,9	853,7	10361,9	187,6	128,3
2.	Автобусный	443,1	6465,2	554,1	6752,7	574,3	6806,8	588,0	7040,9	619,2	7110,3	614,6	7155,1	703,1	7871,6	806,1	8478,3	181,9	131,1
2.1	В сельской местности	254,9	3313,7	311,2	3796,6	314,3	3740,2	317,1	3805,2	321,4	3696,1	318,6	3632,1	368,6	4015,6	420,2	4325,9	164,8	130,5
3.	Легковой таксомоторный	0,3	1,9	6,6	66,3	7,9	77,3	14,6	113,3	16,2	133,6	19,2	195,8	23,7	272,5	26,1	332,2	87 раза	175 раз
4.	Железнодорожный	0,8	57,0	0,5	18,4	0,5	27,9	0,5	33,2	0,6	28,1	0,4	21,4	0,4	20,6	0,5	21,3	-63,0	-37,3
5.	Авиационный	0,7	1500,0	0,8	2259,1	0,9	2344,5	0,8	2241,1	0,7	1913,4	0,3	801,4	0,4	844,1	0,5	1453,6	-71,0	-3,0
6.	Другие виды транспорта	10,1	47,6	10,9	51,5	11,1	52,3	10,6	48,7	21,4	79,2	19,2	71,0	19,2	71,1	20,5	76,5	2 раз	160,7

Источник: рассчитано автором на основе сборника транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.17 и др.
Примечание: Q -объем перевозок (млн. пасс.), P –пассажирооборот (млн. пасс. км).

Таблица 5. Динамика объема перевозок пассажиров и пассажирооборота автомобильным транспортом в Республике Таджикистан за 2008-2022 годы

№ п/п	Показатели	2008г.		2016г.		2017г.		2018г.		2019г.		2020г.		2021г.		2022г.		2022г. к 2008г., в %	
		Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P
1.	Всего по республике, в том числе:	443,1	6465,2	554,1	6752,7	574,4	6806,8	588,0	7040,9	619,2	7110,3	614,6	7155,1	703,1	7871,6	806,1	8478,3	181,9	131,1
2.	ГБАО	3,3	966,5	7,0	149,5	7,6	151,7	7,8	148,5	7,9	150,0	6,3	141,1	7,2	155,5	12,3	212,8	3,7 раз	-78,0
3.	Согдийская область	131,2	1219,5	150,6	2290,3	163,8	2429,6	176,5	2619,3	167,6	2433,0	186,0	2429,0	211,8	2600,4	232,4	2894,8	177,1	2,4 раз
4.	Хатлонская область	83,0	1820,3	72,6	1016,0	77,4	1098,7	85,0	1270,3	95,9	1529,0	99,6	1762,2	118,4	2196,3	142,6	2437,9	171,8	133,9
5.	Г. Душанбе	163,8	1130,2	244,3	1513,0	249,8	1506,3	259,5	1456,2	282,4	1604,3	259,3	1565,1	301	1764	345,4	1609,1	2,1 раз	142,3
6.	РРП	61,8	1328,7	79,6	1783,9	75,7	1620,5	59,2	1546,6	65,4	1394,0	63,4	1257,8	64,7	1155,4	73,4	1323,1	118,8	-0,4

Источник: рассчитано автором на основе сборника транспорта и связь Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023.- С.42 .
Примечание: Q -объем перевозок (млн. пасс.), P –пассажирооборот (млн. пасс. км).

Следует отметить, что таксомоторный транспорт увеличился в 175 раз. Также данные показывают, что за 2008-2022 годы произошел рост пассажирооборота автомобильного транспорта в Таджикистане, соответственно в Согдийской области (в 2,4 раза) и г. Душанбе (+42,3%), а РРП и ГБАО наблюдается уменьшение. С целью оценки транспортного обслуживания изучена обеспеченность жителей легковым индивидуальным транспортом в Республике Таджикистане (табл. 6).

Таблица 6. Тенденция обеспеченности жителей легковыми индивидуальными автомобилями в Таджикистане за 2008-2022 годы

№ п/п	Показатели	в расчете на 1000 человек постоянного населения, ед.										2022г. к 2008г., в раза
		2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
1.	Всего по стране, в том числе:	30	38	43	48	44	43	46	45	46	59	2,0
2.	по ГБАО	19	24	36	47	38	39	46	45	46	62	3,2
3.	по Согдийской области	37	46	56	64	58	58	58	58	58	72	1,9
4.	по Хатлонской области	21	27	28	30	29	28	28	28	28	33	1,5
5.	в г. Душанбе	47	53	67	73	69	68	82	80	61	109	2,3
6.	в РРП	33	38	40	44	39	38	44	38	50	58	1,7

Источник: статистический сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.21.

Полученные данные таблицы 6 показали рост уровня обеспеченности жителей легковыми индивидуальными автомобилями, который увеличился почти в 2 раза, а наибольший рост наблюдается в ГБАО (3,2, раза), в г. Душанбе (2,3 раза) и Согдийской области (1,9 раза). Это говорит о влиянии этого вида транспорта в изменении структуры оказания транспортных услуг и развитием автобусных перевозок.

По результатам анализа дана характеристика расширения сети ПАТП в сельскохозяйственных районах; организации филиалов пассажирских предприятий в центрах тяготения; расширении сети терминалов, кассовых пунктов на сельских маршрутах; распространении инновационных форм и методов организации транспортного процесса и установлены существующие проблемы и особенности перевозка пассажиров в сельских местностях, выделены направления совершенствования транспортного обслуживания жителей сел в Таджикистане.

Рост результативности транспортного обслуживания жителей сел и кишлаков предусматривает внедрении научно-обоснованных мероприятий, относительно улучшения производственно-хозяйственной деятельности ПАТС, оптимизации денежных и трудовых затрат, а также учета различных факторов, влияющих на формирование спроса жителей сел и кишлаков в услугах пассажирского автомобильного транспорта.

5. Используя опросный метод, изучены и выявлены факторы, влияющие на определение потребности населения в автоуслугах, осуществлено экономико-математическое моделирование подвижности населения на эти услуги в сельской местности Республики Таджикистан, также осуществлено согласование между спросом и предложением на РСПАТУ и предложены меры по их реализации, используя результаты оценки сегментов рынка и качества предоставляемых услуг, работу АТП и различных перевозчиков, уточнение показателей, характеризующих систему предоставления услуг сельскому населению при усилении конкуренции

Для устойчивого эффективного и рационального развития услуг пассажирского автотранспорта важным считаем изучение влияния факторов, характеризующих спрос жителей к поездкам для улучшения транспортного обслуживания. На формирование спроса сел и кишлаков в услугах ПАТС влияют экономические, демографические, этнические, социальные и другие факторы. Поэтому важным считается отбор существенных показатель-факторов, используя метод экспертной оценки. В процессе отбора выявлено 26 наиболее важных показателей, измеряемых с помощью 28 факторов.

Следует учесть, что между этими факторами и системой показателей-факторов имеется связь, формирующая потребность жителей села в услугах ПАТ, а также их эмерджентности (синергетичности), т.е. теории систем предполагают появление свойств, которые не присущи ее элементам по отдельности; несоответствие свойств системы сумме свойств ее компонентов, то есть усиливающий эффект взаимодействия двух или более факторов, характеризующихся тем, что совокупное действие этих факторов значительно превышает простую совокупность действий каждого из упомянутых факторов.

В процессе экспертного опроса в Республике Таджикистан были выявлены показатель-факторов, определяющие формирование потребности жителей в услугах ПАТ используя коэффициент конкордации W-Кендала где определена степень согласованности. На основе расчета и проверки его значимости установлено, что между экспертами существует согласованность о значимости отобранных факторов.

Используя полученные результаты осуществлен отбор наиболее значимых факторов, которые влияют на Y - динамическая транспортная подвижность населения села в области или районе, пасс.км/чел.:

X_2 - Доля жителей села в регионе, %;

X_3 - Среднегодовая ВП одного хозяйства, тыс. сомони;

X_4 - Объем бытовых услуг жителей сел и кишлаков, млн. сомони;

X_6 - Численность магазинов, лавок и палаток в райцентре, ед.;

X_8 - Численность врачей на один сельский населенный пункт, ед.;

X_9 - Средняя численность посещения на амбулаторно поликлинику на 10000 жителей, тыс. посещений;

X_{10} - Средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 ее жителей, ед.;

X_{12} - Средняя численность культурных учреждений на один кишлак, ед.;

X_{13} - Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак, ед.;

- X_{14} - Средняя численность обучающихся в одной школе (лицее) кишлака, чел.;
 X_{17} - Численность дошкольных учреждений на один кишлак, ед.;
 X_{18} - Численность промпредприятий на один центр тяготения, ед.;
 X_{19} - Плотность размещения кишлаков, ед./тыс.кв.²;
 X_{20} - Плотность центра тяготения, ед./тыс.кв.²;
 X_{21} - Средний размер село и кишлаков, тыс. чел.;
 X_{22} - Удельный вес жителей сел и кишлаков старше трудоспособного возраста, %;
 X_{23} - Удельный вес инженерно-технических работников в общей численности работников в селах и кишлаках, %;
 X_{25} - Удельный вес ведомственного транспорта в регионе, %;
 X_{27} - Число прибывших в села и кишлаков жителей, тыс. чел.

Используя многофакторный корреляционно-регрессионный анализ определена совокупность влияющих факторов на спрос сельских жителей в услугах автобусных сообщении. Разработанные экономико-математические модели формирования спроса жителей села Республики Таджикистана представлены в таблице 7.

Таблица 7. Результаты экономико-математического моделирования формирования спроса жителей сел и кишлаков в Таджикистане

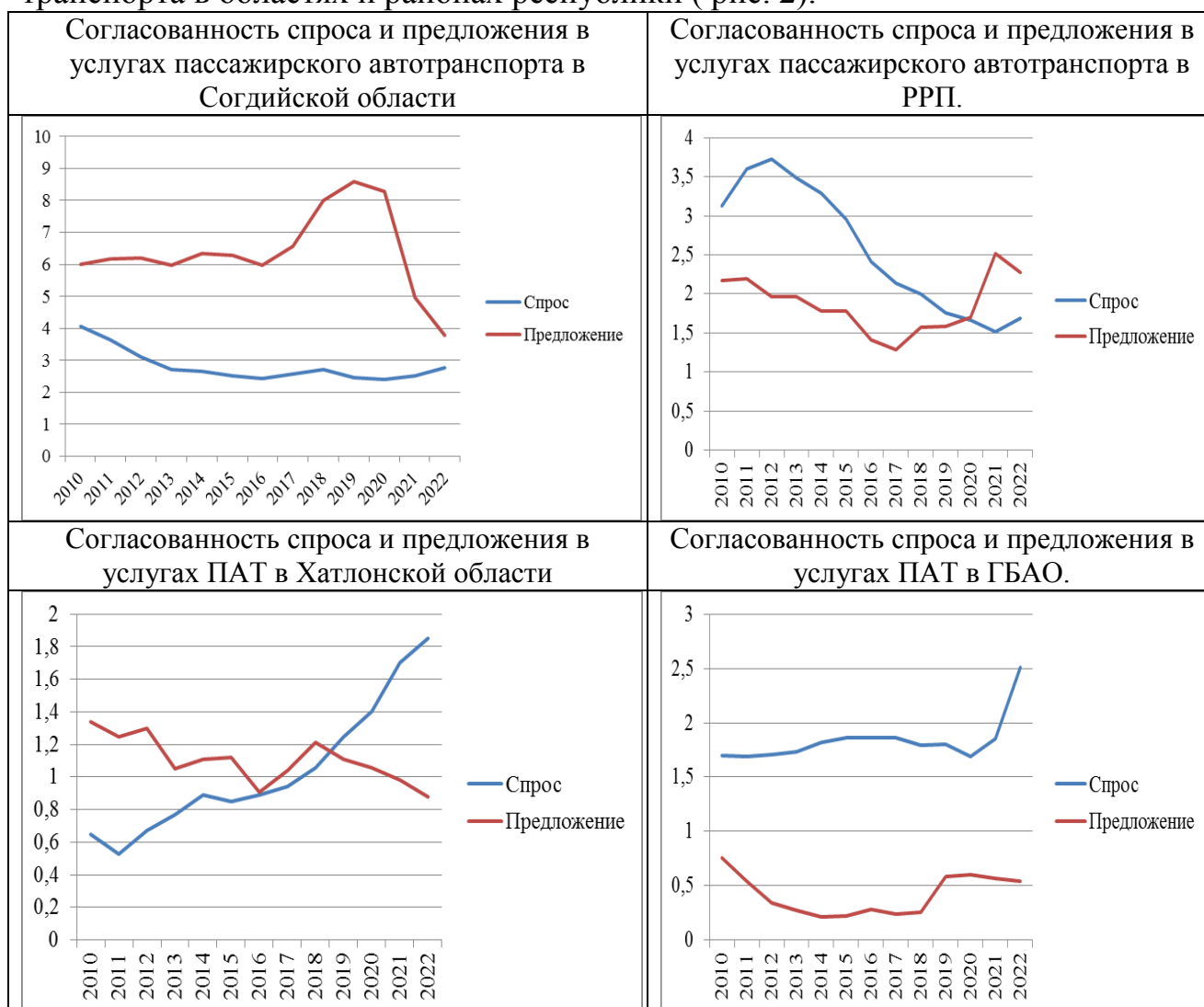
№ п/п	Вид экономико-математической модели
Согдийская область	
1.	$Y = 7201,65427 + 182,29709 * X_8 - 9,56015 * X_9 - 76,64306 * X_{10} + 2204,33372 * X_{17} - 2566,44489 * X_{19} + 268,05894 * X_{20} + 119,59627 * X_{25} + 73,62162 * X_{27}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,98856)^2 * 100\% = 0,97726 * 100\% = 97,73\%$; $F_{набл} = 21,48569$, $F_{крит}(0,05; 8; 4) = 6,04104$, $F_{набл} > F_{крит}$
Хатлонская область	
2.	$Y = 3994,58286 - 82,35044 * X_4 - 770,45507 * X_{10} + 1633,29681 * X_{12} + 96,62025 * X_{13} + 8049,41314 * X_{17} + 21,46335 * X_{18} - 72,28637 * X_{21}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,99733)^2 * 100\% = 0,99467 * 100\% = 99,47\%$; $F_{набл} = 133,28496$, $F_{крит}(0,05; 7; 5) = 4,87587$, $F_{набл} > F_{крит}$
Районы республиканского подчинения	
3.	$Y = -99331,31951 - 3,55120 * X_3 - 74,13558 * X_6 + 196604,60265 * X_{13} - 175,62921 * X_{14} - 11791,05376 * X_{19} - 733,33874 * X_{20} + 1641,93056 * X_{21} + 17,14697 * X_{23}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,99649)^2 * 100\% = 0,99299 * 100\% = 99,30\%$; $F_{набл} = 70,91242$, $F_{крит}(0,05; 8; 4) = 6,04104$, $F_{набл} > F_{крит}$
Горно-Бадахшанская автономная область	
4.	$Y = -3311,80757 + 48,52303 * X_2 + 180,40372 * X_3 + 54,54265 * X_4 + 42,51575 * X_{10} - 6,87606 * X_{14} - 104,37381 * X_{18} + 12,22404 * X_{22}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,98503)^2 * 100\% = 0,97029 * 100\% = 97,03\%$; $F_{набл} = 23,3301737208584$, $F_{крит}(0,05; 7; 5) = 4,875871696$, $F_{набл} > F_{крит}$

Источник: составлено на основе расчетов автора

Полученные данные (табл.7) свидетельствуют об адекватности реального процесса обслуживания населения и статистической значимости построенных экономико-математических моделей. Разработанные ЭММ позволяют выявить основные значимые факторы и разработать приоритетные направления для удовлетворения спроса в условиях сельской местности Таджикистана.

Используя показатель средней численности поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта, проведен сравнительный анализ

согласования спроса и предложения в услугах ПАТ в селах и кишлаках, приходящего на одного жителя в год при использовании различных видов транспорта в областях и районах республики (рис. 2).



Источник: расчеты автора на основе Статистических сборников: 1. Регионы Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. – 328с.; 2. Численность населения Республики Таджикистан на 1январ. 2023. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. –55с.; 3. Статистический ежегодник Республики Таджикистан - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – 419с.

Рисунок 2 - Согласованность спроса и предложения в услугах пассажирского автотранспорта в сельской местности Республики Таджикистан

Полученные результаты (рис.2) показывают, что в последние годы в Согдийской области и РРП предложение превышает спрос - цена снижается, а в Хатлонской области и ГБАО спрос превышает предложение - цены повышаются.

Результаты анализа показывают, что в процессе выбора транспорта пассажиры придают большее значение предпочтениям в отношении доступности, экономичности, регулярности, технического состояния подвижного состава, безопасности и развитости транспортной инфраструктуры, а степень влияния этих факторов на подвижность оценивается при изменении рыночных условий на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В качестве показателей, характеризующие систему предоставления услуг сельскому населению при усиленной конкуренции рассматриваются: факторы спроса, предложения и внешние факторы. С учетом этого рассмотрена институциональная среда и схема взаимодействия элементов рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, а также проведена классификация факторов спроса на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг на основе использования стратегии проведения маркетинга спроса в зависимости от его состояния, учитывая задачи и стратегию в транспортном предприятии.

Своевременное проведение маркетинговых исследований и использование информационно-инновационных технологий на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг позволит определить состояние спроса на эти услуги, повысит уровень качества обслуживания пассажиров, удовлетворит потребность жителей в передвижении, а также позволит усовершенствовать систему организации управления пассажирского автомобильного транспорта в сельской местности Таджикистана.

6. По результатам внедрения инновационно-транспортных и коммуникационных технологий, исследована организация сельских пассажирских перевозок и выявлены факторы, оценивающие уровень конкуренции на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

В диссертационном исследовании рассмотрены информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) и их внедрение на транспорте. Проведено сравнение традиционного процесса перевозок пассажиров и процесса с использованием блокчейн системы. Использование предложенной технологии блокчейн позволяет обеспечить прозрачность и доступ к документам, а стоимость услуг снижается за счет прозрачности и открытости во взаимодействиях между участниками процесса функционирования на РСПАТУ. Учитывая вышесказанное, концепция развития инновационных коммуникационных технологий в пассажирском транспорте будет реализована на основе:

- повышения уровня качества обслуживания пассажиров, удовлетворение запросов пассажиров и реагирование на тарифную политику являющимися важными показателями, устанавливающие уровень конкурентоспособности и завоевания рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг;

- создания инновационной системы управления и обеспечения баланса инновационно-коммуникационных технологий являющиеся важнейшими условиями обеспечения эффективной и устойчивой работы пассажирского транспорта;

- финансирования инновационно-коммуникационных технологий на основе финансирования за счет грантов;

- повышения качества обслуживания пассажирских перевозок, позволяющее перейти от конкуренции к сотрудничеству между государством и частным сектором за счет комплексного предоставления автотранспортных услуг;

- согласования интересов пассажиров с интересами перевозчиков и разработки эффективных инновационных транспортных технологий

обслуживания сельского населения для повышения эффективности работы перевозчиков и др.

Используя выделенные направления сформулированы приоритетные направления развития инновационно-коммуникационных технологий на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг (табл.8).

Таблица 8. Приоритетные направления развития инновационных и коммуникационных технологий РСПАТУ

№ п.п.	Приоритетные направления развития инновационных и коммуникационных технологий на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг
1	Улучшение благоприятной базы и нормативно-правовой базы пассажирского транспорта в селах
2	Планирование пассажирских расходов и разработка механизма управления ими в сельской местности страны
3	Развитие пассажирских перевозок в республике
4	Развитие системы ценообразования и тарифов на пассажирском автотранспорте занимающихся в сельской территории
5	Повышение надежности автотранспортных средств в условиях горных районов
6	Повышение качества обслуживания пассажирского автотранспорта населением сельских территорий
7	Повышение технического и организационного уровня автотранспортных процессов
8	Повышение уровня конкурентоспособности на РСПАТУ
9	Развитие пассажирского автотранспорта сельской местности с социально – экономического точки зрения
10	Развитие парка пассажирского автотранспорта в территориальных зонах
11	Развитие дорожной сети автотранспорта в горных и труднодоступных районах Республики Таджикистан
12	Развитие линейных сооружений пассажирского автотранспорта на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологии

Источник: предложено автором

В Республике Таджикистан основой развития РСПАТУ является конкурентоспособность автоперевозчиков. Поэтому в работе изучены факторы, определяющие уровень конкурентоспособности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг, а для оценки конкурентоспособности рынка целесообразно использовать комплексный метод используя расчет интегрального показателя, и предложен алгоритм для оценки конкурентоспособности рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг. Интегральный показатель конкурентоспособности рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг рассчитывается:

$$K_{\text{инт}} = K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5, \quad (1)$$

где, K_1 -доля собственных автомобилей в общем количестве ПС; K_2 -технический уровень; K_3 -доля объем услуг в рынке; K_4 -коэффициент спроса и предложение; K_5 –маршрутный коэффициент.

Результаты расчета представлены в таблице 9.

Таблица 9. Результаты расчета оценки конкурентоспособности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

Показатели	Согдийская область	Районы республиканского подчинения	Хатлонская область	Горно-Бадахшанская Автономная область
K_1	0,53	0,53	0,53	0,55
K_2	0,45	0,52	0,57	0,54
K_3	0,86	0,72	0,72	0,67
K_4	1,1	1,07	0,48	0,22
K_5	3,19	3,17	1,57	1,97
$K_{\text{инт}}$	0,72	0,67	0,17	0,1
Общая оценка	средняя	средняя	очень низкая	очень низкая

Источник: расчёты автора

Результаты данных таблицы 9 показывают, что в Согдийской области и РРП наблюдается - средний, в Хатлонской области и ГБАО – очень низкий уровень конкурентоспособности.

Используя полученные результаты обоснованы инновационные варианты развития РСПАТУ. В целом для повышения уровня конкурентоспособности перевозок в сельской местности необходимо принять меры по их урегулированию, повышению доступности и качества перевозок на основе внедрения инновационных и коммуникационных технологий.

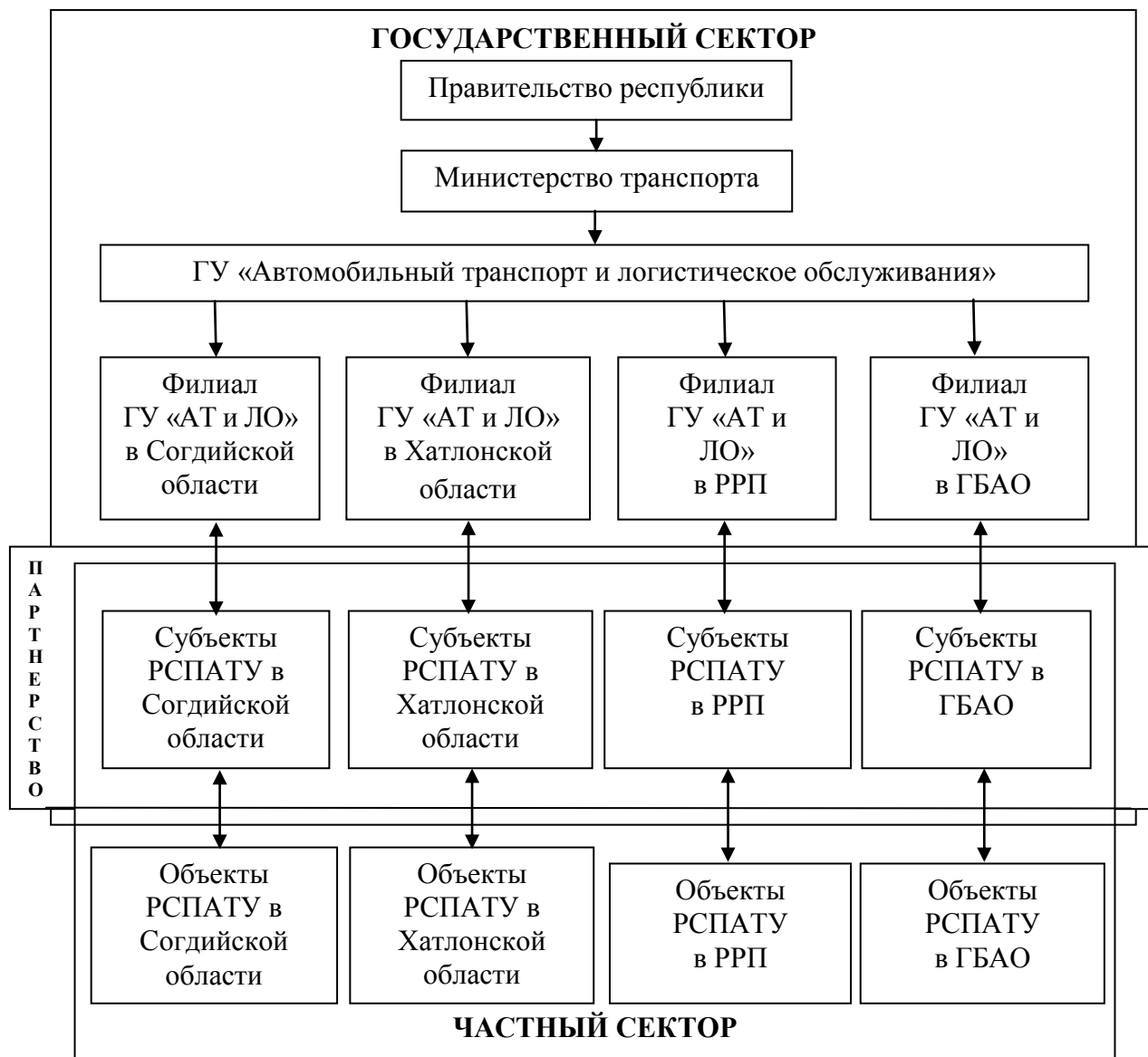
7. Разработан организационно-экономический механизм совершенствования государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на организацию, управление, оптимизацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок

В диссертации предложен и разработан организационно-экономический механизм совершенствования государственно-частного предпринимательского партнерства на РСПАТУ. Для устойчивого развития в сфере государственно-частного предпринимательского партнерства (ГЧПП) и его влияния на организацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок необходимо уточнить формы, модели и механизмы ГЧПП на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг. Поэтому рассмотрены формы, модели, необходимые механизмы ГЧПП. Дана оценка государственной транспортной политики на основе уменьшения государственного регулирования и вмешательства, создании благоприятного климата и условий для развития частной инициативы и конкуренции. Также рассмотрены главные принципы и направления государственной транспортной политики и особенности ее внедрения и влияния в социально-экономические процессы внутри транспортной системы страны. Выделены первоочередные задачи, поиск методов внедрения инноваций в этой сфере и инновационных механизмов решения существующих проблем, необходимостью реализации государственной политики в области регулирования пассажирских перевозок является государственно-частное предпринимательское партнерство.

Особое место уделяется созданию новых структур в сельских районах на базе развития механизма ГЧПП. Для подъема уровня и качества обслуживания пассажиров, полностью освободить перевозчиков от выплат таможенной

пошлины и налога на добавленную стоимость на ввоз современных автотранспортных средств.

Предложен организационный механизм взаимодействия ГЧПП в сфере услуги пассажирского автомобильного транспорта и установлены границы их партнерства (рис. 3).



Источник: составлено автором

Рисунок 3 – Организационный механизм взаимодействия ГЧПП на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

С целью реализация предложенного механизма (рис.3) обоснован и предложен комплекс мероприятий, направленных на развитие конкурентоспособной среды в рамках ГЧПП.

Уточнены функции государства и частного сектора при осуществлении сельских перевозок и предложены рекомендации для увеличения скорости сообщения и сокращения затрат времени на передвижения сельского населения, организации экспрессных режимов движения автобусов, технологические этапы и экономические аспекты обеспечения качества

оказываемых услуг пассажирского транспорта, оценки показателей комфортабельности перевозок, а также контроль за соблюдением перевозочных норм и правил как функцией госорганов регулирования при реализации ГЧПП при осуществлении перевозок, особенно в сельских территориях республики.

Реализация предложенного организационного механизма ГЧПП обеспечит своевременное удовлетворение потребности населения в услугах пассажирского автотранспорта и повышение уровня качества перевозок.

8. Сформулирована стратегия устойчивого развития сельской местности и показатели, оценивающие развитие системы обслуживания населения пассажирским автотранспортом в условиях ограниченности ресурсов

В развивающихся рыночных условиях, решение социально-экономических проблем на селе и обеспечение устойчивого развития сельских территорий должны стать приоритетными направлениями организации управления местных органов исполнительной власти. В основу устойчивого развития сельских территорий целесообразным считается принцип полного учета факторов, влияющих на развитие сельских территорий, как природно-климатических, социально-экономических и факторы времени.

Поэтому выделены долгосрочные, геополитические и социально-экономические приоритеты республики, уточнены стратегические задачи устойчивого развития, а также уточнены ключевые принципы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг с учетом происходящих трансформационных изменений. Кроме того, особое место уделено рассмотрению и расчету показателей, оценивающие развитие системы обслуживания населения пассажирским автотранспортом в условиях ограниченности материальных, финансовых, трудовых и информационных ресурсов. Поэтому считаем целесообразным учитывать и рассматривать:

1. Отношения собственности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.
2. Уровень использования и выделения государственных инвестиций.
3. Наличие механизма госрегулирования рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг.
4. Учет, планирование, организация и управление на РСПАТУ.
5. Наличие средних и малых форм предпринимательства на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.
6. Наличие стратегии развития оказания услуг в сельской местности.
7. Состояние инфраструктуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг.
8. Привлечение частных средств на развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг и ее сегментов.
9. Степень использования инновационных технологий на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.
10. Наличие логистических центров и налаживание связей со странами СНГ, ШОС и дальнего зарубежья.

Данный этап развития экономики предполагает использование новых методов и подходов для формирования стратегии устойчивого развития

сельских территорий и развитие системы оказания пассажирских автотранспортных услуг населению на основе пересмотра принципов и критериев функционирования и развития регионального транспортного комплекса.

В целом, это требует разработки научно-обоснованной концепции развития транспортного обслуживания сельского населения республики используя механизм совершенствования государственного регулирования РСПАТУ.

9. Предложены основные направления совершенствования механизма государственного регулирования в развитии рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг

Регулирование рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг предусматривает сочетание методов административного и экономического воздействия на осуществление перевозки пассажиров автотранспортом в сельской местности, реализации регулирования, как в перспективе, так и реальном процессе. Поэтому проанализированы эффективные регуляторы – методы административного и экономического воздействия государства на РСПАТУ, уточнена цель и выделены основные направления совершенствования механизма государственного регулирования системы оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг (рис. 4).

Основные направления совершенствования механизма госрегулирования системы сельских пассажирских перевозок		
	Финансовая политика, включающая местные и государственные бюджеты	
	Система социального страхования, финансовые проблемы бюджетов государственных организаций	
	Налоговая политика, направленная на стимулирование структурных изменений в национальной экономике и решение их проблем	
	Государственный контроль за кредитными и финансовыми системами, обеспечивающий использование кредитно-финансовых ресурсов потребителями	
	Структурная политика, которая может стимулировать изменения в структуре производства в соответствии с требованиями инновационного развития	
	Повышение эффективности и конкурентоспособности используемого капитала, а также уровня благосостояния сельских жителей	
	Платежный баланс, регулирование операций импорта и экспорта, валютных операций и т. д.	
	Риск неблагоприятных событий, страхование коммерческих, финансовых и производственных рисков	

Источник: составлено автором

Рисунок 4 – Основные направления механизма совершенствования госрегулирования системы сельских пассажирских перевозок

Механизм государственного регулирования развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, предусматривает:

1. Совершенствование технологий пассажирских автотранспортных перевозок на основе логистических принципов организации сельских пассажирских перевозок с учетом изменения объекта управления, а также развития материально-технической базы.

2. Внесение изменений в существующую систему управления субъектами рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг с учетом современных принципов, позволяющих совершенствовать систему за счет повышения самостоятельности хозяйствующих субъектов, организации и управления сельскими пассажирскими перевозками, в том числе создания современных рыночных бизнес-структур.

3. Формирование и развитие конкурентной среды, осуществление активной антимонопольной политики, сочетание разных методов управления рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг.

Используя результаты проведенного анализа мирового опыта и современной системы оказания пассажирских автотранспортных услуг, выделены формы госрегулирования автотранспортной деятельности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

Рассмотренные системы, формы и методы госрегулирования автотранспортной деятельности в Республике Таджикистан отличаются своим разнообразием, и их нужно применять в едином комплексе в рамках реализации автотранспортной политики страны.

10. Обоснованы и предложены основные направления развития РСПАТУ по результатам экспериментальных расчетов прогнозирования параметров работы автотранспортной системы и выбора приоритетов в условиях областей и районов Таджикистана при реализации Национальной стратегии развития Таджикистана на период до 2030 года

В современных условиях дальнейшее развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг непосредственно связано с реализацией требований рынка. В этих условиях важным является свободный доступ к рынку всех субъектов, оказывающих транспортные услуги сельским жителям. Используя результаты анализа современного состояния и развития системы сельского пассажирского автотранспорта, уточнены основные решаемые задачи, разработаны рекомендации по совершенствованию транспортного обслуживания на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В диссертационном исследовании произведен расчет прогноза показателей, характеризующих функционирование и развитие пассажирской автотранспортной системы на 2025-2030 годы (табл. 10) на основе использования методов факторного и корреляционно-регрессионного анализа, а также метод матричного исчисления.

Таблица 10. Результаты прогнозирования показателей системы пассажирской автотранспортной системы в Республике Таджикистан на 2025-2030 годы

№ п/п	Наименование показателей	Усл. обоз.	Прогноз							
			Согд. обл.		Хатл. обл.		РРП		ГБАО	
			2025	2030	2025	2030	2025	2030	2025	2030
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, ед.	Z ₁	2567	2650	198,0	278,0	173,0	212,0	165	174
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	Z ₂	80,0	120,0	123,0	193,0	33,0	57,0	22,0	28,0
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	Z ₃	3307,0	3497	2928,0	3735	1894,0	2104,0	646,0	710,0
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	Z ₄	5670,0	5776	1803,0	2015	2398	2585	348,0	365,0
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, ед.	Z ₅	187807	203318	111773	120804	113862	124897	11933	13852
6.	Число, выданное лицензий на автобусные перевозки, ед.	Z ₆	6464	6713	1114	1390	3750	3914	368	432
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	Z ₇	79	82	74,3	75,8	72,5	73,4	67	68
8.	Маршрутный коэффициент	Z ₈	2,5	2,9	1,63	1,70	3,21	3,38	1,98	2,10
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	Z ₉	18,31	18,87	18,16	19,6	18,1	19,4	18,3	19,4
10.	Коэффициент технической готовности	Z ₁₀	0,71	0,72	0,70	0,76	0,79	0,81	0,69	0,74
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	Z ₁₁	353	363	200	212	169	176	46	51
12.	Количество работников АТП в регионе, ед.	Z ₁₂	3621	3960	2829	3156	747	795	371	387
13.	Количество линейных сооружений, ед.	Z ₁₃	519	544	423	464	407	441	29	36

Источник: расчеты автора

Из таблицы 10 видно, что для полного удовлетворения потребности сельского населения в пассажирских автотранспортных услугах и усвоения прогнозных объемов в сельской местности в 2030 году в Согдийской области, Хатлонской области и РРП потребует увеличения удельного веса пассажирского автотранспорта, обслуживающего в селах. В Хатлонской области необходимо увеличить среднюю вместимость и удельный вес автобусов, обслуживающих сельские населенные пункты, а также увеличить долю автобусов средней вместимости.

В районах республиканского подчинения требуется увеличить среднюю вместимость и удельный вес автобусов средней вместимости, в ГБАО необходимо увеличение доли автобусов, обслуживающих на территории

сельских населенных пунктов. Также необходимо приобретение автобусов с горной модификацией (адаптированные к условиям высокогорья), и для удовлетворения потребности населения ГБАО необходимо повысить уровень коэффициента технической готовности автобусов на 7,3%.

Обоснованы и предложены следующие приоритетные направления инновационного развития РСПАТУ:

- разработка и реализация расписания движения автобусов на сельских маршрутах.
- систематическое рассмотрение жалоб сельских граждан и принятие мер по оказанию автотранспортных услуг и повышению их качества.
- развитие системы диспетчерского руководства и контроля за работой автобусов и микроавтобусов на маршрутах на основе внедрения автоматизированных информационных систем управления.
- совершенствование составления графика выпуска автобусов и маршрутных такси на линию.
- принятие мер, способствующих повышению скорости сообщения.
- совершенствование договорной системы между транспортниками и сельскохозяйственными организациями при выделении им автобусов.
- организация обслуживания населения сельской местности на основе проведения тендеров со стороны местных Хукуматов.
- разработка научно-обоснованных тарифов при осуществлении сельских пассажирских перевозок
- организация работы автобусов на основе введения изменений в режиме их движения на сельских маршрутах.
- развитие системы обслуживания легковыми автомобилями такси в сельских районах.
- соблюдение сроков службы автотранспортных средств и повышение уровня качества текущего и капитального ремонта.
- совершенствование МТБ перевозчиков.
- ликвидация простоев транспортных средств по организационным причинам.
- организация качественной, своевременной и мобильной системы оказания технической помощи транспортным средствам на линии.
- совершенствование системы морального стимулирования работников.
- предусмотреть меры, способствующие соблюдению трудовой дисциплины всеми работниками транспортных предприятий.
- улучшение условий труда работников транспортных предприятий.
- организация системы повышения квалификации работников АТП.
- совершенствование структуры парка на основе учета специфики сельских пассажирских перевозок.
- систематическое совершенствование маршрутной сети на основе исследования пассажиропотоков.
- улучшение транспортного обслуживания сельских населенных пунктов, а также совершенствование условий труда работников линейных сооружений.

- распространение передовых методов вождения автобусов и маршрутных такси.
- развитие системы лицензирования транспортной деятельности при осуществлении сельских перевозок и предоставление льгот.
- организация регулярных перевозок путем, выбранным по конкурсу индивидуальными перевозчиками.
- необходимость изучения международного опыта, для осуществления анализа действующих законодательств, четкое определение государственной политики.
- подготовка специалистов, открытие научных инновационных центров на базе ведущих ВУЗов Таджикистана.
- нехватка широкого освещения данного рынка в СМИ. Необходима разработка программы в формировании масштабных дискуссионных и информационных площадок. В настоящее время в информационном пространстве в основном массируется неэтичное поведение водителей.
- обеспечение прозрачности процессов выполнения автомобильных перевозок для всех контролирующих органов и общественности.
- целесообразное создание реальной карты сельских пассажирских автотранспортных услуг и прогнозной карты на период до 2030 годы.

Таким образом, реализация предложенных мероприятий способствует повышению эффективности развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, что обеспечит рост экономики и благосостояние жизни населения сельской местности и страны в целом.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

На основе полученных результатов сформулированы выводы и предложения, которые состоят из таких пунктов:

1. В условиях инновационного развития экономики Таджикистана ведущее место отводится активизации роли рынка предоставляемых услуг, развитию автотранспортного обслуживания и его действующей инфраструктуры. Результаты проведенного анализа свидетельствуют о том, что для ускоренного развития автотранспортного комплекса и РСПАТУ направляются огромные суммы инвестиций из разных источников. В основном эти средства в республике направлены на строительство и реконструкцию автодорог, туннелей, сооружений и др., что позволило сформировать эффективную транспортную инфраструктуру в стране.

2. На основе комплексного исследования особенностей функционирования и развития транспортного комплекса и их учета выделены следующие важнейшие признаки системы пассажирского автотранспорта: а) функциональность (объект) - пассажирские автобусные перевозки; б) территориальность - ограниченность системы транспорта в масштабе территории, области, региона, зоны и района; в) организационно-экономическое и управленческое единство - наличие единого органа управления - Министерство транспорта и наличие различных собственников в республике.

3. Результаты исследования позволили уточнить и выделить такие задачи развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг:

Функционирование многоукладных форм собственности в результате разгосударствления и приватизации звеньев, объектов и инфраструктуры РСПАТУ;

Улучшение состояния материально-технической базы рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг за счет привлечения различных видов инвестиций и совершенствования механизма государственного регулирования рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг;

Создание условий по развитию системы организации, планирования и оптимизации системы управления РСПАТУ в условиях рыночных трансформаций;

Оценка применения и выбор рациональных форм осуществления предпринимательской деятельности (государственных, частных, малых, средних, коллективных и др.) на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг и его инфраструктуры;

Формирование стратегии ускоренного развития сельских территорий и обоснованный выбор рациональных форм организации пассажирских автотранспортных услуг в сельских районах;

Планирование, оптимизация и регулирование работы транспортных перевозчиков и инфраструктуры РСПАТУ используя современные методы, инструменты и механизмы с учетом конкурентных отношений;

Нахождение источников финансирования и средств, формирующих схемы развития, размещения и работы субъектов рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг;

Улучшение инновационно-маркетинговой деятельности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг, функционирование единого комплекса материального обращения в транспортной системе народного хозяйства, создание универсальных автотранспортных предприятий;

Обоснование приоритетных направлений развития экономических и транспортных связей со странами СНГ, ШОС, ЕАЭС и странами запада.

4. Используя результаты анализа современного состояния РСПАТУ дана оценка уровня функционирования пассажирского автомобильного транспорта и выделены следующие тенденции с учетом важности транспортного обслуживания на сельских территориях республики:

- расширение сети пассажирских АТП в сельскохозяйственных районах;
- организация филиалов пассажирских автотранспортных предприятий в центрах тяготения;
- создание сети пассажирских терминалов, пунктов продажи билетов и павильонов на автобусных маршрутах;
- распространение передовых форм и методов организации транспортного обслуживания в сельской местности и т.п.

5. Оценивая состояние, тенденции развития и закономерности процесса организации, планирования и предоставления пассажирских автомобильных

услуг, рассмотрены возможности их улучшения на основе обеспечения развития производственной и социальной инфраструктуры страны и сельскохозяйственного региона. С учетом вышеотмеченного в исследовании определена совокупность факторов, которые оценивают спрос сельского населения в пассажирских автотранспортных услугах:

- факторы производственного и экономического характера;
- факторы социального, демографического и культурно-бытового характера;
- факторы, характеризующие возможность и целесообразность поездки;
- факторы, характеризующие реформу сельского хозяйства;
- другие факторы.

6. Учитывая отобранный перечень факторов разработана и предложена экономико-математическая модель подвижности населения по Согдийской, Хатлонской и Горно-Бадахшанской области, а также районов республиканского подчинения. Полученные результаты свидетельствуют о достоверности и адекватности полученных моделей в практике предоставления автотранспортных услуг с учетом уровня социально-экономического развития территорий и применения инновационных ресурсов.

7. Для согласования спроса с предложением осуществлено прогнозирование показателей, характеризующие спрос населения в услугах пассажирского автотранспорта по Согдийской, Хатлонской, ГБАО и РРП.

8. В современных условиях приоритетными задачами совершенствования рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане считаются:

- организация рациональных маршрутов по осуществлению регулярных перевозок в рамках перспективных схем пространственного развития, учитывая плотность населения и обеспечения транспортного обслуживания сельских населенных пунктов;
- разработка современной модели оптимизации работы различных транспортных перевозчиков по маршрутам организованных в пределах сельских населенных пунктов и между ними;
- обеспечение высокого качества оказываемых услуг на основе внедрения инновационных перевозочных технологий и соблюдения стандартов, роста комфортности перевозок и др.

9. Важное значение отведено обоснованию, разработке и уточнению следующих форм госрегулирования работы автомобильного транспорта на рынке сельских пассажирских автоперевозок:

- выделение обслуживающих секторов со сходными организационно-коммерческими и эксплуатационными условиями в структуре рынка, а также уточнение статуса предприятий, функционирующих в ее составе;
- уточнение требований и правил по допуску создаваемых автотранспортных предприятий различных видов собственности для работы в сегментах рынка сельских пассажирских перевозок;
- улучшение механизма лицензирования деятельности обслуживающих перевозчиков на рынке, а также усиление контроля за выполнением ПАТП

требований, согласно выданным документам, использование санкций при их нарушении;

– совершенствование механизма ценообразования, установления тарифов и контроль за их применением на РСПАТУ, а также развитие механизма налогового регулирования транспортной деятельности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг;

– анализ, оценка, учет и контроль состояния транспортного обслуживания в различных сегментах рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, функционирование транспортной биржи;

– функционирование эффективной системы оказания государственной поддержки и помощи предприятиям различных форм собственности и финансирование отдельных проектов в области сельского пассажирского транспорта, а также выдача дотаций транспортным перевозчикам с целью покрытия убытков и обеспечения роста рентабельности перевозок;

– формирование технических и экостандартов, соблюдения норм охраны труда в сфере автотранспорта и усиление контроля за их выполнением;

– развитие системы социального обеспечения на транспорте;

– разработка и применение административно-организационных и экономических рекомендаций по концентрации потенциала транспортных перевозчиков и его применения в чрезвычайных ситуациях и другие.

10. Обоснованы и предложены приоритетные направления развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан на период реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ НАУЧНЫХ ТРУДАХ:

а) Монографии

1. Джалилов У.Дж. Проблемы и перспективы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане: под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. Монография. – Душанбе: ГУП «Матбаа», 2024. – 382 с. -23,9 п.л.

2. Джалилов У.Дж. Формирование и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики Республики Таджикистан. / У.Дж. Джалилов, П.Д. Ходжаев: под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. Монография. – Душанбе: «Ирфон», 2019. – 162 с. -10,125 п.л. (в соавторстве, автором – 9, 0 п.л.).

б) Учебники и учебные пособия

3. Джалилов У.Дж. Единая транспортная система: учебное пособие (на тадж. языке)/ Н.Ш. Мирзоева, У.Дж. Джалилов. – Душанбе: ТТУ, 2019. – 127 с. – 7,9 п.л. (в соавторстве, автором 4,0 п.л.).

4. Джалилов У.Дж. Правовое регулирование транспортной деятельности: учебное пособие (на тадж. языке)/ А.Б. Султонов, У.Дж. Джалилов, А.А. Раджабов, Ф.М. Юнусов. – Душанбе: ТТУ, 2017. – 224 с. – 14,0 п.л. (в соавторстве, автором 3,5 п.л.).

5. Джалилов У.Дж. Применение математических методов в организации транспортного процесса: учебное пособие (на тадж. языке) / Ш.К. Шодиев, А.А. Раджабов, У.Дж. Джалилов.— Душанбе: ТТУ, 2016. — 72 с. — 4,5 п.л. (в соавторстве, автором 1,5 п.л.).

6. Джалилов У.Дж. Организация автомобильных перевозок: учебное пособие (на тадж. языке). / О.К. Сангинов, Ф.М. Юнусов, Ш.К. Шодиев, А.А. Раджабов, У.Дж. Джалилов.— Душанбе: ТТУ, 2012. — 80 с. — 5,0 п.л. (в соавторстве, автором 1,0 п.л.).

7. Джалилов У.Дж. Пассажирские автомобильные перевозки: учебное пособие. / О.К. Сангинов, П.Д. Ходжаев, У.Д. Джалилов.— Душанбе: ТТУ, 2006. — 88 с. — 5,5 п.л. (в соавторстве, автором 1,83 п.л.).

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

8. Джалилов У. Дж. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане / У.Дж. Джалилов, К.Р. Раджабов // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. — 2024. — № 1. — С. 100-105. — 0,4 п.л. (в соавторстве, автором 0,2 п.л.)

9. Джалилов У.Дж. Исследование формирования тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан / У.Дж. Джалилов// Российский экономический интернет-журнал. —2023. —№4. URL: © Джалилов У.Дж., Российский экономический интернет-журнал 2023, № 4. -1,0 п.л.

10. Джалилов У.Дж. Методологические основы инноваций как фактор устойчивого развития социально-экономической системы / У.Дж. Джалилов // Таджикистан и современный мир. — 2022. — № 2(78). — С. 203-214. -0,75 п.л.

11 Джалилов У.Дж. Влияние инноваций на развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг / У.Дж. Джалилов // Ученые записки Худжандского государственного университета им. академика Б. Гафурова. Серия: Естественные и экономические науки. — 2022. — Т. 61, № 2. — С. 111-119. -0,56 п.л.

12. Джалилов У.Дж. Эффективность развития автотранспортного обслуживания населения сельской местности Республики Таджикистан / У.Дж. Джалилов // Экономика Таджикистана. — 2021. — № 4-1. — С. 59-66. -0,56 п.л.

13. Джалилов У.Дж. Состояние и основные направления развития пассажирской автотранспортной системы сельской местности Республики Таджикистан / У.Дж. Джалилов // Экономика Таджикистана. — 2021. — № 3. — С. 91-95. -0,31 п.л.

14. Джалилов У.Дж. Специфические особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане / У.Дж. Джалилов // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. — 2020. — № 7. — С. 90-97. -0,5 п.л.

15. Джалилов У.Дж. Исследование структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг Таджикистана / У.Дж. Джалилов // Вестник

Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2020. – № 6. – С. 52-60. -0,56 п.л.

16. Джалилов У.Дж. Методологические основы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг / Р.К. Раджабов, У.Дж. Джалилов // Таджикистан и современный мир. – 2019. – № 5(68). – С. 102-115. -0,88 п.л. (в соавторстве, автором 0,44 п.л.)

17. Джалилов У.Дж. Формирование стратегии устойчивого развития сельских территорий и системы транспортного обслуживания населения сельской местности / У.Дж. Джалилов // Экономика Таджикистана. – 2018. – № 1. – С. 41-51. -0,69 п.л.

18. Джалилов У.Дж. Исследование факторов, влияющих на формирование потребности сельского населения Республики Таджикистан в услугах пассажирского автомобильного транспорта / У.Дж. Джалилов, Ф.М. Юнусов // Политехнический вестник. Серия: Инженерные исследования. – 2018. – № 1(41). – С. 151-168. -1,125 п.л. (в соавторстве, автором 0,6 п.л.)

19. Джалилов У.Дж. Оценка потребности населения города Душанбе в услугах пассажирского транспорта в зависимости от их численности/ У.Дж. Джалилов, Г.З. Атобекова и др.// Политехнический вестник. Серия: Инженерные исследования. – 2018. – № 2(42). – С. 76-80. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,1 п.л.)

20. Джалилов У.Дж. Особенности эффективного использования ресурсного потенциала рынка услуг пассажирского автотранспорта/ М.И. Исмоилов, У.Дж. Джалилов, П.Д. Ходжаев // Политехнический вестник Серия: интеллект. инновации. инвестиции. – 2018. – № 4(44). – С. 89-95. -0,44 п.л. (в соавторстве, автором 0,15 п.л.)

21. Джалилов У.Дж. Экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автомобильного транспорта / Р.К. Раджабов, У.Дж. Джалилов // Вестник Российского университета кооперации. – 2016. – № 1(23). – С. 77-80. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,13 п.л.)

22. Джалилов У.Дж. Основные направления развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг в Республике Таджикистан / У.Дж. Джалилов // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2016. – № 2/2(197). – С. 78-83. -0,37 п.л.

23. Джалилов У.Дж. Рынок сельских пассажирских транспортных услуг в условиях переходной экономики / У.Дж. Джалилов, Р.К. Раджабов // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2015. – № 2/3(165). – С. 284-292. -0,56 п.л. (в соавторстве, автором 0,3 п.л.)

24. Джалилов У.Дж. Выбор направлений совершенствования транспортного обслуживания сельского населения в Республике Таджикистан / Р.К. Раджабов, У.Дж. Джалилов // Вестник Таджикского технического университета. – 2015. – № 3(31). – С. 155-160. -0,38 п.л. (в соавторстве, автором 0,19 п.л.)

Г) Статьи в других научных изданиях

25. Джалилов У.Дж. Разработка экономико-математической модели потребности сельского населения Согдийской области в услугах пассажирского автомобильного транспорта/ У.Дж. Джалилов, М.И. Исмоилов, Х.Ш. Раджабова // Политехнический вестник (серия: интеллект, инновация, инвестиция) – 1(65). – Душанбе, 2024. – С. 83–87. -0,31п.л. (в соавторстве, автором 0,1 п.л.)

26. Джалилов У.Дж. Цифровизация платежей: ключ к более широкому использованию общественного транспорта/ Р.С. Саломзода, У.Дж. Джалилов, Н.Х. Кодирзода // Материалы респ. науч.-практ. конф. “Актуальные вопросы перехода к цифровой экономике в Республике Таджикистан: институциональные, отраслевые и технические аспекты” (25-26 апреля 2024г.). ТТУ им. акад. М.С. Осими -Душанбе, 2024. -С.30–35. -0,38п.л. (в соавторстве, автором 0,125 п.л.)

27. Джалилов У.Дж. Год цифровой трансформации общественного транспорта/ А.Б. Султонов, У.Дж. Джалилов // Материалы респ. науч.-практ. конф. “Актуальные вопросы перехода к цифровой экономике в Республике Таджикистан: институциональные, отраслевые и технические аспекты” (25-26 апреля 2024г.). ТТУ им. акад. М.С. Осими -Душанбе, 2024. -С.36–38. -0,19п.л. (в соавторстве, автором 0,1 п.л.)

28. Джалилов У.Дж. Цифровизация в современном пассажирском и грузовом транспорте/ Х.Ш. Раджабова, У.Дж. Джалилов // Материалы респ. науч.-практич. конф. “Актуальные вопросы перехода к цифровой экономике в Республике Таджикистан: институциональные, отраслевые и технические аспекты” // ТТУ им. акад. М.С. Осими (25-26 апреля 2024г.). Душанбе, - 2024. - С.106–109. -0,25 п.л. (в соавторстве, автором 0,12 п.л.)

29. Джалилов У.Дж. Влияние цифровой геолокации пассажиров на работу общественного транспорта / У.Дж. Джалилов, А.Б. Султонов // Материалы респ. науч.-практ. конф. “Актуальные вопросы перехода к цифровой экономике в Республике Таджикистан: институциональные, отраслевые и технические аспекты” (25-26 апреля 2024г.). ТТУ им. акад. М.С. Осими -Душанбе, 2024. - С.121–123. 0,19п.л. (в соавторстве, автором 0,1 п.л.)

30. Джалилов У.Дж. Цифровизация в сфере транспорта / У.Дж. Джалилов, М.И. Исмоилов // Материалы IX-межнар. науч.-практич. конф. “Наука-основа инновационного развития” (18-19 апреля 2024г.) // ТТУ им. акад. М.С. Осими. Душанбе. - 2024. - 337с. С.79–81. 0,19п.л. (в соавторстве, автором 0,1 п.л.)

31. Джалилов У.Дж. Разработка пассажирских тарифов для автомобильного транспорта в сельской местности Республики Таджикистан/ У.Дж. Джалилов // Наука молодых — наука будущего: сборник статей III Международной научно-практической конференции (2 февраля 2023 г.). – В 2-х частях. – Часть 2. – Петрозаводск: МЦНП «Новая наука», 2023. – С. 28-33, (Ч.2). -0,38п.л.

32. Джалилов У.Дж. Проблемы развития рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан/ У.Дж. Джалилов, Ш.О. Саидмуродова // Материалы респ. науч.–практ. конф. «Роль транспорта и транспортной инфраструктуры в развитии туристической отрасли» (27-28

сентября 2019г.). – Душанбе, 2019. – С. 129-133. -0,31п.л. (в соавторстве, автором 0,15 п.л.)

33. Джалилов У.Дж. Концептуальные основы развития сферы услуг в условиях рыночной экономике / У.Дж. Джалилов, Т.Н. Зайниддинов // Материалы респ. науч.практ. конф. «Роль транспорта и транспортной инфраструктуры в развитии туристической отрасли» (27-28 сентября 2019г.). – Душанбе, 2019. – С. 121-129. -0,56п.л. (в соавторстве, автором 0,28 п.л.)

34. Джалилов У.Дж. Новые информационные технологии на автомобильном транспорте / А.С. Фохаков, Н.Ш. Мирзоева, У.Дж. Джалилов // Известия АН Республики Таджикистан – №1 (249). – Душанбе: Академия наук Республики Таджикистан, 2018. – С. 99-102. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,08п.л.)

35. Джалилов У.Дж. Финансовые риски автомобильных предприятий / А.С. Фохаков, Н.Ш. Мирзоева, У.Дж. Джалилов // Известия АН РТ – №1 (241). – Душанбе: Академия наук Республики Таджикистан, 2016. – С. 134-137. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,08 п.л.)

36. Джалилов У.Дж. Маркетинговые исследования спроса и предложения рынка автотранспортных услуг/ У.Дж. Джалилов, М.Г. Бобоев, З.К. Шарипов // Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., «Персп. разв. науки и образования» посв. 25-летию независ. Республики Таджикистан и 60-летию ТТУ им. акад. М. С. Осими (3-4 ноября 2016г.). – Душанбе, 2016 –С. 255-258. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,08 п.л.)

37. Джалилов У.Дж. Особенности и задачи развития рынка сельский пассажирский автотранспортный услуг в Республики Таджикистан / Р.К. Раджабов, У.Дж. Джалилов, А.А. Мирзоев // Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., «Перспективы развития науки и образования» посвященной 25-летию независимости Республики Таджикистан и 60-летию ТТУ им. акад. М. С. Осими (3-4 ноября 2016г.).– Душанбе, 2016 – С. 297-301. -0,31п.л. (в соавторстве, автором 0,1п.л.)

38. Джалилов У.Дж. Бизнес планирование на автотранспорте и его роль в решение проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан / А.Б. Султонов, У.Дж. Джалилов, М.И. Исмоилов // Материалы респ. научно - практ. конф. «Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан» (12-14 апреля 2012 года). – Душанбе, 2012. – С. 46-49. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,08п.л.)

39. Джалилов У.Дж. Сравнительная экономическая эффективность транспортного обслуживания / У.Дж. Джалилов, А.С. Фохаков, А.А. Мирзоев // Материалы науч.-практ. конф. «Инновационная направления совершенствовании изучения технологических дисциплин в учебных заведениях», посвящено 20-летию независимости Республики Таджикистан и 80-летию ТГПУ им. С. Айни (15 ноября 2011г.). – Душанбе, 2011. – С. 56-58. -0,19п.л. (в соавторстве, автором 0,06п.л.)

40. Джалилов У.Дж. Лицензирование пассажирских автобусных перевозок / А.С. Фохаков, У.Дж. Джалилов, М.И. Исмаилов // Материалы V-й Международной научно-практической конференции посвящено 20-летию независимости Республики Таджикистан и 55-летию ТТУ. Часть 2 (13-15

октября 2011г.) – Душанбе, 2011. – С. 183-184. -0,13п.л. (в соавторстве, автором 0,04п.л.)

41. Джалилов У.Дж. Основные критерий определение эффективности транспортного обслуживания населений горных регионов / А.С. Фохаков, У.Дж. Джалилов // Материалы респ. научно-практ. конф. посв. 20-летию госуд. независимости Республики Таджикистан, 55-летию ТТУ им. акад. М.С. Осими и 15-летию факультета Инженерного бизнеса и менеджмента «Актуальные проблемы экономической безопасности Республики Таджикистан», (26 ноября 2011г.). – Душанбе, 2011. – С. 170-172. -0,19 п.л. (в соавторстве, автором 0,09п.л.)

42. Джалилов У.Дж. Приватизация автомобильного транспорта Республики Таджикистан / Ф. М. Юнусов, А.А. Раджабов, М.И. Исмоилов, У.Дж. Джалилов // Сборник научных трудов Таджикского технического университета. №3 – Душанбе: ТТУ имени академика М.С. Осими, 2007. – С. 44-45. -0,13п.л. (в соавторстве, автором 0,03п.л.)

43. Джалилов У.Дж. Совершенствование анализа финансово–хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / У.Дж. Джалилов, П.Д. Ходжаев // Материалы респ. научно-практ. конф. «Проблемы реформирования бухгалтерского учета и аудита в Республике Таджикистан» (31 марта 2006г.). – Душанбе, 2006. – С.148-151. -0,25п.л. (в соавторстве, автором 0,12п.л.)

44. Джалилов У.Дж. Оценка финансово–хозяйственной деятельности автотранспортных предприятий / П.Д. Ходжаев, У.Дж. Джалилов // Материалы респ. научно-практ. конф. «Проблемы реформирования бухгалтерского учета и аудита в Республике Таджикистан» (31 марта 2006г.). – Душанбе, 2006. – С. 151-155. -0,31п.л. (в соавторстве, автором 0,16п.л.)

Подписано к печати 24.08.2024г.
Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная.
Тираж 100 экз. Объем 2,5 п.л. Заказ № 188

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