

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)

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание ученой степени доктора экономических наук

Душанбе – 2024

Работа в Таджикском техническом университете имени академика М.С.Осими

Научный консультант: доктор экономических наук, профессор Раджабов

Раджаб Кучакович

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	5
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ	16
1.1. Рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг в структуре национальной экономики	16
1.2. Исследование структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг	28
1.3. Особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях	40
ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ	58
2.1. Методологические основы инновационной деятельности как фактор устойчивого развития социально-экономических систем	58
2.2. Влияние инноваций на развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг	75
2.3. Исследование ценообразования на оказания пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности Республики Таджикистан	94
2.4. Адекватная система управления инновационной деятельности и ее формирование на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг	126
ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН	151
3.1. Анализ состояния и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг населению в Республике Таджикистан	151
3.2. Факторы, влияющие на формирование потребности сельского населения в услугах пассажирского автомобильного транспорта	161
3.3. Экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автомобильного транспорта	172
3.4. Согласование спроса и предложения на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг	185

ГЛАВА 4. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ОРГАНИЗАЦИИ СЕЛЬСКИХ ПАСАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	204
4.1. Организация сельских пассажирских перевозок на основе внедрения инновационно-коммуникационных технологий	204
4.2. Исследование факторов, характеризующих уровень конкуренции на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг	229
4.3. Развитие государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на организацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок	244
ГЛАВА 5. ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАСАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН	267
5.1. Стратегия устойчивого развития территорий и системы транспортного обслуживания сельского населения	267
5.2. Совершенствование механизма государственного регулирования системы оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг	280
5.3. Основные приоритетные направления развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан	293
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	306
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	314
ПРИЛОЖЕНИЕ	342

ВВЕДЕНИЕ

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, разработку и реализацию научно-обоснованной 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

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

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 решен один 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 решении различных социальных проблем. К сожалению, Таджикистан удален от основных мировых рынков.

Анализ мирового опыта показывает, что изменения в структуре РСПАТУ играют положительную роль в усилении социальной направленности проводимых реформ и развитию 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.

Функционирование и развитие РСПАТУ 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 РСПАТУ 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 РСПАТУ 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., Егiazаряном 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., Фохакова А.С., Хамроева Ф.М., Факерова Х.Н., 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 РСПАТУ должно предусматривать наличие сферы оказания услуги пассажирского электротранспорта и оказания других видов услуг, имеющие место при пассажирских перевозках на территории сельской местности.

Понятие сельской местности в научной литературе² «...под сельскими территориями понимают обитаемую местность за границами городов, включающую сельские поселения и межнаселенную территорию». По нашему мнению, 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 РСПАТУ, 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

² Вострецова Т.В., Аскарлов А.А. Основы индикативного планирования развития сельских территорий //Вестник АГАУ. - Барнаул: Изд-во АГАУ, 2008. - № 5. - С. 77-82.

пассажирского автотранспорта в сельских районах, формирования стратегии развития сельских территорий, государственного регулирования, а также определение перспектив развития РСПАТУ 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 РСПАТУ;

- 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 РСПАТУ 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 РСПАТУ и другие процессы организационно-экономических отношений, возникающие в процессе совершенствования и развития РСПАТУ.

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

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;

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;

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;

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;

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;

– 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;

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;

7. разработан организационно-экономический механизм совершенствования государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на организации, управления, оптимизации и повышения качества сельских пассажирских перевозок;

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

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

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.

Научная область диссертационной работы соответствует таким пунктам: «4.1-Теоретико-методологические основы анализа проблем развития отраслей сферы услуг; 4.3-Закономерности функционирования и развития отраслей сферы услуг; 4.4-Ресурсный потенциал отраслей сферы услуг и эффективность его использования; 4.5-Формирование и функционирование рынков услуг; 4.7. Ценообразование в отраслях сферы услуг; 4.8-Конкурентоспособность производителей услуг; 4.10-Особенности формирования и развития общественного (государственного) сектора сферы услуг; 4.16-Политика регулирования и поддержки развития отраслей сферы услуг; 4.17-Государственно-частное партнерство в сфере услуг; 4.18-Социально-экономическая эффективность и качество обслуживания населения в отраслях сферы услуг; 4.19 - Особенности малых и средних форм

предпринимательской деятельности в отраслях сферы услуг; 4.20- Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг; 4.21-Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг» Паспорта ВАК Минобрнауки Российской Федерации по специальности 5.2.3- Региональная и отраслевая экономика (Экономика сферы услуг).

Практическая значимость диссертационного исследования и полученных результатах состоит в решении проблем развития РСПАТУ 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 опубликованы в более 40 научных работах автора, общим объемом более 25 п.л., в том числе в 17 рецензируемых журналах ВАК Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

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

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

1.1. Рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг в структуре национальной экономики

В условиях углубления трансформационных процессов рынок транспортных услуг играет ключевую роль в обеспечении устойчивого развития экономики страны на основе эффективного транспортного обслуживания экономики и населения. Существующая транспортная система занимает ведущее место в повышении благосостояния населения и обеспечению экономического роста.

В связи с этим, в работе, в качестве составляющих показателей РСПАТУ, проведен анализ экономического потенциала транспортной системы республики, т.е. установлен удельный вес транспортной системы в народном хозяйстве Республики Таджикистан в процентных соотношениях относительно других составляющих структур национальной экономики.

Анализ экономического потенциала транспортной системы республики производится на основе показателей удельного веса в валовом внутреннем продукте, численности занятых населения и в объеме инвестиций. Это позволило достаточно объективно оценить фактический уровень развития и степень обеспеченности республики в транспортных услугах (табл. 1.1, рис. 1).

Таблица 1.1

Удельный вес транспортной системы в народном хозяйстве Республики
Таджикистан (в %)

Показатели	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.
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

Показатели	2009г.	2010г.	2011г.	2012г.	2013г.	2014г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.
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 стат. сборника РТ: - Душанбе: АСПРТ, 2023. – С.86, 218-219, 292. - 419с.

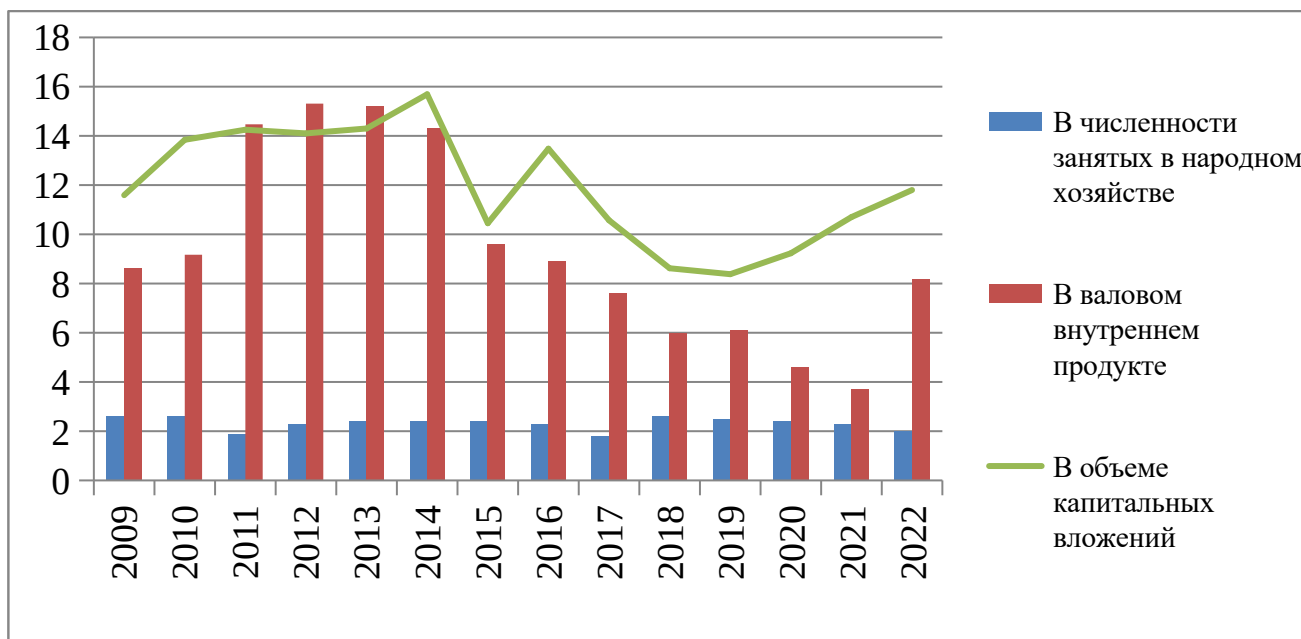


Рисунок 1 - Диаграмма удельного веса транспортной системы в народном хозяйстве Республики Таджикистан, (в %)

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

Из таблицы 1.1 видно, что на долю транспортной системы в 2009 году пришлось 2,6% от всей численности населения, занятого в экономике. За анализируемый период (до 2022г.) удельный вес транспортной системы существенно не изменился.

Анализ данных рисунка 1 свидетельствует о том, что 2009 по 2022 годы также наблюдается несущественное изменение удельного веса объема инвестиции, направляемых в транспортный комплекс.

Эти инвестиции были направлены на строительство автомобильных дорог Душанбе - Бохтар, Куляб - Муминабад, Куляб - Ш. Шохин, Ш. Шохин - Дарвоз, реконструкции существующих транспортных сооружений и автомобильных дорог, международного терминала аэропорта г. Худжанда, строительство

автомобильной дороги Бохтар-Леваканд-Дангара протяженностью более 60 км и др.

Также нами рассчитана доля транспортной системы в валовом внутреннем продукте, в численности занятых в народном хозяйстве и в объеме капитальных вложений в Республике Таджикистан за 2022 год (рис. 2, 3 и 4.).



Рисунок 2 - Диаграмма удельного веса транспортной системы в валовом внутреннем продукте Республики Таджикистан в 2022 году

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

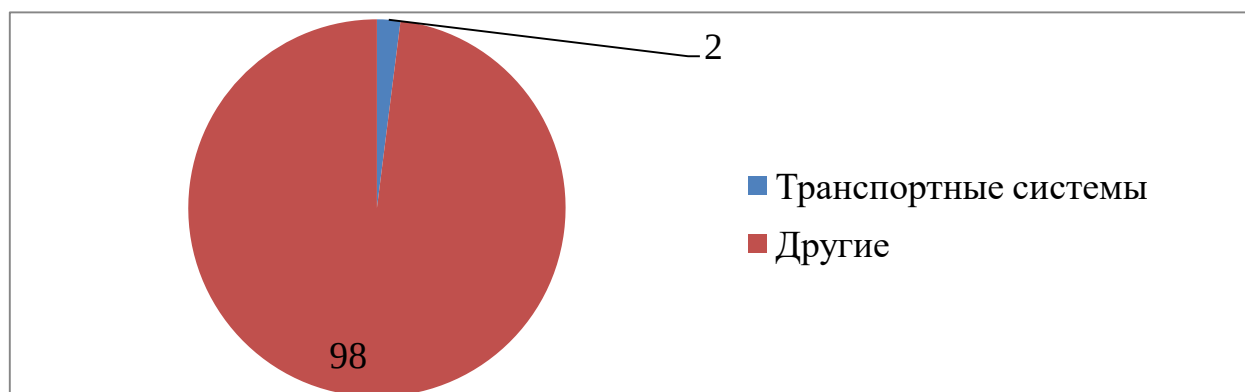


Рисунок 3 - Диаграмма удельного веса транспортной системы в численности занятых в народном хозяйстве Республики Таджикистан в 2022 году

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

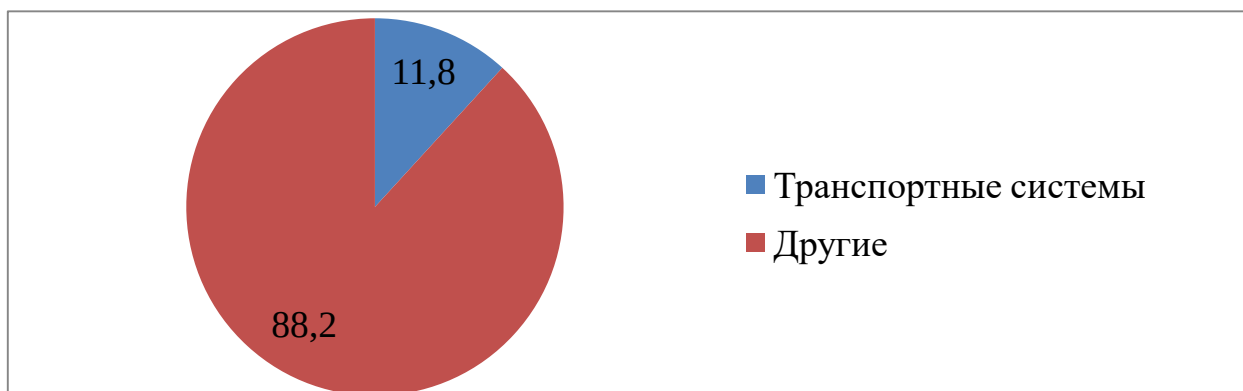


Рисунок 4 - Диаграмма удельного веса транспортной системы в объеме капитальных вложений в Республики Таджикистан в 2022 году

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

Как видно из рисунков 2-4 доля транспортной системы за 2022 год соответственно в валовом внутреннем продукте, в численности занятых в народном хозяйстве и в объеме капитальных вложений составляет 8,2%, 2,0% и 11,8%.

В целом, потенциал транспортного комплекса занимает значительное место в общем экономическом потенциале страны. Однако темпы роста производственных фондов базисных отраслей и инвестиций, направляемых на их реконструкцию и развития, опережают аналогичные показатели в транспортном комплексе областей страны.

При этом приоритетным направлением, способствующим решению проблем, является развитие структурных элементов рынка услуг и в целом в РСПАТУ.

Пассажирский автотранспортный комплекс, как структурный элемент РСПАТУ, удовлетворяет потребности населения сельской местности в передвижениях и при этом способствует решению социальных задач.

Важно заметить, что задачей РСПАТУ является качественное и своевременное удовлетворение потребности населения в услугах пассажирского транспорта путем реализации эффективного транспортного обслуживания в условиях ограниченных ресурсов и имеющейся сети сельской местности.

Классификация РСПАТУ

Признак классификации	Тип РСПАТУ
Соотношение спроса и предложения	Рынок перевозчиков Рынок потребителей
Пространственная характеристика	Республиканская Областная Внутрирайонная
Качественная структура	Потенциальный Обслуживаемый
Маркетинговая деятельность	Целевой Растущий Дополнительный

Источник: составлено автором

Само понятие «сельская местность» трактует территории, находящиеся за пределами городских поселений. Поэтому на основе учета специфических особенностей и вклада пассажирского автотранспорта в РТ, значительную роль играет обеспечение потребности населения в услугах пассажирского автотранспорта, именно на территории сельских местностей, парков различной вместимости и форм собственности.

Считаем, что развитие РСПАТУ является значимой проблемой, решение которой зависит от степени совершенствования автотранспортного процесса, структуры пассажирского парка подвижного состава, транспортной сети, эффективности трудовых и инвестиционных ресурсов.

Следует учесть, что площадь Республики Таджикистан составляет: «141,4 тыс. км² с населением более 10 млн. человек, из которых более 71% проживают в сельской местности. В целом по республике имеется всего 18 городов, 66 поселков, 47 районов, более 367 сельских джамоатов»³, которые включают большое число кишлаков и населенных пунктов.

Проведенный опыт показывает, что, в сфере обслуживания в некоторых областях республики уровень спроса сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта полностью не удовлетворяется. Также в процессе выполнения исследования выявлено, что во время поездки наблюдаются значительные потери времени пассажиров, которые требуют

³ Статистический сборник Республики Таджикистан: - Душанбе: АСПРТ, 2023. – С. 26, 28. -419с.

улучшения регулярности движения. Этим подтверждаются полученные данные по результатам проведенного ряда обследований. При этом также установлено, что в условиях глобализации проблема обслуживания пассажирского автотранспорта занимает третье место после экологической и жилищной обеспеченности. Но около 25% населения приравнивают данную проблему к жилищной проблеме⁴.

Актуальным вопросом считаем развитие РСПАТУ в условиях развития производственной и социальной инфраструктуры. При этом считается, что: «развития инфраструктуры удовлетворяет потребности населения в рамках территориальных преобразований»⁵. Поэтому пассажирский автотранспорт может быть основным элементом⁶. Ряд авторов «выделяют транспортную инфраструктуру»⁷, а другие «региональную, рыночную и социальную инфраструктуру»⁸.

Необходимо отметить, что отнесение элементов к определенной группировке производится на основе определенного вида деятельности в конкретном сегменте рынка.

По производственным целям и масштабу обслуживания пассажирский транспорт относят к инфраструктуре производства, поэтому в условиях сельской местности следует учитывать его социальную значимость. На этой основе, пассажирский автотранспорт можно отнести к инфраструктуре, имеющей социальный характер, а также учитывать специфические особенности функционирования других объектов сферы пассажирских автотранспортных услуг, где с точки зрения оптимизации и развития РСПАТУ в комплексе

⁴ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова. - Душанбе: Дониш, 2007. – 544 с.

⁵ Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/ О.К. Сангинов. Душанбе: Ирфон, 2002.- 145 с.

⁶ Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л. Черникова. - М.: Транспорт, 1981. - 206 с.; Джумаев Д. Проблемы комплексного развития пассажирского автомобильного транспорта Таджикской ССР/ Д. Джумаев. - Душанбе: Ирфон, 1990. - 224 с.

⁷ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова. - Душанбе: Дониш, 2007. – 544 с.

⁸ Там же

устойчивости необходимо учесть принципы взаимоотношений и развитие района.

С учетом вышеизложенного, необходимо провести анализ различных определений относительно понятия «рынок транспортных услуг». Большинство авторов, под «рынком услуг» считают: «во-первых, механизм, который координирует развитие экономики отраслей; во-вторых, рынок это место встречи продавцов и покупателей услуг и; в-третьих рынок это сфера, где происходит обмен услугами; а в-четвертых число покупателей отдельных видов конкретных услуг»⁹.

На основе этого профессор Раджабов Р.К.¹⁰ считает, что: «рынок транспортных услуг в качестве инструмента или средства достижения цели: это наиболее рациональное распределение транспортных ресурсов единой транспортной системы».

Автор работы¹¹ считает «рынок транспортных услуг сложной многофакторной динамической системой особых экономических отношений обмена», также он считает, что «факт создания рынка транспортных услуг и определяют его как сложную экономическую систему». Там же четко выделено, что: «РТУ представляет собой совокупность реальных и потенциальных покупателей и продавцов, форму контактов между ними по поводу обмена специфическим продуктом - транспортными услугами». Кроме этого, оценку понятия РТУ необходимо изучить по их количеству, качеству, свойствам и другим параметрам, а также тенденции развития, особенности самоорганизации, конъюнктуры и пропорции функционирования РТУ.

⁹ Бойматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности/ А.А. Бойматов. - Душанбе: Дониш, 1985. – 280 с.; Брагин Н.И. Государство и рынок/ Н.И. Брагин. -М.: Союз, 2000. -124 с.; Джалилов У.Дж., Раджабов Р.К. Экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автомобильного транспорта// Вестник Российского университета кооперации 1(23)2016. –Чебоксары, 2016.- С.77-80.; Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий/ В.А. Кабинов, Р.К. Раджабов, А.Х. Катаев. - Душанбе: Типография Минобразования, 1993. -128 с.

¹⁰ Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и проблемы развития/ Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х. Саидова.- Душанбе: Дониш, 2007. – 544 с.

¹¹ Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л. Черникова. -М.: Транспорт,1981. - 206 с.; Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.

На основе особенностей территориального развития РТУ отдельные авторы отмечают, что: «рынок транспортных услуг - самоорганизующаяся система, в которой экономические отношения между покупателями, продавцами услуг и другими участниками рынка формируются свободно и самостоятельно, определяются потребности государства и населения в этих услугах, а также влияние государства ограничено механизмом регулирования»¹².

По нашему, наиболее точное определение РТУ выдвигает Р.К. Раджабов¹³. Он отмечает, что: «рынок услуг транспортной инфраструктуры – это прогнозирование, управление и удовлетворение спроса на транспортные услуги посредством выполнения транспортных услуг, транспортно-экспедиционной работы и оказания технического обслуживания и ремонта предприятиям, организациям, людям и территориям».

Поддерживая мнение Р.К. Раджабова, а также особенности развития ПАТ выделим следующие признаки: функциональные признаки - перевозка пассажиров; территориальные признаки - ограниченность системы рамками региона; организационные признаки - единое управление.

Процесс РСПАТУ завершается обменом между субъектами с соблюдением принципов реализации функции системы в условиях конкуренции. При этом выделяем следующие признаки РСПАТУ: свободный доступ и исключение дискриминации потребителей услуг; абсолютное участие в процессе функционирования пассажирской сельской автотранспортной системой (ПСАС); максимально возможный объем оказываемых услуг; свободная конкуренция, которая не влияет на принимаемые решения другими элементами РСПАТУ.

¹² Сангинов О.К. Пассажирский автомобильный транспорт и социально- экономическое развитие горных регионов/ О.К. Сангинов. – Душанбе: Ирфон, 1999. – 70 с.; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. Монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

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

Однако, в условиях свободного РСПАТУ не исключается монополия, поэтому не стоит исключать инфляцию и вынужденную безработицу.

На наш взгляд, следует выделить такие параметры РСПАТУ как спрос, предложение и тариф, с помощью которых можно определить значение данного рынка в структуре национальной экономики. На рисунке 5 показано взаимодействие этих параметров, которые обеспечивают теоретическую основу установления адекватного тарифа.

Между количеством предложенных услуг и ценой спроса существует взаимосвязь, т.е. чем больше дефицит предложенных услуг, тем большую цену платит клиент за эти услуги, и наоборот. Значение параметров и элементов РСПАТУ детально рассмотрено в параграфе 1.2.

Поэтому предприятия ПСАС особое внимание должны уделять образованию тарифа. Повышенный тариф увеличивает число ПАТП. Поведение ПАТП охарактеризовать кривой предложения (рис.5).

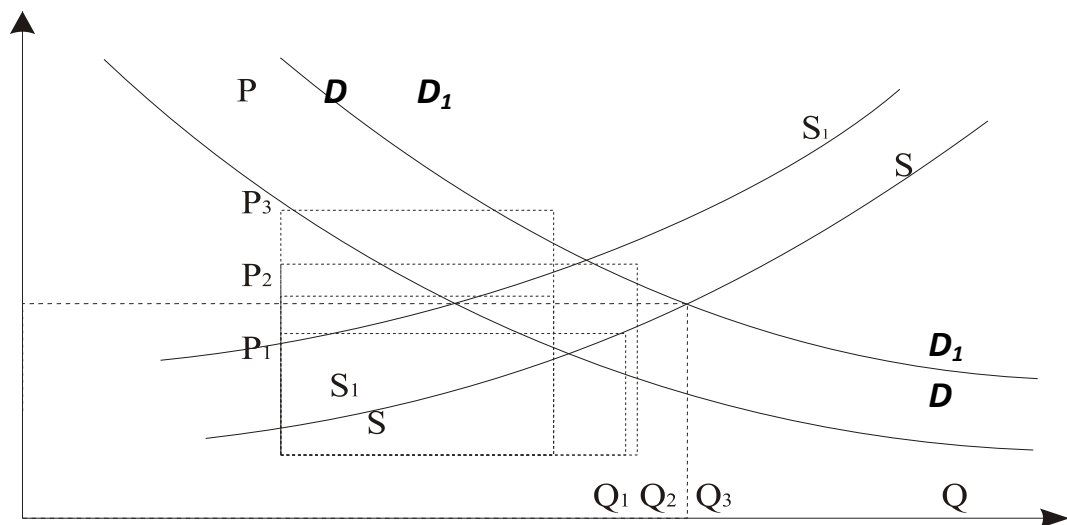


Рисунок 5 - Взаимодействие между параметрами рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (DD , D_1D_1 – линии спроса; SS , S_1S_1 – линии предложения; $Q_1, Q_2, Q_3, \dots Q_n$ – объем сельских пассажирских автотранспортных услуг; $P_1, P_2, P_3, \dots P_n$ – тариф (сомони/пасс, сомони/час; сомони/пл. км)

Точка R указывает совпадение интересов ПАТП и потребителей услуг в условиях функционирования рынка. Особый интерес представляет механизм

свободного РСПАТУ и влияние его элементов на объем оказываемых автотранспортных услуг.

Из всех ПАТП преуспевают тот, который быстрее увеличивает объем предложений, одновременно снижая эксплуатационные затраты и в целом снижая тариф, что выражает изменение цены от P_1 до P_n . Это проблема решается на основе эффективного использования современной технологии организации пассажирских перевозок. Данная тенденция описывается новой кривой предложения S_1 .

В этих условиях ряд исследователей¹⁴ выбирают определенную модель поведения, которую называют «эффект Лиги». Ни в одной стране нет свободного рынка услуг, однако важным считаем сохранность рыночного механизма, а также эффективного использования ресурсов, инвестиций с целью удовлетворения спроса, увеличивая предложение.

Таким образом, РСПАТУ - базируется на конкуренции участников транспортного процесса и удовлетворении потребностей на основе стимулирования, освоения инноваций, снижения суммарных издержек, повышения качества и видов автотранспортных услуг.

Мы считаем, что РСПАТУ следует отнести к разряду общечеловеческих ценностей, так как он является достоянием цивилизации в будущем.

В целом, такой механизм РСПАТУ освобождает экономику страны от дефицита транспортных услуг, обеспечивая устойчивую связь между производителями и потребителями этих услуг, тем самым решает социальные вопросы и занимает центральную позицию на рынке. Однако возможности РСПАТУ не безграничны, и данный рынок не в состоянии решить все социально-экономические проблемы современного общества.

¹⁴ Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг/ А.А. Алексеев. - СПб.: изд-во СПбГУЭФ, 2004. - 136 с; Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. - СПб.: Питер, 2006. - 269 с; Будрина Е.В., Малевич Ю.В., Пластуняк И.А. Развитие модели управления транспортными операциями/ Е.В. Будрина, Ю.В.Малевич, И.А. Пластуняк // Вестник ИНЖЭКОНА, 2012, серия «Экономика», вып. 1(52) - С.259-264; Замедлина А.Е. Предпринимательство/ А.Е. Замедлина. - Ростов н/Д.: Феникс, 2007. - 285 с.; Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка/ А.А. Смехов. - М.: Транспорт, 1998. - 120 с.

Оценка и анализ современного состояния и развития РСПАТУ показывает, что пассажирский автотранспорт, удовлетворяя потребности сельского населения в передвижении, создает, условия для рабочей силы в пределах сельских населенных пунктов. Этим одновременно является необходимым условием для развития и промышленных и агропромышленных комплексов.

Свободное передвижение сельского населения с меньшими затратами времени реализуется на основе принципа формирования рациональной маршрутизации.

А с другой стороны, оказание услуг сельскому населению пассажирским автотранспортом требует изучения специфических особенностей развития автотранспорта: влияние факторов географических условий, расположения районов относительно друг от друга, также и число населения¹⁵.

Из всех факторов также можно учесть мощность транзитных и внутренних автомобильных дорог. Кроме того, необходимо учесть экономические и политические связи территорий сельских районов, транспортную освоенность территории сельских районов, теснота внутренних и внешних культурно-бытовых связей, а также необходимо учесть специфику местных особенностей развития пассажирского автотранспортного обслуживания населения конкретных районов.

Учитывая особенности функционирования и развития РСПАТУ считаем, что ПСАС является составной частью в этой сфере. В современных условиях выделение РСПАТУ в качестве объекта территориальной организации пассажирского автотранспортного обслуживания считается приоритетом по повышению эффективности развития данного рынка.

¹⁵Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/ Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. -М.: Транспорт,1989. -128с.; Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/ О.К. Сангинов. Душ.: Ирфон, 2002. - 145с.

Решение проблем развития РСПАТУ рассматривается в работе¹⁶ и в условиях отдельных территориальных уровней посвящена работа¹⁷. На наш взгляд, пассажирские автотранспортные системы территории сельской местности состоят из подсистем, которые не всегда могут подпадать под рациональную организацию и управление транспортными процессами, и зависит от состояния системы перевозок на территории сельской местности страны.

На основе исследования существующих систем пассажирских автоперевозок на территории сельской местности страны выделяем следующие специфические элементы подсистем, которые характеризуются как: территориальная зона населенного пункта в селе; количество населения; сети автодорог; терминалы; зоны ТО и ТР; а также придорожная и сервисная инфраструктура.

Существенные факторы, определяющие стратегию развития системы пассажирского автотранспорта в сельской местности - это территориальные факторы. Авторы некоторых работ считают, что: «...территориальные факторы играют немаловажную роль в выборе средств передвижения, вида транспорта, типа подвижного состава, формы организации транспортного процесса, характера и структуры, неравномерность пассажиропотока во времени»¹⁸. Исходя из этого, важным направлением считаем изучение характера формирования пассажиропотоков и закономерности изменения подвижности сельского жителя.

С другой стороны, анализ динамики развития позволяет установить связь различных элементов в этой системе. Решение данного вопроса возможно на

¹⁶Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л. Черникова. -М.: Транспорт,1981. - 206 с.; Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ Лившиц В.Н. -М.: Трансп., 1986. - 240с.

¹⁷Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/ О.К. Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002. -145 с.

¹⁸Сангинов О.К. Пассажирский автомобильный транспорт и социально- экономическое развитие горных регионов/ О.К. Сангинов. – Душанбе: Ирфон, 1999. – 70 с.; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. –Душ.: Ирфон, 2016. –416 с.

основе сравнительного анализа по сельским территориям со схожими экономическими и природно-климатическими условиями.

На основе анализа показателей можно оценить уровень обслуживания пассажирского автотранспорта на каждой конкретной территории: административных районов, джамоатов и сельских населенных пунктов.

В целом проведенные исследования показывают, что без укрепления научного и практического потенциала невозможно реализовать их разветвление.

Поэтому мы стремимся систематизировать результаты исследования, которые используются при анализе влияния перевозок пассажиров на социальное развитие сельской местности при разработке приоритетных направлений по рационализации пассажирских перевозок в условиях Республики Таджикистан.

С этой целью в следующем параграфе подробно рассмотрены вопросы исследования структуры РСПАТУ.

1.2. Исследование структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг

Структура рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг отражает конъюнктуру рынка, т.е. отношение их элементов – транспортные услуги и клиентуры.

Транспортные услуги подразделяются по ряду признаков: по объемам производства, по качеству предлагаемых услуг, по величине стоимости, по удельным секторам на РСПАТУ и др. Такая структура постоянно адаптируется к трансформирующейся конъюнктуре.

Механизм исследования РСПАТУ формируется на основе изучения трех взаимодействующих элементов: спроса населения сельской местности в услугах пассажирского автотранспорта, а также предложения и стоимость.

К существенным характеристикам спроса на перевозки пассажиров в сельской местности относятся: вид поездок и объем пассажирских перевозок,

охват обслуживаемой зоны, регулярность пассажирских потоков, величина тарифов. Особо важным считается правовой статус автопредприятия, либо частное лицо, занимающееся перевозкой пассажиров с целью защиты интересов и прав потребителей транспортного обслуживания, либо государства в лице соответствующих учреждений.

В транспортном обслуживании, особенно в сельской местности, весьма важна функция пассажирского автотранспорта, что характерно для всей республики.

Основные факторы, влияющие на спрос автотранспортных услуг, это: комплексность услуг, доход клиентуры и изменчивость стоимости.

Количественное изменение цен, характеризуется эластичностью спроса (E_{PD}) или коэффициентом эластичности доходов клиентур (E_{ID}):

$$E_{PD} = (\Delta Q_x / Q_x) / (\Delta P / P), \quad (1.1.)$$

$$\text{или } E_{ID} = (\Delta Q_x / Q_x) / (\Delta I / I); \quad (1.2)$$

где: ΔQ – изменение объема спроса в процентах;

ΔP , ΔI – изменение тарифа в проценте, либо доходы клиентур в процентах;

ΔQ_x – (текущий объем спроса - начальный объем спроса);

Q_x – (начальный объем спроса * 100%);

ΔI – (текущий доход - начальный доход);

I – (начальный доход клиентур * 100%).

В зависимости от характера исследования и доступности статистических данных на примере Республики Таджикистан можно рассчитать коэффициент эластичности доходов клиентуры (рис. 6).

Отсюда следует, что спрос на пассажирские перевозки автотранспортом в сельской местности страны обусловлен, прежде всего, улучшением уровня жизни населения, образовательного и культурного уровня населения, увеличением числа посещений больниц и поликлиник и, наконец, в связи с увеличением численности сельского населения.

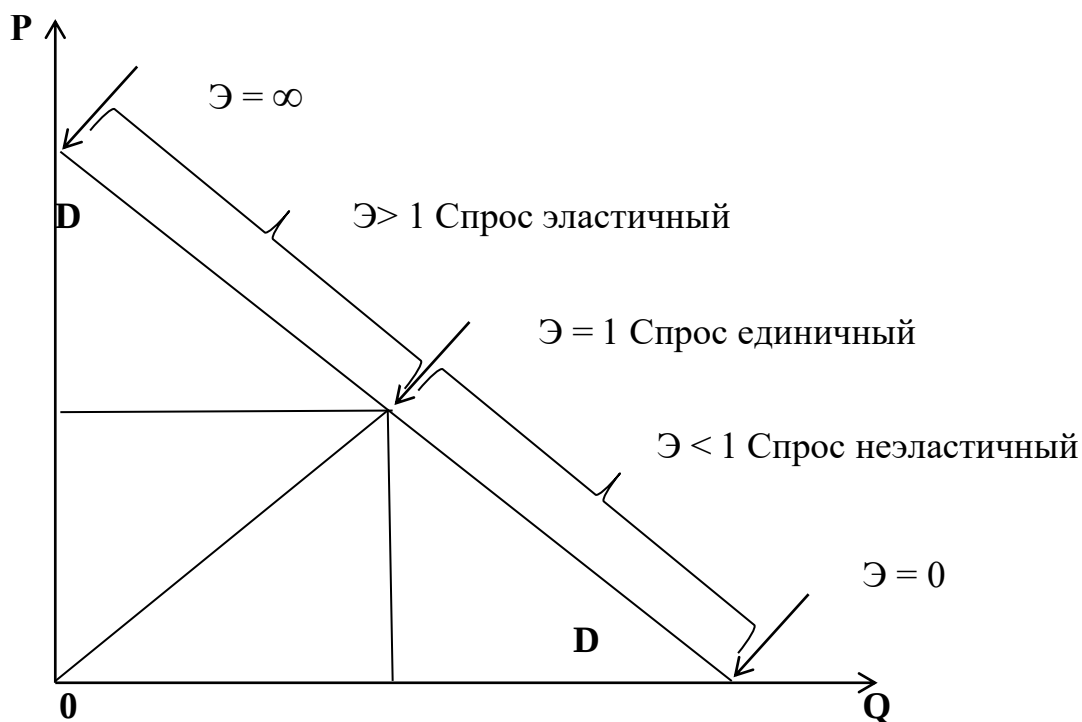


Рисунок 6 - Зависимость эластичности спроса от цены и доходов

В зависимости от ценовой эластичности спроса на автомобильных перевозках можно выделить следующие виды спроса:

- абсолютно неэластичный спрос — изменение тарифов на услуги пассажирского автотранспорта не воздействует на изменение спроса населения в этих видах услуг, т.е. $\Theta_r = 0$;

- неэластичный спрос — темп уменьшения спроса населения в услугах пассажирского автотранспорта ниже темпов увеличения цены на этот вид услуг, либо наоборот, т.е. $0 < \Theta_r < 1$;

- единично эластичный спрос — темп изменения тарифов на услуги пассажирского автотранспорта и спрос на этот вид услуг одинаковые, т.е. $\Theta_r = 1$;

- эластичный спрос — темп изменения спроса на услуги пассажирского автотранспорта больше темпа изменения цен на эти услуги, т.е. $\Theta_r > 1$;

- совершенно эластичный спрос — изменение спроса на услуги пассажирского автотранспорта не связано с величиной цен на эти услуги, т.е. $\Theta \rightarrow \infty$.

Так как спрос очень сильно зависит от предложения, поэтому целесообразно считать, что сравнение этих показателей при анализе РСПАТУ

совершенно необходимо для дальнейшего его исследования. Здесь рассмотрена и другая сторона этого вопроса – предложение.

Ученые отрасли рассматривают рынок транспортных услуг (РТУ) как средство достижения целей за счет оптимального распределения потенциала транспортных ресурсов¹⁹. Например, С.Ш. Бекмуродов рассматривает данный рынок как: «...сложную многофакторную экономическую систему обмена»²⁰. Также полагает, что РТУ представляет: «комплекс реальных либо потенциальных покупателей и продавцов по поводу обмена автотранспортными услугами»²¹. Происходящие в структуре национальной экономики республики реформы, имеют немаловажное значение для развития РСПАТУ на территории страны и ее регионах в целом. Основную роль в решении проблемы играет РСПАТУ в зависимости рационального и экономического развития отдельных регионов страны. С другой точки зрения, развитие РСПАТУ способствует обеспечению конкурентоспособности услуг пассажирского автотранспорта частных предпринимателей занимающихся этой отраслью. В этих условиях услуги автомобильного транспорта играют немаловажную роль в социально-экономическом развитии республики.

Главные задачи РСПАТУ заключаются в своевременном и качественном удовлетворении нужд населения в перевозках, а также увеличении ее экономической эффективности. Кроме того, необходимо в значительной степени усовершенствовать уровень обслуживания пассажиров автотранспорта, а также обеспечить безопасность дорожного движения.

В частности, необходимо улучшить организационную работу автомобильного транспорта в сельских территориях, повысить частоту и регулярность движения автобусов на сельских маршрутах; повысить качество автотранспортного обслуживания населения сельской местности, и дальнейшее его развитие. В целом территория республики и ее регионов в системе пассажирского автотранспорта считаются основным фактором экономического

¹⁹Абрамов А.П. Маркетинг на транспорте / Москва.: Желдориздат, 2001. –126 с.

²⁰Бекмуродов С.Ш., Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте // Вестник Таджикского нац. ун-та. 2014. № 2/3 (135). –С. 108–113

²¹См. там же: С. 108-113

и социального развития. Основные территориальные параметры влияют на организационную форму автотранспортного процесса, неравномерности пассажирских потоков и выбора вида пассажирского автотранспорта. Исследователи рассматривают территорию как фактор имеющий экзогенный характер в системе автотранспорта²², чего, по нашему мнению, является недостаточно. Следует отметить, что в некоторых исследованиях анализировалась только транспортная инфраструктура и не рассматривались элементы, необходимые для улучшения качества пассажирских услуг, предоставляемых сельскому населению. Следовательно, пассажирская система несовершенна и не может использовать доступные ресурсы. На наш взгляд, решение этой проблемы может быть достигнуто путем проведения исследований в отдельных областях и районах республики, которые имеют равный экономический потенциал, но разную структуру пассажирского транспорта. Данные недостатки рационально устранять на районном уровне, либо на уровне села.

В целом, проведенное исследование, свидетельствует о том, что разветвленность данной проблемы не в полной мере позволяет применить экономический потенциал регионов. Поэтому необходимо и целесообразно систематизировать результаты всех исследований, что способствует улучшению качества автотранспортного обслуживания сельской местности.

Увеличение качества транспортного обслуживания населения сельской местности – немаловажная социальная задача государства. Для организации устойчивого пассажирского сообщения в сельской местности, с учетом организации регулярного движения автобусов по маршрутам, считаем целесообразным развивать сеть автомобильных дорог и использовать автотранспортные средства повышенной проходимости.

Следует иметь в виду, что планирование и организация движения автобусов по сельским маршрутам, имеет некоторые специфические

²²Бегмуродов С.Ш., Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте // Вестник Таджикского нац. ун-та. 2014. № 2/3 (135). –С. 108–113.

особенности, например, связанные с сезонами сельскохозяйственных работ и месяцами года, особенностями расположения, временем начала и окончания рабочего дня, размещением школ и объектов культурного и бытового значения.

Одной из существующих проблем является изучение спроса населения сельской местности на услуги пассажирского автотранспорта. Для его изучения целесообразно применить анкетный и табличный методы. Например, расписание маршрутов составляется с учетом следующих условий работы автобусов:

- доставка учеников образовательных учреждений;
- перевозка пассажиров между населенными пунктами;
- доставка нуждающихся между центром джамоатов и другими населенными пунктами;
- перевозка пассажиров из джамоатов и других населенных пунктов в центр районов и областей;
- обслуживание имеющих агропромышленных и промышленных предприятий, расположенных на территории сельских районов.

Однако отметим, что наилучшим методом изучения пассажиропотоков является использование цифровой технологии, например, путем геолокации.

В сельских районах нашей страны перевозка пассажиров в горных условиях с максимальным соблюдением требований безопасности дорожного движения имеет особое значение. Роль автотранспорта, особенно в сельской местности, значительная и неоспоримая в обеспечении развития экономики страны.

В некоторых источниках отмечено, что «традиционно рынок рассматривается как совокупность предложения, расцениваемых потребителем в качестве близких взаимозаменяемых продуктов»²³.

Автотранспортные предприятия, по правилу, предоставляют услуги на РСПАТУ, удовлетворяющие потребности сельского населения.

²³Будрина Е. В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития: СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2001-2002.

На рисунке 7 представлено функциональное значение РСПАТУ, характеризующее схему экономических преобразований, которые выполнение функций регулируют РСПАТУ как регулятора провозных способностей спроса и предложения.

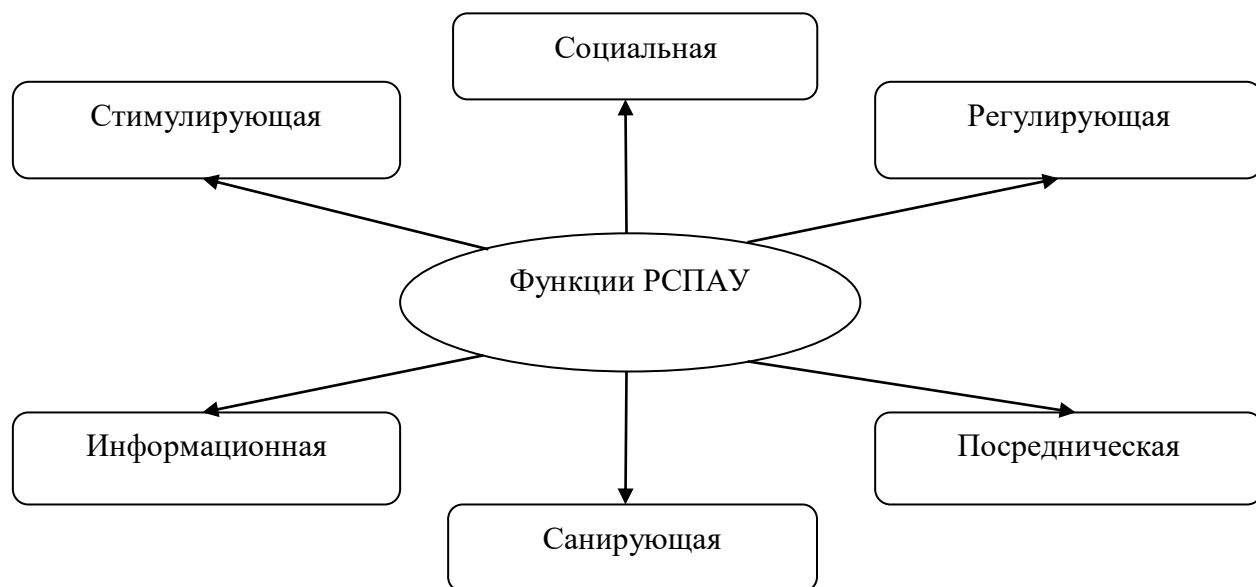


Рисунок 7 - Функциональное значение РСПАТУ

Источник: собственная иллюстрация

Сущность стимулирующей функции РСПАТУ заключается в достижении снижения затрат пассажирских перевозок и повышении их качества путем стимулирования и применения инновационных методов. Немаловажное значение имеет информационная функция РСПАТУ. Сущность этой функции заключается в сборе информации с необходимым объемом и качеством, требующей клиентуры. Выполнение РСПАТУ посреднических функций выражается в обеспечении возможного выбора поставщиков услуг автотранспорта в соответствии с возможным уровнем требований клиентуры. Санирующая функция РСПАТУ заключается в очистке производства (с экономической точки зрения) от слабых автотранспортных предприятий и поощрений развития рационально функционирующих предприятий. Функция РСПАТУ реализуется путем использования механизмов как регулятора баланса спроса и предложения.

В зависимости от экономических целей анализа выделяются следующие рынки:

- 1) по объектам коммерции: производство, услуги и финансы;
- 2) по стандартизации: дифференцированные и однородные услуги;
- 3) по присутствию барьеров: рынок с заблокированным входом и постоянным числом участников, рынок с высоким барьером, рынок с умеренным барьером, а также рынок, не имеющий барьеров;
- 4) по потреблению: рынок услуг, имеющий индустриальный характер (юридическое лицо), рынок услуг, имеющий потребительский характер (физическое лицо);
- 5) по регулируемости: стихийный рынок и организованный рынок;
- 6) по масштабам: международный, национальный;
- 7) по структуре: монополистический, доминирующий, совершенный, несовершенный.

Структура РСПАТУ объединяет многие организации – субъектов рынка, потребителей услуг, поставщиков, посредников, государств, общественных организаций, имеющих разнообразные цели и взаимоотношения (рис. 8)



Рисунок 8 - Структура рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг

Источник: собственная иллюстрация

Классификация субъектов РСПАТУ является сложной задачей и располагает множеством элементов. Для регулирования отрасли необходимо установить условия соглашения, права и обязанности субъектов, зафиксированные в нормативно-правовых документах.

В таблице 1.3 приведен вариант классификации субъектов РСПАТУ. Такая классификация представляет собой разнообразность и дифференциацию участников РСПАТУ, уменьшение которой будет доступно на организуемых рынках по типам автотранспорта.

Таблица 1.3

Классификация субъектов РСПАТУ

Признак	Классификация
Производители	
Перевозчик	по видам автотранспорта (автобусы, микроавтобусы, легковые); по направлениям перевозок (пригородные, сельские и междугородные); по масштабам работы (крупные, средние и малые); по принадлежности субъектов РСПАТУ (частные, общественные и ведомственные)
Потребители	
Предприятия	по деятельности (обслуживающие и производящие); по принадлежности (частные, ведомственные и государственные); по масштабу (мелкие, средние и крупные); по характеру (разовые и долгосрочные)
Населения	по заказу (общественные и частные)
Поставщики	
Оборудование и материалов	по оборотным средствам и основным фондам (горючие и запасные части, машины и оборудование); по связи (разовые и долгосрочные)
Услуги	по назначению (сопровождающие, обслуживающие); по услугу (ТО и ТР, а также и КР)
Посредники	
Агенты, брокеры и экспедиторы	по взаимодействию (национальные и глобальные); по видам транспорта (автомобильные и смешанные);
Операторы	по логистическим услугам (специализирующий, комплексный)
Государство	
Республиканского уровня	министерства и государственные службы
Местные власти	областные, районные, поселковые, джамоаты

Источник: составлено автором

Предметом коммерческой сделки на РСПАТУ являются услуги автотранспорта, характеризующие комплекс потребительских и экономических свойств.

Потребительские свойства на РСПАТУ отображают требования и позиции клиентур к количественным и качественным характеристикам автотранспортных услуг. Они могут отразить совокупность потенциальных требований клиентов, обусловленных по состоянию РСПАТУ, т.е. цена, спрос и предложение.

Экономические свойства на РСПАТУ отображают техническое, технологическое и эксплуатационное соответствие потенциалов производителя автотранспортных услуг с требованиями клиентурой. Уровень затрат будет повышен у производителей услуг пассажирского автотранспорта в сельской местности страны если они стараются повысить уровень устойчивости, надежности, сохранности и безопасности. Поэтому при принятии решения о повышении уровня качества они учитывают свои затраты и возможности.

Если соотношение позволит обеспечить качество обслуживания пассажиров в таких условиях, они будут максимально удовлетворены перевозчиками, и в целом сама среда может создать благоприятные условия для развития конъюнктуры рынка²⁴.

Исследования и разработка методов регулирования РСПАТУ необходима для изучения объемов предложения в услугах пассажирского автотранспорта сельскому населению, а также и их свойств к качественным и количественным характеристикам.

Исследование развития структуры РСПАТУ позволяет получить соображение о взаимодействия субъектов данного рынка в зависимости от сущности и направленности.

С содействием особенных методов анализа может быть составлена структура РСПАТУ по обследуемому признаку, т.е. взаимодействие видов автотранспорта в отрасли.

²⁴Будрина Е. В. Рынок транспортных услуг особенности формирования и развития. Ч. 1, 2.

Рыночная структура выражает долю множества производителей услуг и клиентурой в РСПАТУ, либо цены, спрос и предложение по видам деятельности.

Производителей РСПАТУ распределяют по следующим признакам: масштабы производства пассажирских автотранспортных услуг; качество обслуживания населением сельской местности услугами пассажирского автотранспорта; величина цен на эти услуги; доля РСПАТУ; концентрация производства пассажирских автотранспортных услуг и т.д.

Процесс деления производителей пассажирских автотранспортных услуг называют анализом конкурентной среды РСПАТУ, либо - конкурентов.

Организационная структура РСПАТУ позволяет оценить величину управляемости и иерархического взаимоотношения участников РСПАТУ – автоперевозчиков, клиентов и государства. Организационная структура РСПАТУ основывается на методах и механизмах регулирования, которые устанавливают модель РСПАТУ и определяют степень анархии, либо централизацию и регулирование процессов РСПАТУ.

Структура ассортиментов РСПАТУ должна откликнуться на исследование потребностей и желаний населения сельской местности в услугах пассажирского автотранспорта предложенным перевозчикам современных, качественных, удовлетворяющих реальные их потребности услуг. Анализ структуры ассортиментов РСПАТУ позволяет устанавливать изменение спроса и предложения, а также выделять главные услуги – т.е. перевозка пассажиров, на территории сельских районов, так, как они нуждаются в качественном и своевременном обслуживании.

Для развития РСПАТУ можно выделить не только перечисленные, но другие типы структур данного рынка, например, информационные, технологические, маркетинговые, сервисные и интеграционные структуры. Тем самым структурирование РСПАТУ имеет ограниченную специализацию и, как правило, используется при исследовании конкретных вопросов. Исследование структуры РСПАТУ необходимо для установления воздействия объективных

закономерностей функционирования и ее развития. К примеру, для органов республиканского управления необходимо установление диспропорций развития отрасли, а для местных органов управления необходима тщательная детализация проблем пассажирского автотранспорта на уровне области, района и т.д.

Исследование ситуации РСПАТУ требует проведения структуризации его состояния, образовавшегося на определенный период времени в результате влияния факторов и существующих условий. К показателям, отражающим конъюнктуру РСПАТУ, относятся: предложение и спрос, тенденция, стабильности, риска и др. Спрос в масштабе РСПАТУ-это соотношение между ценообразованием и объемом перевозок и экспедиционных услуг.

Исследование спроса предусматривает сегментацию РСПАТУ по отдельным признакам группы сельского населения. Выделение сегментов РСПАТУ реализуется на основе технологических, экономических, географических, отраслевых и других критериев. На рисунке 9 представлена классификация признаков сегментации РСПАТУ, которая позволяет установить текущие и целевые сегменты данного рынка и планировать стратегию ее развития.



Рисунок 9 - Классификация признаков сегментирования рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (собственная иллюстрация)

Исследование структуры обуславливает стратегию рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В связи с предполагаемой стратегией, деятельность РСПАТУ может быть реализована следующим образом:

- стимулирование увеличения объем спроса;
- освоение новых сегментов РСПАТУ путем приобретения соответствующего подвижного состава, организации филиалов в местах;
- разработка новых видов услуг сферы и улучшение их потребительских характеристик.

Необходимо в ближайшей перспективе провести существенные изменения в процессе экономики на РСПАТУ. Повышение доходности в ближайшей перспективе допустимо путем организации автобусных маршрутов в сельской местности Таджикистана.

Исследуя структуру РСПАТУ на основе вышеизложенного, мы пришли к выводу, что для развития этого рынка необходимо установить такую адекватную систему образования тарифов, которая обеспечит рентабельность системы пассажирских перевозок на территории сельских районов страны. Для достижения этой цели, в пункте 2.3. проведено исследование ценообразования на услуги сельских пассажирских перевозок. Таким образом, для достижения этой цели необходимо учитывать особенности решения проблем развития РСПАТУ.

1.3. Особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях

На данном этапе развития национальной экономики Республики Таджикистан из-за усложнения и разрыва связей, влияние обслуживающей системы на оказание различных видов услуг населению усиливается. Поэтому составной сегмент рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (РСПАТУ) должен соответствовать потребностям базовых отраслей и населения в перевозках. В связи с этим, исследование разработки сценария

развития РСПАТУ предполагает выявление особенностей его функционирования и развития в условиях Таджикистана, которые влияют на стратегию их развития в долгосрочный период.

Развитие РСПАТУ происходит под воздействием стратегических, экономических, социальных, научно-инновационных, технических, рельефных, исторических, демографических, культурных и других внутренних и внешних факторов. В этих условиях нами выделяется следующая особенность и отсталость РСПАТУ в Республике Таджикистан.

Выявлены следующие специфические особенности развития РСПАТУ в современных условиях областей и районов Таджикистана:

- Существующая зависимость функционирования, развития и размещения РСПАТУ от природно-климатических и географических условий сельских районов. Расположение автомобильной транспортной инфраструктуры зависит от характера обслуживаемых отраслей экономики, территориальных условий, связей между областями и районами и от учета особенностей развития. Поэтому уровень развития РСПАТУ и его отдельных сегментов находится на разных уровнях в областях и районах страны.

- Существует тесная взаимозависимость между развитием РСПАТУ и уровнем социально-экономического развития областей и сельских районов. В начальном периоде проведения экономических реформ первоочередное значение уделялось базисным отраслям экономики. Однако начиная с 2000 года, должное внимание уделяется развитию сферы услуг, особенно развитию транспортно-дорожных коммуникаций, которое послужило началом в развитии объектов промышленности, горнорудной промышленности и выхода страны на мировые рынки. Однако неразвитость РСПАТУ считаем основной причиной нерационального размещения промышленного и сельхозпроизводства, а также низкий уровень жизни сельских жителей. При этом развитие специализации таких отраслей – садоводства, овощеводства и растениеводства в сельской местности требуют оснащения транспортного комплекса специализированными транспортными средствами автомобильного транспорта.

– Существующая и функциональная взаимосвязь субъектов рынка. РСПАТУ требует решения проблем путем развития отдельных субъектов во взаимосвязи с другими на уровне областей и районов. Особенно в современных условиях это свойство приобретает важное место в решении проблем сбалансированного развития РСПАТУ и ограниченности выделения капитальных вложений. Учёт этой особенности РСПАТУ требует проведения анализа и оценки состояния его развития, а также разработки стратегии развития отдельных сегментов на основе уточнения важнейших задач в условиях сельской местности республики.

– Межведомственный характер использования инфраструктуры и услуг РСПАТУ требует координации органов исполнительной власти и обслуживающих предприятий. Транспортную инфраструктуру пассажирского транспорта и транспортных средств используют все субъекты рынка экономики.

– Кроме того, характер использования РСПАТУ основан на разработке программ развития в качестве инструмента государственно-частного предпринимательского партнерства с использованием автотранспортных услуг, и на основе этого рынок может быть выведен в ряд эффективных звеньев экономики сельских районов страны.

– Использование РСПАТУ всеми отраслями и сферами народного хозяйства для решения производственных и социальных задач. Тезис о первоочередном создании РСПАТУ в условиях Таджикистана считается актуальным. Всесторонний учет этого фактора необходим при разработке стратегии развития РТК на основе использования рыночных механизмов, которые обеспечивают социальную и экономическую эффективность РСПАТУ в условиях Таджикистана.

– Высокая фондоемкость и капиталоемкость объектов РСПАТУ, значительные сроки их строительства и использования. Обеспечивая потребности населения и экономики в услугах, РТК потребляет значительные объёмы материальных, трудовых и финансовых ресурсов. В этих условиях

важным считаем, учет ресурсного аспекта и это требует улучшения координации действий государственных и местных органов самоуправления на РСПАТУ. Соответственно, функционирование региональной и локальной сети РСПАТУ требуют координации действий Хукуматов и отдельных ПАТП. Кроме того, такая особенность проявляется, тогда, когда перевозчики и других сфер экономики не заинтересованы в выделении средств развития РСПАТУ и его сегментов. Это требует усиления роли государственного регулирования РСПАТУ, улучшения системы налогообложения субъектов транспортного рынка, увеличения и выделения инвестиций на развитие РСПАТУ и его сегментов. Мировой опыт показывает, что в целом реализация данного подхода, позволит транспорту и его сферам преодолеть существующий разрыв, между базовыми отраслями и РТК, а также дисбаланса предложения и спроса.

– Поэтапное развитие РСПАТУ. Объекты РСПАТУ развиваются скачкообразно и это связано с ростом пропускных способностей, потребности экономики и населения в услугах. При этом объекты РСПАТУ должны иметь такой резерв пропускных и провозных способностей, которые могли своевременно удовлетворять изменяющийся объём транспортных услуг. Тогда РСПАТУ может стать сдерживающим фактором в повышении уровня жизни и обеспечении экономического роста сельского жителя. Эта особенность доказывает о необходимости среднесрочных и долгосрочных прогнозов развития РСПАТУ.

– РСПАТУ свойственен сетевой характер функционирования и развития. Каждая территория имеет свою транспортную сеть, которая отличается от других и формируется под влиянием экономических, демографических, технических, технологических, социальных факторов. Транспортный фактор влияет на размещение сельскохозяйственных и промышленных предприятий, а также эффективное использование природных ресурсов.

– Функционирование и развитие РСПАТУ зависит от реализуемой стратегии социального и экономического развития страны, которая находит

приоритеты и выделяет важные задачи развития РСПАТУ в условиях конкретной области и района.

Особенную роль в этой стратегии обеспечивает реализация задач в послании Лидера нации о развитии села, туризма и народных ремесел (2019-2021г.), а также создание благоприятной конкурентной среды и роста конкурентоспособности пассажирского автотранспорта.

С другой стороны, перспективное развитие РСПАТУ зависит от степени реализации важных задач в области оказания услуг в условиях развивающихся рыночных отношений. Также в таких условиях приоритетным считается повышение эффективности пассажирского транспортного комплекса в областях, районах и сельской местности республики.

На основе вышеизложенного, среди основных задач развития РСПАТУ в условиях ограниченности ресурсов нами выделены:

- развитие отношений собственности на РСПАТУ;
- развитие МТБ РСПАТУ в условиях уменьшения государственных инвестиций, совершенствования механизма государственного регулирования РСПАТУ;
- совершенствование системы планирования, организации и управления РСПАТУ;
- развитие средних и малых форм предпринимательств на РСПАТУ;
- разработка стратегии развития оказания услуг в сельской местности республики;
- организация, планирование и регулирование инфраструктуры РСПАТУ;
- финансирование планов развития РСПАТУ за счет государственных и частных средств;
- улучшение инновационной деятельности на РСПАТУ;
- создание логистических центров;
- усовершенствование связей со странами ЕАЭС, ШОС, СНГ, дальнего зарубежья и др.

В целом, в изменившихся условиях разработка и реализация стратегии развития экономики, схем функционирования и развития производительных сил и РСПАТУ требуют учета и решения вышеперечисленных задач в рамках решаемых проблем.

При этом существует ряд нерешенных инновационных проблем, из которых важными являются:

- незначительная рентабельность пассажирского автотранспорта, функционирующего на РСПАТУ и низкий уровень их материально-технической базы;

- ограниченность провозных возможностей РСПАТУ из-за несовершенства структуры пассажирского парка и трудности в приобретении инновационного подвижного состава;

- низкий уровень организационно-технического развития РСПАТУ и его неспособность обеспечению подвижности сельского населения;

- низкий уровень развития сельского пассажирского автотранспорта и острота сельских автотранспортных проблем, внедрение инновационных форм предпринимательства на автотранспорте;

- несвоевременное обеспечение предприятий и предпринимателей топливом в сельской местности, а также слабое использование в транспортной сфере альтернативных энергоносителей и др.

Кроме этих недостатков еще существуют специфические проблемы, которые затрудняют работу пассажирского автотранспорта в сельских районах.

К специфическим проблемам развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг относятся:

- невозможность исправления допущенного невыполнения требований пассажиров по качеству автотранспортного обслуживания сельского населения (по правилу, должно возмещаться посредством штрафных санкции);

- процесс перевозки пассажиров в сельской местности характеризуется увеличенной энергоемкостью;

-значительная степень зависимости процессов транспортировки на территории сельских районов (регулярность движения пассажирских автотранспортных средств, производительность работы, себестоимость пассажирских перевозок автотранспортом и т.п.) от состояния экзогенных факторов;

-значительно повышенная опасность в узких горных районах (производственный травматизм, аварийность и отрицательное влияние на экологию);

-значительные экономические, социальные, культурно-бытовые и стратегическая взаимосвязь между остальными отраслями сельского хозяйства, а также их роль в стабильном развитии в сельских местностях.

Такие специфические проблемы, прежде всего, обуславливают снижение уровня конкуренции с позиции пассажирских автотранспортных предприятий именно на территории сельской местности некоторых областей страны. Эти заявления являются результатом расчета конкурентоспособности на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг в некоторых регионах страны, которые показаны в параграфе 4.2.

Так как конкурентная позиция предприятия пассажирского автотранспорта на РСПАТУ обуславливается величиной его рыночной доли. Обеспечение высокой конкурентоспособности, в первую очередь, регулирует уровень цен на пассажирские перевозки (тариф), что крайне важно для сельского населения. Уровень конкуренции становится высоким, когда на рынке появляется большое количество перевозчиков и с научной точки зрения они могут с помощью индекса концентрации воздействовать на уровень тарифов.

Благодаря этому при исследовании особенностей и проблем развития РСПАТУ оценивается показатель, определяемый числом перевозчиков на рынке и уровнем их воздействия на тариф, таких как индекс концентрации, устанавливаемый сумму рыночных секторов перевозчиков на данном рынке, который можно установить по предложенной формуле:

$$CR_k = \sum_{i=1}^k y_i, k \leq N \quad (1.3)$$

где: CR_k – индекс концентрации; N – число перевозчиков на РСПАТУ; y_i – доля i -го перевозчика в объеме предложения РСПАТУ; k – число крупных перевозчиков на РСПАТУ.

Индекс концентрации измеряется в процентах или в долях. Чем больше значение данного показателя, тем слабее конкуренция на рынке. Применение индекса концентрации имеет ограничения, т.е. не разрешает дифференциацию роли перевозчиков в общем объеме предложения на РСПАТУ. Такие недостатки корректирует индекс Херфиндаля-Хиршмана, как сумма квадратов доли участников РСПАТУ:

$$HHI = \sum_{i=1}^n y_i^2. \quad (1.4)$$

где: HHI-индекса Херфиндаля-Хиршмана; y_i -доля i -го перевозчиков; n -количество перевозчиков.

Предел уровня концентрации, показан на рисунке 10.



Рисунок 10 - Оценка уровня концентрации РСПАТУ с помощью индекса Херфиндаля – Хиршмана и индекса концентрации

Постольку индекс концентрации представляет арифметическую сумму и игнорирует структуру рыночных секторов между перевозчиками, он не используется как основной показатель. Например, в США применяется индекс Херфиндаля - Хиршмана, а в Европейских союзах - индекс Линда.

В основном в научных работах при оценке уровня концентрации используют индекс Херфиндаля – Хиршмана и индекс концентрации, кроме двух перечисленных индексов еще существует индекс (коэффициент) Линда, который в странах ЕЭС активно используют. Нами в работе при оценке уровня концентрации рынка данный коэффициент не применен из-за его недостатков:

- Индекс Линда не устанавливает уровень концентрации рынка;
- Коэффициент не учитывает разделение рыночных долей между крупнейшими перевозчиками;
- Коэффициент не учитывает возможность слияния.

С помощью коэффициента Линда L , широко применяемого в странах Европейского союза, устанавливается уровень неравенства между лидирующими перевозчиками рынка. Данный коэффициент вычисляется по формуле:

$$L = \frac{1}{k(k-1)} \sum_{i=1}^k Q_i \quad (1.5)$$

где: k – число крупнейших перевозчиков (от 2 до n);

$$Q_i = \frac{\frac{A_i}{i}}{\frac{A_k - A_i}{k-i}} \quad (1.6)$$

где: Q_i – отношение между средней долей рынка i -го перевозчика и долей $k-i$; i – количество ведущих перевозчиков среди k крупных перевозчиков; A_i – доля рынка, приходящаяся на i перевозчик; A_k – доля рынка, приходящаяся на k крупных перевозчиков.

При оценке транспортного предложения на РСПАТУ нужно учесть факторы предложения, которые характеризуется услугами пассажирского автотранспорта либо рынка, действующего на уровне транспортного предложения. К их составу относятся: стоимость ресурсов, степень развития технологий, дотация и налогообложение в сфере, цены конкурентов, количество конкурентов на РСПАТУ, условия имеющие факторы климатического и географического характера, деятельность общественных организаций и т.п.

Сравнение количественных оценок предложения и спроса на рынке разрешает охарактеризовать конъюнктуру РСПАТУ. Но для глубокого анализа ситуации РСПАТУ нужно оценивать ее емкость в течение определенного периода времени.

Потребность населения сельской местности в услугах пассажирского автотранспорта характеризуется показателем насыщенности РСПАТУ, который устанавливается следующим образом:

$$H = \frac{Q_{пв}}{E} \cdot 100\%, \quad (1.7)$$

где: H – насыщенность РСПАТУ; $Q_{пв}$ – провозные способности и возможности пассажирских автотранспортных предприятий; E – емкость РСПАТУ.

В данном случае емкость РСПАТУ равна объему перевозок пассажиров.

Ситуация рынка не только зависит от количества элементов РСПАТУ – производителей услуги пассажирского автотранспорта и потребители, но и от их характеристик. Таким образом, производителей услуг пассажирского транспорта можно отличить друг от друга по следующим признакам: объем работ, качество услуг и уровень тарифов.

Экономическое развитие сопряжено с систематическим возникновением экономических кризисов под воздействием экзогенных факторов, в численности тенденции и факторов мировой экономики. Кризис – экономическое состояние, в периоде некоторого времени, в котором замечается замедление в процессе экономики, а также сформировывается дефицит денежных ресурсов, деструктивные процессы экономики.

Причинами кризисов могут быть внешние факторы экономики, о чем свидетельствуют данные статистического анализа показателей обеспеченности собственным индивидуальным легковым автотранспортным средством за последние годы (рис. 11).

Значительные изменения социально-экономической ситуации в республике, результаты экономического кризиса глобального уровня и развитие РСПАТУ существенно изменили сферу автотранспорта.

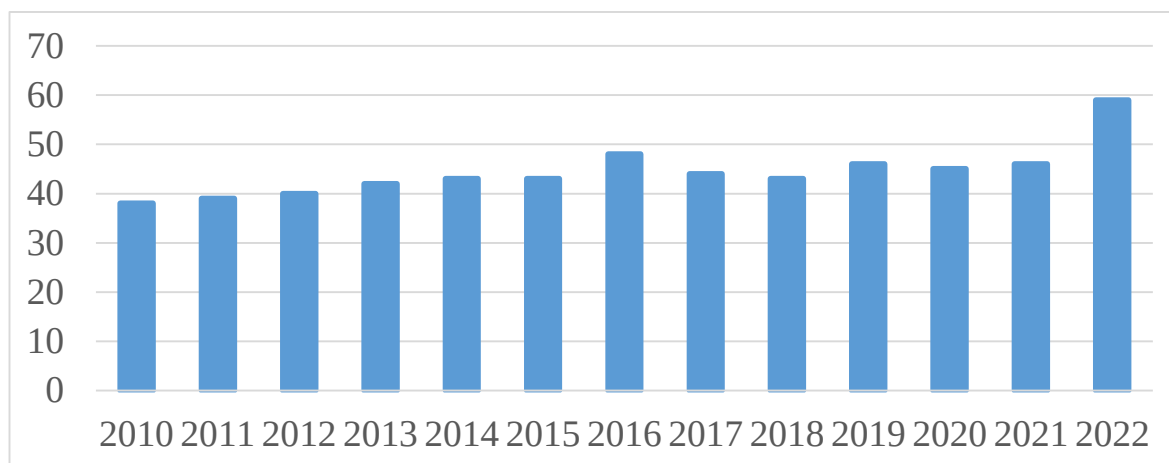


Рисунок 11 - Динамика обеспеченности собственными индивидуальным легковым автотранспортными средствами в Республике Таджикистан

Источник: Составлено автором по материалам²⁵.

Обеспеченность собственными автотранспортными средствами, характеризующие деловую активность частного сектора, часто оказывает негативное влияние, и спад его тенденции развития свидетельствует о кризисе в финансировании текущего вида деятельности. В последние годы статистические данные свидетельствуют о кризисе в его развитии и в 2022г. наблюдается значительное увеличение. Тенденция изменения данного показателя, воздействующего на РСПАТУ, также доказывает это.

Для характеристики развития пассажирского автотранспорта на РСПАТУ отображающее влияние экономических кризисов вводится понятие нестационарности.

Нестационарность – в этом случае может быть состояние пассажирского транспорта, которое находится в повторяющихся циклах нестабильности параметров деятельности с повторяющимися циклами кризиса.

Нестационарность вызывает неустойчивость работы субъектов РСПАТУ, которая выражается в виде уменьшения прибыли, рентабельности, доходов и результативных показателей под влиянием изменений экзогенных факторов.

Кризис должен поднимать уровень адаптации пассажирских перевозок к воздействию кризисных факторов. Кризис может быть оценен экспертным

²⁵Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник. – Душанбе: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, - 2023г. – С. 21. 33стр. и др.

методом с использованием балльной шкалы. Кризисные факторы могут быть выражены показателями, отражающими особенность и эффективность развития пассажирского транспорта.

Один из серьезных недостатков РСПАТУ – это отсутствие научно-обоснованной разработки государственных стандартов и требований к качеству перевозки пассажиров, регламентации отношений между ПАТП и населением, а также оптимальным распределением инвестиций между видами РТК.

Другим недостатком РСПАТУ является величина резерва провозных возможностей, при устранении экстренных и форс-мажорных обстоятельств в условиях регионов страны.

Особую озабоченность вызывает рост урбанизации и усиление проблем развития сельского пассажирского автотранспорта. Прежде всего, выделим низкий уровень организационно-технического состояния сельского автотранспорта, неудовлетворительная планировка населенных пунктов и недостатки в сельском строительстве, которые обостряют транспортные проблемы в сельских территориях.

Следует отметить, что важной проблемой является проблема экологии, поэтому важным считается влияние РСПАТУ на биосферу: атмосферу, водный бассейн и почву. Негативное воздействие РСПАТУ на экологию связано с выбросом токсичных веществ. В научных источниках отмечено, что: «...каждый автомобиль, сжигая в среднем 2000 литров топлива в год и используя при этом 30 – 40 тонн воздуха, выбрасывает в атмосферу около 1 тонн вредных веществ»²⁶. Вот почему важно использовать электрические автобусы и электромобили и создавать благоприятную инфраструктурную среду для сельских районов.

Кроме того, устойчивое развитие РСПАТУ принято в инновационных условиях в той степени, в какой используются возможности местного транспортного комплекса сельских районов.

²⁶Чеботаев А.А. Безвредность как основа безопасности транспорта / А.А. Чеботаев, И.М. Кийченко, А.Ф. Щербакова, Д.А. Чеботаев // Вестник транспорта. 2007. № 4. С. 13-20.

На данном этапе развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях из-за усложнения и разрыва связей, влияние обслуживающей системы на оказание различных видов услуг населению усиливается. Поэтому транспортный рынок и его составной сегмент РСПАТУ должен соответствовать потребностям базовых отраслей в перевозках населения с учетом конкурентоспособной борьбы.

Важнейшие аспекты функционирования и развития конкурентоспособной экономики рассмотрены в различных работах ученых Таджикистана²⁷. При этом ученые и специалисты из разных областей науки выделяют термин устойчивого развития рынка транспортных услуг с различных позиций.

Если под развитием рынка транспортных услуг понимается динамика, позитивное движение и прогресс, то устойчивое развитие предполагает стабильность и сбалансированность. Тогда устойчивое развитие - это стабильное, сбалансированное и позитивное для общества, отдельной страны, множества предприятий и отдельного из них движения.

Поддерживая мнение вышеуказанных ученых²⁸ считаем, что переход экономики страны к модели устойчивого развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях должно быть направлено на решение следующих задач:

- достижение стабилизационного положения отраслей, комплексов и сфер, обеспечивающих развитие районов;
- развитие эффективного и инновационного развития инфраструктуры;

²⁷ Абдугафаров А., Ахмедова Д.А. Теоретические проблемы формирования модели рыночной экономики Таджикистана/ А. Абдугафаров, Д.А. Ахмедова. – Худжанд: изд-во Р. Джалиля, 2006. – 254 с.; Комилов С.Д. Стратегия движения к рыночной экономике/С.Д. Комилов. – Душанбе: 1998. – 144 с. Рахимов Р.К. К вопросу финансово-кредитных рычагов развития экономики Таджикистана.// Экономика Таджикистана: стратегия развития/Р.К.Рахимов.-Душанбе, 2005. - № 4. - С. 34-57; Умаров Х.У., Зарифова З.С. Денежно-кредитные проблемы развития национальной экономики/ Х.У. Умаров, З.С. Зарифова. – Душанбе: «Ирфон», 2005. – 121 с. Каюмов Н.К. Еще раз о необходимости ускорения темпов экономического роста.// Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Н.К. Каюмов. –Душанбе, 2006. -№ 2. – 117 с.; Назаров Т.Н. Некоторые проблемы развития рыночной экономики и повышения ее эффективности.// Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Т.Н. Назаров. – Душанбе, 2006. – 352 с.

²⁸ Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков. - М.: Транспорт, 1981. - 206 с.; Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М.: Транспорт, 1989. - 128 с.; Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/ О.К. Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002. – 135 с.

- повышение благосостояния населения труднодоступных районов и села.

Развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях создают условия для функционирования конкурентной среды за наиболее выгодные сферы приложения инвестиций. В этих условиях конкуренция выступает основным механизмом стихийного регулирования транспортного комплекса. Опыт организации оказания транспортных услуг свидетельствует о необходимости учета целого ряда факторов на макро- и микроэкономическом уровнях. В связи с этим возникает необходимость разработки обоснованных мер качественной и количественной оценки устойчивого развития ГЧПП в сельской местности, а также выявления факторов, обеспечивающих устойчивое развитие РСПАТУ в условиях конкуренции.²⁹

Это требует уточнения и конкретизации понятия устойчивого развития РСПАТУ. Экономическая устойчивость предполагает стабильность в развитии деятельности перевозчиков путем эффективного использования оборотных, основных и трудовых ресурсов. Кроме того, необходимо изучить конкурентоспособность услуг пассажирских перевозок в различных сегментах РСПАТУ на основе оценки устойчивого удовлетворения спроса, а также провести маркетинговые исследования.³⁰

Важным критерием устойчивого развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в современных условиях, считается обеспечение устойчивости основных фондов ПАТП, которые характеризуется показателями фондоотдача, фондоемкость, фондовооруженности и экономической устойчивости.

²⁹ Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. – СПб.: Питер, 2006. - 269 с.; Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. – М.: Юриспруденция, 2008. - 279 с.; Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В. Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.; Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения/С.Х. Хабибов. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4. - С.26-32.

³⁰ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Андрианов Ю.В.-М.: Дело, 1998. - 253 с.; Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В.Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. - 752 с.; Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И.Образцова, П.Г.Кузнецов, С.Б.Пшеничников. -М.: Наука, 1990. -191 с.; Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты. Монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.–Душанбе: «Ирфон», 2011. – 204 с.; Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения/С.Х. Хабибов. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4. - С.26-32.

В этих условиях финансовые ресурсы играют связующую роль между трудовым потенциалом, а также основным и оборотным фондами. Следует поставить финансовую устойчивость на-третье место, обеспечение конкурентоспособности - на четвертое, а стабильность результативных показателей - на пятое. В целом, устойчивое развитие можно представить в виде таблицы, построенной по методике пирамиды А. Маслоу³¹.

С учетом этого можно считать, что для обеспечения развития РСПАТУ необходимо развивать весь транспортный комплекс региона, а именно в сельской местности. Выделим этапы комплексной оценки устойчивости структур регионального транспортного комплекса (РТК). На первом этапе производится отбор экспертов, на втором этапе проводится опрос и собирается информация, а на третьем этапе производится обработка результатов проведенного опроса экспертов на основе реализации алгоритма комплексной критерии оценки устойчивого развития РТК.

В состав экспертной группы для оценки устойчивости структур РТК были отобраны сотрудники малых предприятий сферы транспортного обслуживания, малого бизнеса и финансового сектора на основе 10,0% выборки³². Полученные результаты представлены в таблице 1.4.

Таблица 1.4

Результаты ранжирования показателей обеспечения устойчивого развития регионального транспортного комплекса Республики Таджикистан

№ п/п	Наименование показателей	Весовые значения
1.	Рентабельность деятельности (R_d)	0,33
2.	Показатель финансовой устойчивости (соотношение собственных и заемных средств) ($P_{фy}$)	0,21
3.	Фондоотдача (Φ_o)	0,19
4.	Оборачиваемость материальных ресурсов (запасов) ($O_{мр}$)	0,18
5.	Текучесть кадров (T_k)	0,09
	Итого:	1,00

³¹Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И. Образцова, П.Г. Кузнецов, С.Б. Пшеничников. - М.: Наука, 1990. - 191 с.

³²Годин А.М. Статистика. / А.М. Годин. – М., 2007. - 459 с.

На основе использования комплексов и критериев оценки, нами разработана модель устойчивого развития РТК, в следующем виде:

$$K_{\text{кyp}} = 0,33 * R_{\text{д}} + 0,21 * П_{\text{фy}} + 0,19 * \Phi_{\text{o}} + 0,18 * O_{\text{мp}} + 0,09 * T_{\text{к}}, \quad (1.8.)$$

На основе использования формулы (1.8) выполнены расчеты и дана оценка устойчивого развития РТК в Республике Таджикистан.

Результаты свидетельствуют о том, что на долю рентабельности, финансовой устойчивости и фондоотдачи приходится 73,0% всех весовых значений. Поэтому рекомендуется рассчитать свободный индекс устойчивого развития на основе использования методики расчета средней геометрической величины³³. В целом на основе рассчитанного среднего темпа прироста всех трех показателей можно охарактеризовать уровень роста устойчивого развития предпринимательских структур РТК в Республике Таджикистан.

Еще одним условием обеспечения устойчивого развития структуры транспортного комплекса является «диверсификация пассажирских перевозок с использованием результатов маркетинговых исследований»³⁴, что в условиях развития рыночных отношений требует разработки программы развития РСПАТУ с пересмотром принципов развития на всех уровнях организации и управления с учетом особенностей развития комплекса пассажирских транспортных услуг.

В условиях Таджикистана исследование проблем развития предполагает выявить особенностей инновационного развития РСПАТУ, которые влияют на стратегию развития в долгосрочной перспективе.

В инновационных условиях в сельской местности страны значительные проблемы в сфере пассажирских перевозок связаны с состоянием транспортных средств и развитием транспортной сети, которые требуют следующих решений:

- нехватка автотранспортных средств и недоступность транспортных услуг в удаленных районах;

³³ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов. -М.: Дело,1998. - 253 с.; Годин А.М. Статистика/ А.М. Годин. - М., 2007. - 459 с.; Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты. Монография/ Под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А.– Душанбе: «Ирфон», 2011. – 204 с.; Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4. С.26-32.

³⁴ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов. - М.: Дело,1998. - 253 с.

- моральное и физическое старение инфраструктуры и неудовлетворительное состояние автомобильных дорог в этих регионах;
- значительно низкая эксплуатационная скорость пассажирского автотранспорта;
- невозможность осуществления перевозок другими видами транспорта;
- неравномерный пассажиропоток в течение определенного периода времени;
- недостаток инвестиций в развитие РСПАТУ;
- инфляционные процессы на горюче-смазочные материалы, а также их качество;
- изношенность парка транспортных средств;
- проблемы экологии из-за устаревшего состояния пассажирского подвижного состава;
- риски возникновения ДТП в горных условиях движения в зимний период;
- неадекватное ценообразование пассажирских перевозок, плата за которые обычно взимается необоснованно.

Кроме того, достижение экономической независимости, ускоренной индустриализаций экономики, обеспечения экономического роста, рационального размещения и подготовки национальных трудовых потенциалов, социальное развитие районов, развитие государственно-частного сектора, повышение жизненного благосостояния и культурного уровня населения села, их подвижности и др., не может быть решено без адекватного функционирования РСПАТУ.

Также в условиях глобализации будут повышаться объемы международной торговли, и значительно вырастут объемы пассажирских перевозок. Главной проблемой является нахождение оптимального развития РСПАТУ. В целом, уровень развития РСПАТУ оценивается, как инновационное развитие автодорог с точки зрения пропускной способности,

которое требует крупных инвестиций, и Правительством страны уделяется должное внимание этому вопросу.

В связи с этим развитие ГЧПП становится важным источником развития этого рынка³⁵. Наряду с этим, развитие ГЧПП требует внедрения цифровых и инновационно-технических мероприятий, которое направлено на повышение уровня качества транспортного обслуживания пассажиров.

Стратегические интересы Республики Таджикистан направлены на обеспечение экономической безопасности и экономического роста. Вместе с тем возрастание долга до 3,6 млрд. долларов США составляет - 30,2% объема ВВП по состоянию на 1 января 2024 года. Из них 3,2 млрд. долларов, или 89%, является внешним долгом и порядка 400 млн долларов, или 11% — внутренним долгом, который является актуальной проблемой³⁶.

В этих условиях развитие РСПАТУ требует исследования состояния микроэкономических объектов, предприятий, комплексов и отраслей. Поэтому к числу задач на микроэкономическом уровне следует отнести: поддержку развития экономически эффективных ПАТП, ликвидация или реорганизация неэффективных ПАТП, разработка и реализация рыночных норм их поведения. При этом приоритет должен быть отдан выявлению «точки роста», который оказывает стимулирующее воздействие на развитие экономики. В Республике Таджикистан к числу таких «точек роста» мы относим предпринимательские структуры на РСПАТУ.

В целом существующие возможности транспортного комплекса в сельской местности следует использовать как основу устойчивого экономического развития. Учитывая все особенности и проблемы разработки РСПАТУ, мы предлагаем приоритетные направления решения этих проблем в других параграфах диссертационной работы с учетом особенностей, указанных в данном параграфе.

³⁵ Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов. - М.: Дело, 1998. - 253 с.; Анулин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анулин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. - СПб.: Питер, 2006. - 269 с.; Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. - М.: Юриспруденция, 2008. - 279 с.

³⁶ Источник: <https://avesta.tj/2024/02/17/gosdolg-tadzhikistana-za-2023-god-vyros-na-15-mln-minfin/> Avesta.tj.

ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ИННОВАЦИОННЫЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

2.1. Методологические основы инновационной деятельности как фактор устойчивого развития рынка сельских пассажирских перевозок

Методологические основы инноваций как один из факторов стационарного развития социально-экономических систем, во-первых, отражает развитие национальной экономики и уровень конкурентоспособности, во-вторых, отражает степень экономической безопасности государства.

Научные труды различных зарубежных и отечественных ученых посвящены исследованию процессов инновации и современных условий развития транспортного обслуживания в региональных системах: И.В. Афолина, А.И. Гаврилова, И.В. Журавковой, С.Н. Коменденко, А.Б. Титова, Р.А. Фатхутдинова и П.Д. Ходжаева.

«Инновация» (от лат. *inovatio*, от англ. *innovation*) - это результат научных исследований, творческой деятельности в форме новейших или усовершенствованных услуг, реализуемых на рынке, который практически используется.

Кроме того, инновация - это «внедренные новшества, обладающее рядом полезных свойств, которые обеспечат высокую эффективность результатов в различных сферах деятельности»³⁷.

Также существуют особые подходы к классификации инноваций. Согласно мнению автора понятие «инновация» - это внедрение новшества в различных отраслях, результат которой способствует уменьшению затрат на тех или иных сферах функционирования.

Согласно проведенному литературному обзору, ученые занимающиеся в данной сфере темпами инновации делят их на следующие группы (табл. 2.1).

³⁷Лужнова Н. В., Карелин Н. В. К вопросу о внедрении инноваций в сфере общественного пассажирского транспорта // Молодой ученый. - 2016. - № 7. - С. 887-890.

Главные категории инновации по темпам

Группы	Сфера применения
мировая инновация	для развития человеческое и глобальное значение, который стимулирует развитие НТП
национальные (отраслевые) инновации	в масштабе отдельных государств либо сферы экономики
местные инновации	в масштабе административным либо территориальным значениям
внутрипроизводственная инновация	в масштабе отдельных субъектов

Источник: составлено автором на основе литературного обзора

Вообще конфигурация инновации классифицируется следующем образом:

-инновация «на подходе» от предприятий как система. Особенно, по направлению количественного, либо качественного изменения, т.е. использования сырья, материалов, оборудования, оповещения, трудовых потенциалов и др.;

-инновация «в итоге» от предприятий как система. Конкретно мы можем сказать о количественных или качественных преобразованиях последствий конкретной экономической деятельности, которой могут являться услуги, нововведение в структуре предприятия, т.е. отдельные объекты. Они могут быть связаны, с изменениями в сервисных и вспомогательных технологических процессах.

Вдобавок, исследователи дифференцировали их классификацию на основе проведения практического анализа в инновации услуги, в инновации по развитию технологии и инновации в кадрах (человеческий фактор), а также инновации в менеджменте.

Далее, инновация представлена в их классификация по интенсивности изменения инновационных процессов.

Организациями инновационной деятельности (рис. 12) называют, прогресс нововведений.

Главная мера инноваторов заключается в том, что они должны обойти конкурентов, которые окажутся прибыльными.

В их качестве можно продвигать отдельные физические или юридические лица.

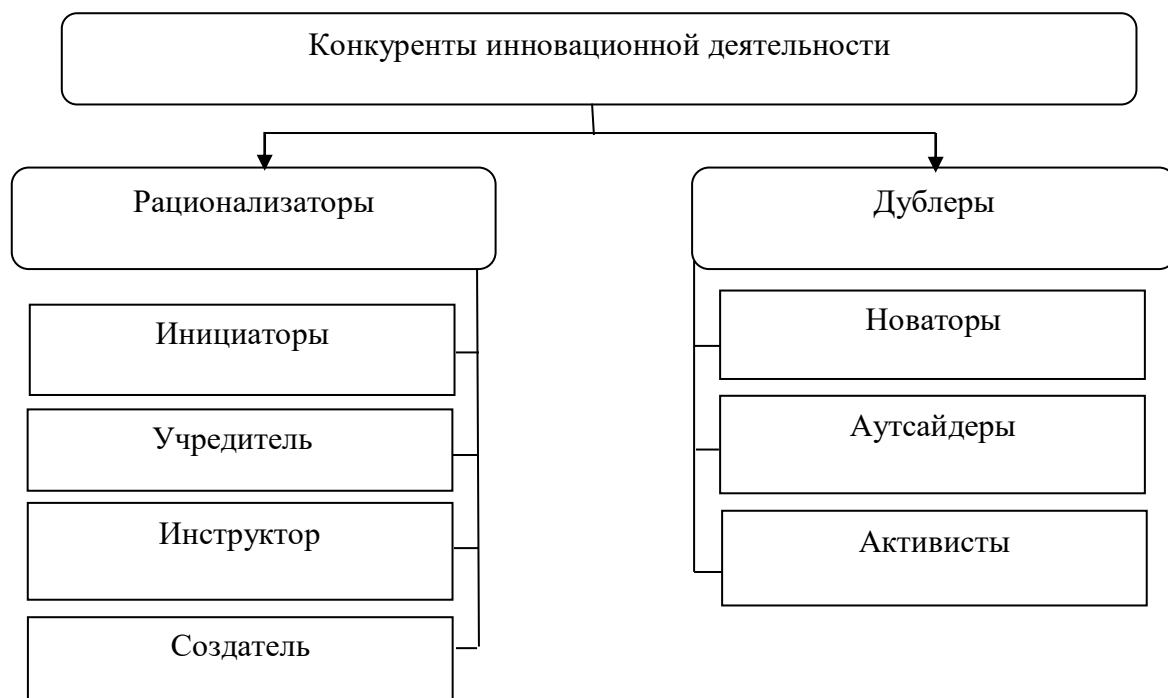


Рисунок 12 -Участники инновационной деятельности

Имитаторы³⁸ применяют освоенные нововведения к последователям, рационализаторы с целью получения большей прибыли.

На основе теории инноваций, И. Шумпетера, ожидание значительной прибыли является основным эффективным преимуществом реализаций инноваций.

Одним из главных направлений новейшей теории инновационного прогресса являются авторы: «П. Друкера, Т. Хегерстранда, Ф. Перу и т.д.». Изучение фактов долгосрочного экономического прогресса резюмируется в использовании технологической парадигмы³⁹, посредством отдельных комплектов технологических отраслей.

Согласно некоторым экономическим источникам, под кластером⁴⁰ рассматривается совокупность деятельности, основанной на концентрации

³⁸Имитатор (от лат. imitatio - «подражание»): Имитатор - тот, кто имитирует, т. е. подражает, воспроизводит, копирует что-то либо или кого-либо.

³⁹Парадигма (от др.-греч. *παράδειγμα*, «шаблон, пример, образец» или *παράδειγμα* — «представлять») означает определённый набор концепций или шаблонов мышления, включая теории, методы, стандарты в соответствии с которыми осуществляются последующие построения, обобщения и эксперименты в определенной области.

⁴⁰Кластер (англ. cluster) — взаимозаменяемый элемент самодостаточной локализованной сферы производства или услуг определённого направления. Экономический кластер — сконцентрированная на некоторой территории группа

сетей специальных производителей, потребителей и поставщиков, которые интегрируют в единую цепочку технологического процесса и выступают в качестве альтернативных методов⁴¹.

Далее Шумпетер Й. объединил среднесрочную и долгосрочную маржу⁴² равновесия в низкой частоте колебания рынка с периодической последующей концентрацией в кластерах синхронного распределения⁴³.

Значительный вклад в формирование и развитие теории таких кластеров внес ученый М. Портер⁴⁴.

На основе предложений В. Авилова и М. Егорова, модель системы инновации состоит из средних и малых организаций, крупных предприятий, финансовых групп, экономических зон, научно-исследовательских организаций, технопарки, инжиниринговыми, консалтинговыми, лизинговыми и страховыми компаниями, бизнес-инкубаторами, венчурными фондами, патентными услугами и т.п.

На минимальном экономическом уровне предприятий, стратегия инновации складывается стратегиями их развития, вытекающих из ее задач инновации и наличием потенциала инновационного характера.

Ориентация инновационной деятельности, организации включают трансформацию систем, обуславливающих развитие инновации. Такая деятельность может происходить в формах, которыми являются подготовка, обучение и распространение.

Инновационную стратегию фирмы можно распределить на следующие части: стратегия внедрения и адаптация инноваций, и стратегия развития научно-исследовательских прогрессов, т.е. НИОКР (таблице 2.2).

взаимосвязанных организаций (компаний, корпораций, банков и проч.): поставщиков, комплектующих и специализированных услуг; инфраструктуры; научно-исследовательских институтов; ВУЗов и других организаций, взаимодополняющих друг друга и усиливающих конкурентные преимущества отдельных компаний и кластера в целом.

⁴¹ Cluster specialisation patterns and innovation styles. - Den Haag, 1998. - P. 5.

⁴² Маржа — разница между ценой и себестоимостью (аналог понятия прибыль). Может быть выражена как в абсолютных величинах, так и в процентах, как отношение разности между ценой и себестоимостью к цене (в отличие от торговой наценки, которая вычисляется как та же самая разница по отношению к себестоимости).

⁴³ Шумпетер Й. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, капитала, кредита, процента и цикла конъюнктуры): пер. с англ. — М.: Прогресс, 1982. — 455 с.

⁴⁴ Портер М.Э. Конкуренция / Пер. с англ. — М.: Изд. дом «Вильямс», 2000. — 495 с.

Новаторские стратегии пассажирских автопредприятий

Первая	стратегия внедрения инноваций и стратегия адаптации инноваций	1) концепция, заключается в совершенствование потребительских свойств услуг, не подверженных физическому и моральному старению; 2) стратегия системной имитации, которое предприятие попытает, усваивает инновационные технологии со стороны; 3) стратегия совершенного и технологического лидерства, является рискованная и дорогостоящая стратегия, который в большой вероятности приводит к успеху; 4) стратегия выжидания фаворита, принимается во время выхода новых услуг, спрос которого пока не установлена, сначала выходит небольшие фирмы, а в случае достижения успеха инициативу перехватывает лидер.
Вторая	стратегии развития НИОКР	1) лицензионная стратегия, усваивается, когда разработка полностью реализовано, и оно 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, направленная на достижение прогрессивных принципов поставленных целей в области НИОКР.

Источник: составлено автором на основе литературного обзора.

Главные функции перед государством в сфере инновационного развития содержат следующее:

- на государственном уровне создание программ и определение инновационных приоритетов сферы;
- финансирование исследовательской стратегии, которое устанавливает степень прогресса фундаментальных и методологических наук в будущем;
- генерация условий для эффективной интеграции бизнеса, университетов и науки;
- управление трудоустройством в особых экономических зонах;
- функционирование национальной инновационной сферы, снабжающей инновационные положения (рис. 13).

В свою очередь государство может заказать проведение исследования и определить наиважнейшие направления, осуществить потребности экономики в услугах имеющих консультативный характер.

В перспективе приоритетным направлением считается качественное развитие национальной экономики, усиление человеческих потенциалов, расширение инвестиций в сфере зеленой и цифровой экономики⁴⁵.



Рисунок 13 - Организация инновационной деятельности предприятия

Источник: составлено автором

Имеющиеся инструменты государства, используемые в области мотивации и управления инновационной деятельности организации:

- мотивирует кредитную и фискальную политику⁴⁶, налогообложение и амортизацию;
- экономическая сфера льгот для инвесторов и инновационных организаций;
- поддержка в производстве или реализации новых продуктов или услуг.

В мировых экономических источниках «инновации» трактуются как трансформация потенциального научно-технического и научно-технологического развития, которая в данном случае выражается в новых видах услуг.

⁴⁵Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли от 26.12.2019 г.

⁴⁶Фискальная политика (англ. fiscal policy или лат. fiscus - корзина; касса, казна, финансы) - правительственная политика, представляющая собой меры воздействия на экономику с помощью изменения величины расходов или доходов государственного бюджета. Один из основных методов вмешательства государства в экономику с целью уменьшения колебаний экономических циклов и обеспечения стабильной экономической системы в краткосрочной перспективе. Основными инструментами фискальной политики являются налоги, трансферты и услуг.

По зарубежным стандартам сфера услуг обозначает, что: «...инновации - это конечный результат работы в инновационной среде, которая включает новейшие услуги на рынке или новейшие подходы к социальным и другим услугам»⁴⁷.

Возникновение прогрессивных взглядов приводит к пониманию научно-технических, научно-технологических знаний и творческих интуиций. В результате исследования появляется информация в виде последовательности операций, инновационной модели и описания проекта. Следом за ним, когда сформированная идея принимает конкретную форму, наступает этап новаторства. Такой этап состоит из презентации коренных образцов новинок с постепенным переходом на серийное предложение услуг.

С целью формирования организационных и технологических инноваций применяются опытные установки или экспериментальные базы. С учетом этого необходимо организовать инновационное функционирование на уровне государства, пример который представлен на рисунке 14.

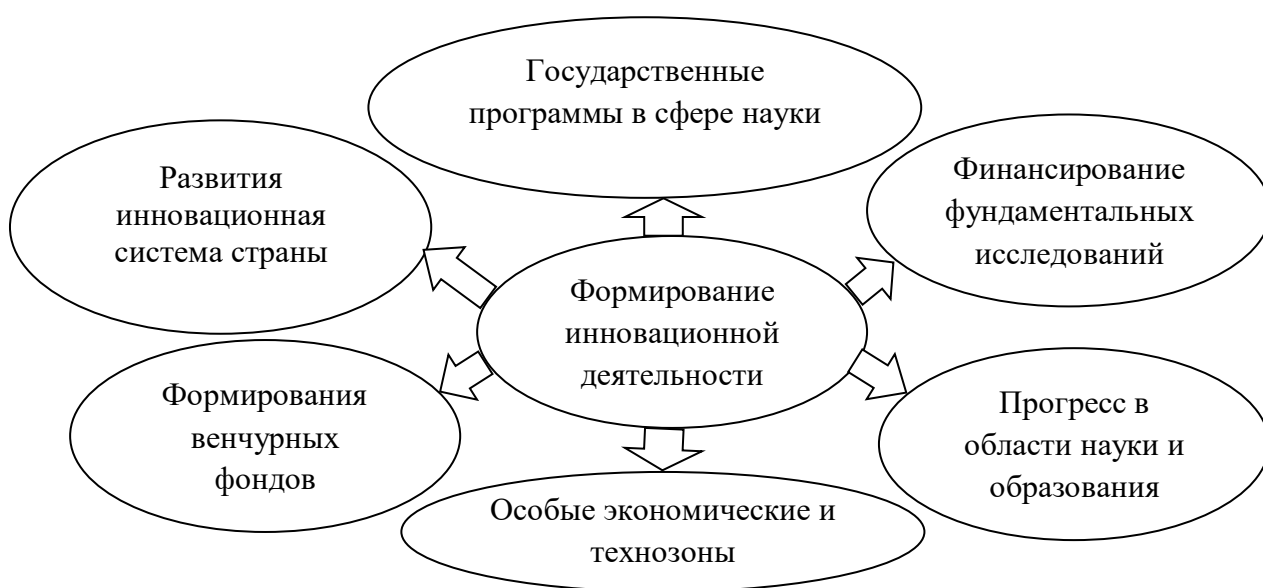


Рисунок 14 - Схема формирования инновационной деятельности на государственном уровне

Источник: автором составлен на основе литературного обзора.

⁴⁷ Политковская И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. -М.: МАДИ, 2015. -156 с.

На следующем уровне, который называется уровнем внедрения инноваций, результат инноваций практический реализуется. Именно на этом уровне, инновация вводится в технологическую и в целом экономическую сферу.

Уровень производства включает в себя набор услуг для презентации нового вида услуг, разработку базовых стандартов и предполагает переходить к массовому внедрению новых видов услуг. Наряду с развитием разработки новейших видов услуг, процесс подготовки осуществляется с целью адаптации для работы на новой технологии, внедряемой для инноваций.

Следовательно, производственный уровень инновационного процесса включает следующие действия: инвестиционные этапы; тренировки; разработки образцов приложенных услуг; большое количество предоставления новых видов услуг; увеличение масштабов обслуживания; распространение и выход инновации на услуги торговых рынков и коммерциализации.

Главным показателем, устанавливающим уровень инновации, является степень проявления управленческих инновационных направлений.

Далее, при анализе экономической эффективности внедрения нового оборудования и технологий в практике, необходимо определить общую экономическую эффективность организации.

При расчете экономического эффекта внедрение инновационной деятельности в рассматриваемой области, используются нижеследующие параметры:

- стоимость нововведений;
- необходимая сумма инвестиций;
- выручка и доход от внедрения инновационных технологий и продажа услуг;
- годовой объем работы одного работника.

В отдельных случаях при увеличении объем продаж и осуществлении инновационного проекта показатели занятости изменяются.

Показатель $\mathcal{E}_\pi$ можно выразить как математическую формулу предложенным образом:

$$\mathcal{E}_\pi = \frac{B_1 - B_0}{I} \cdot 100\% , \quad (2.1)$$

Отсюда: $\mathcal{E}_\pi$ - эффект от инвестиционного проекта; I – сумма инвестиции, (сомони); $B_1 - B_0$ – соответственно годовая выручка до и после инвестиции, (сомони).

В случае превышения размера анализируемого этапа на один год, можно применять скидки:

$$\mathcal{E}_\pi = \sum_{i=1}^n \left[\frac{B_1 - B_0}{(1+r)^i} \right] / \left[\frac{I_i}{(1+r)^i} \right], \quad (2.2)$$

отсюда: I_i – сумма инвестиции с учетом реализаций проекта в течение n -лет; r – дисконтная норма.

Внедрение передовых технологий обеспечивает увеличение чистой прибыли и нормализует рентабельность. При этом, необходимо учесть амортизацию и дополнительную прибыль до реализации инновационного проекта с инвестициями.

$$\mathcal{E}_{\text{ч.д}} = \frac{(\Pi_1 - \Pi_0) + (A_1 - A_0)}{I} \cdot 100\%, \quad (2.3)$$

отсюда: $\mathcal{E}_{\text{ч.д}}$. - показатель эффективности инвестиций по величине добавочной прибыли и амортизации; $\Pi_1 - \Pi_0$ – соответственно годовой прибыл от реализации до и после инвестиций, (сомони); $A_1 - A_0$ – ежегодное отчисление ОФ до и после инвестиций, (сомони).

Функциональные обязанности работника повышаются с осуществлением инновационного проекта при использовании технологий, умножающих не только прибыль, но и объем работы сотрудника. При этом немаловажный аспект при расчете экономической эффективности является имидж данного проекта, оценивающий увеличение выпуска сотрудника, рабочий процесс которого решается при реализации инноваций.

Следовательно, прирост производительности работника определяется по следующей формуле:

$$\mathcal{E}_p = \frac{P_1 - P_2}{I} \cdot 100\%, \quad (2.4)$$

отсюда: $\mathcal{E}_p$ – показатель эффективности инвестиций по уровню выработки сотрудника; $P_1 - P_2$ – соответственно годовая выработка сотрудника до и после инвестиций, (сомони).

При анализе экономической эффективности внедрения инноваций в бизнесе и приоритет рассматриваемых альтернатив нужно учитывать увеличение цены на услуги. Таким образом, повышение производительности сотрудника обуславливает уменьшение расходов с учетом экономии зарплаты.

В этом периоде необходимо рассчитать показатели, определяющие рост экономии по функциональным обязанностям сотрудника:

- прирост нематериальных активов ($\Pi_{на}$);
- прирост чистой прибыли ($\Pi_{ч}$);
- прирост выручки от предложения услуг ($\Pi_{в}$);
- прирост ОФ и оборотных средств ($\Pi_{а}$);
- прирост производительности сотрудника ($\Pi_{т}$).

Для того чтобы принять решение о перспективах внедрения технологии и реализовать выбор наилучшего инновационного варианта, необходимо сориентироваться на результативную динамику данных показателей:

$$T_{\pi} > T_{в} > T_{ак} > 100\%, \quad (2.5)$$

отсюда: T_{π} – темп роста или уменьшения прибыли, %; $T_{в}$ – темп роста или уменьшения выручки от реализации услуг, (%); $T_{ак}$ – темп роста или уменьшения активов предприятия, (%).

Данное означает, что нужно уменьшить производственные и операционные расходы, при этом эффективнее использовать ресурсы компании, где необходимо формулировать цепь взаимоотношений:

$$T_{\pi} > T_{в} > T_{на} > T_{ак} > T_{т} > 100\%, \quad (2.6)$$

отсюда: $T_{на}$ – темп роста или уменьшения нематериальных активов организация за рассматриваемый этап, (%); $T_{т}$ – темп роста или уменьшения производительности деятельности сотрудников, (%).

Повышение нематериальных активов в данном случае предшествовало генерированию ОФ и оборотных средств, так как инвестиции в этом направлении считаются очень нерациональным без внедрения технологических инновационных преобразований. При этом темпы роста или уменьшения производительности сотрудника могут снабжать устойчивый рост национальной экономики.

Следовательно, с учетом вышеизложенного, для определения инновационного рейтинга можно использовать группы показателей, которые имеются в таблице 2.3.

Таблица 2.3

Перечень показателей для определения рейтинга инноваций

№ п/п	Наименование показателей, определяющих рейтинг инноваций
1.	политическая стабильность и эффективность власти, роль СМИ
	госрегулирование, верховенство закона, льготы
	открытость бизнеса, уплата налогов
2	государственные расходы в сфере образования в % от ВВП, срок обучения
	поступление в ВУЗах, доля дистанционным обучением, взаимодействие ВУЗов с промпредприятиями, роль кластеров в экономике
	число исследователей и наличие научных организаций в регионе
3	доступ и использование ИКТ, развитие электронного правительства и Интернет
	производство и потребление энергии, наличие обслуживающей инфраструктуры
4.	доступ частного сектора к кредитным ресурсам
	защита инвесторов, рыночная капитализация, использования венчурного капитала
	цены и комиссии на предоставляемые услуги
5.	трудоустройство выпускников, объем научных работ финансируемым частным сектором
	удельный вес НИР финансируемых зарубежными партнерами
	импортные технологий, компьютеры, средство связи, величина чистой прибыли
6.	число и цена международных патентных заявок, число тезисов и статей в научных журналах
	темпы роста ВВП, выданные сертификаты качества
7.	воздействие ИКТ на сотрудничество
	состояние отдыха и культура, производство художественных национальных фильмов, экспорт инновационных услуг
	Удельный вес ВВП на потребления энергии, экологические показатели, число экологических сертификатов, состояние конкуренции, а также удельный вес патентов с иностранными изобретателями, экспорт технологий, услуг связи и другие предоставляемые инновационные виды

Источник: составлено автором по обзору литературы

За прошлые годы устойчиво развивается транспортная область, вследствие чего: «...мы добились одной из стратегических целей - вышли из

коммуникационного тупика. В сфере транспорта реализовано 53 государственных проекта на сумму 20,3 млрд. сомони, возведено более 2200 км автодорог. В настоящее время в транспортной области реализуется 17 государственных инвестиционных проектов на общую сумму 13 млрд. сомони. В их рамках сданы в эксплуатацию участок Душанбе-Кызыл-Кала, автодороги Душанбе-Бохтар стоимостью 1,6 млрд. сомони, участки Шкев-Калаи Хумб, Куляб-Ш.Шохин, Дарвоз-Рушон и др.»⁴⁸.

В таблице 2.4. представлен глобальный рейтинг инноваций государств, набравших максимальные баллы.

Таблица 2.4

Глобальный рейтинг инноваций⁴⁹

№ п/п	Государства	Баллы из 100	Рейтинг из 141 страны
1.	Швейцария	68,20	1
2.	Швеция	64,80	2
3.	Сингапур	63,50	3
4.	Латвия	47,0	30
5.	Литва	44,0	38
6.	Польша	40,40	44
7.	Россия	37,90	51
8.	Украина	36,10	63
9.	Белорус	32,90	78

Отсюда можно отметить конечную тенденцию, вовлечение не только государства, но и негосударственных акторов⁵⁰ (структур), которые согласовываются с процессом функционирования и реализации этих программ.

Инновации связывают функции интеллектуальной системы за счет многообразия, сотрудничества и согласованности между участниками, в том числе с конечными потребителями. На рисунке 16 показана концептуальная основа системных инноваций.

⁴⁸Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера Нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан «Об основных направлениях внутренней и внешней политики Республики» от 26.01.2021 г.

⁴⁹Устойчивое развитие и равенство возможностей: лучшее будущее для всех. Доклад Программы развития ООН от 02.11.2011.

⁵⁰Актор - участник преобразований, движимый собственными мотивами и обладающий для этого соответствующим опытом и ресурсами

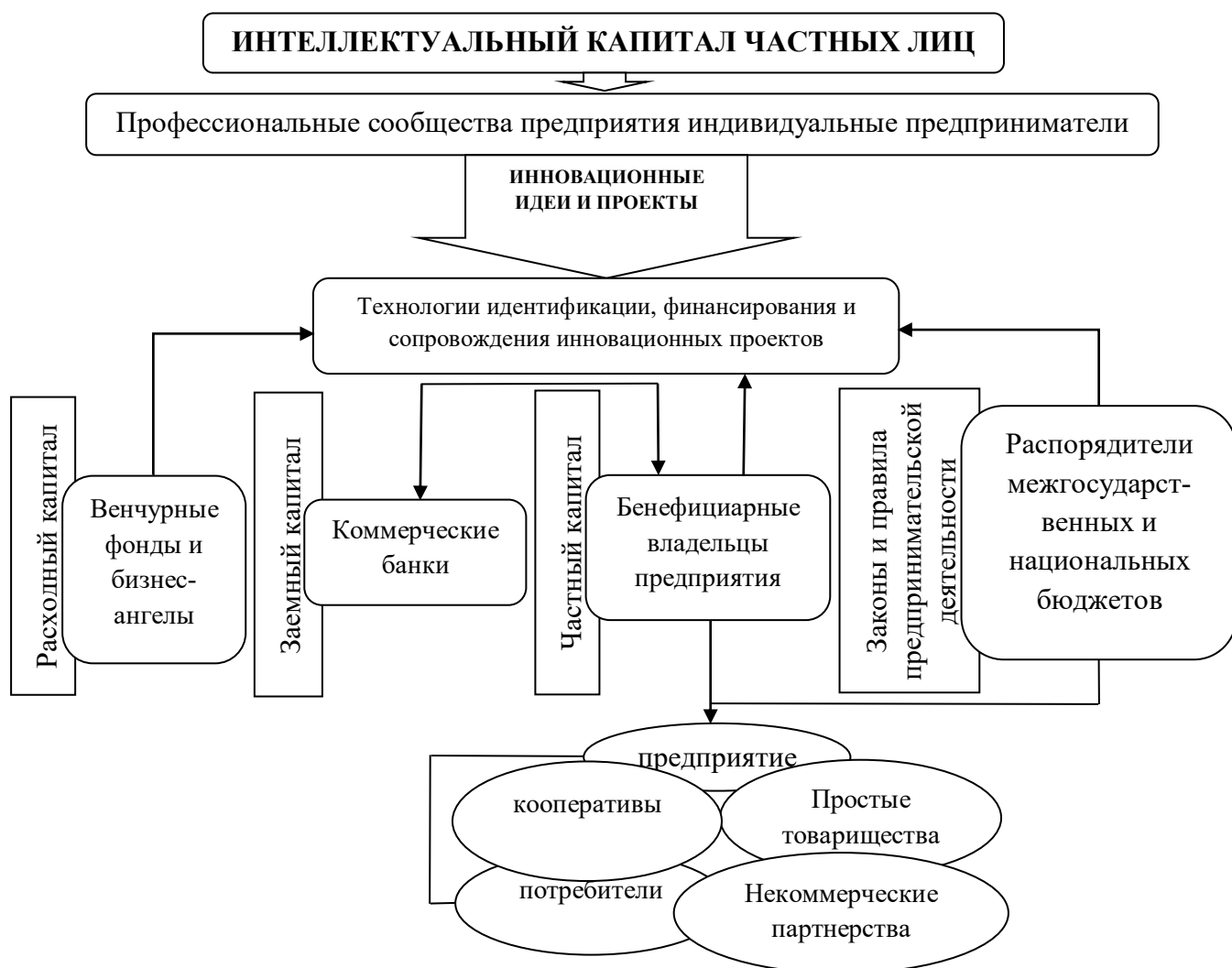


Рисунок 15 - Концептуальная основа системных инноваций

Не признаются новшества сторон, которые получили значительные прибыли от ущемления прав потребителей транспортных услуг и монополий с учетом предпринимательской энергичности, также не соблюдающих требования экологии.

Необходимо значительно обеспечить отношение между поставщиками, покупателями и дистрибьюторами по всей цепочке поставок. Эти участники должны быть информированы с действующими стандартами данной цепочки.

В докладе ООН по вопросам стабильного развития экологической безопасности отмечено: «...удовлетворение потребностей сегодняшнего поколения не должно ущемлять прав будущих поколений»⁵¹. Также в программе развития ООН (ПРООН) подчеркивается: «...устойчивое развитие

⁵¹Наше общее будущее. Доклад Международной комиссии ООН по окружающей среде и развитию. -М.: Прогресс, 1989. - 372 с.

достигается только путем равных возможностей, нравственности, справедливости и верховенства закона, при повышении качества жизни и неразрывной связи между человечеством и окружающей средой»⁵².

На рисунке 16 представлены критерии выбора и основные направления финансирования в области инновации.

Критерии выбора	Основные направления
-Небольшое финансирование и высокая результативность. - Частичное или полное влияние (более 30%). -Члены комплекса или кластера. - Финансирование за счет местных или частных средств (двустороннее). -Мероприятия сосредоточенные на увеличение конкретного в том числе местного либо глобального уровня компетенции. -Вероятность использования инфраструктуры через иностранные предприятия.	-Развитие инфраструктуры сервисного кластера. -Развитие инфраструктуры научного кластера. -Содействие инновационно-технологических проектов путем государственного регулирования. -Разработка инновационных кластерных исследовательских проектов кластера.

Рисунок 16 - Принципы выбора и финансирования кластера

Главными принципами стабильного развития социальных и экономических систем являются:

- преемственность - развитие носит системный характер, т.е. триаду⁵³;
- временные ограничения - стабильность состояния данной системы;
- необратимость - невозможность вернуться в состояние, которое находилось раньше;
- динамичность - состояние стабильности не означает прогрессирования, но его отсутствие может привести к нестабильному состоянию.

Стабильность социального и экономического развития достигается путем воздействия комплекса показателей. По уровню влияния на состояние устойчивого развития местные системы факторов делятся на внешние факторы и внутренние факторы.

К внешним группам относятся: информационные факторы, политические факторы, правовые факторы, технологические факторы, экономические факторы и т.п.

⁵²Устойчивое развитие и равенство возможностей: лучшее будущее для всех. Доклад Программы развития ООН от 02.11.2011

⁵³Триада (греч. τριάς, род.п. τριάδος) - единство, образуемое тремя отдельными членами/частями.

К внутренним группам относятся: научно-технические, инвестиционные, отраслевые, территориальные, институциональные, трудовые, экологические, социальные, финансовые факторы, организационно-управленческие факторы.

Обеспечение инновационного НТП является главнейшим показателем устойчивого развития системы экономики и социальных систем. В экономике страны функции инновации отображаются как ускоренное развитие на основе модернизированной структуры экономики, использования прогрессивных технологий; эффективной и рациональной организации пассажирских перевозок путем комплексного обслуживания.

При обеспечении устойчивого и целеустремленного развития социальных и экономических систем воздействия факторов экономики необходимо использовать следующие способы:

- внедрение масштабного производства в случае динамических темпов роста экономики;
- повышение уровня конкурентоспособности услуги;
- сбалансирование динамического развития;
- поддержание внешнеэкономического баланса (паритета).

Согласно научным источникам баланс международных отношений основан на:

- формировании научного потенциала в сфере услуг в области пассажирских перевозок;
- усилении инновационной деятельности в сельской местности страны, за счет внедрения ресурсосберегающих технологий;
- создании конкурентоспособных условий в экономике;
- использовании приоритетного направления стабильного развития инвестиционной деятельности;
- обеспечении роста среднего и малого бизнеса;
- обеспечении высокого уровня занятости населения села;
- совершенствовании бюджетной системы;
- совершенствовании системы кредитно-финансовой политики;

-введении эластичной налоговой системы для перевозчиков и т.д.».

Общественная концепция стабильного развития социальной и экономической систем может быть достигнуто путем нижеследующих действий:

-с поддержкой повышения уровня качества жизни, роста истинных доходов населения и обеспечением высокого уровня улучшить развитие инфраструктуры социума на территориях сельской местности страны;

-сокращения различия между городским уровнем жизни населения и населения районов сельских территорий;

-улучшения активности сельского населения с точки зрения социального развития;

-подъемом занятости и истинных доходов сельского населения;

-формированием равных обстоятельств и потенциалов на территории сельского района, особенно в области первоочередных и важных сфер услуг: здравоохранения, образования, культуры, общественного питания, торговли, пассажирский автотранспорт и т.п.;

-продлением среднего уровня жизни населения путем сбережения и поддержанием чистой экологии;

- обеспечением роста социальных и человеческих инвестиций;

-развитием культуры, науки и образования;

-обеспечением роста потенциала населения с интеллектуальной точки зрения;

-поддержанием демографических статусов сельских районов, для максимального обеспечения трудового потенциала и создания условий труда;

-и в итоге, так как в этих районах проживает достаточно значительная часть населения необходимо обеспечить их социальную защиту.

Согласно мнения Рыбнова Е. И «...взаимодействие других групп факторов целенаправленного развития социально-экономических систем обеспечивает структурное состояние в соответствии с указанными выше критериями, баланс материальных, трудовых и финансовых показателей,

выполнение обязательств перед государством, населением, а также партнерами и так далее»⁵⁴.

С нашей точка зрения здесь важнейшей задачей является - управление процессами целенаправленного и стабильного развития не только с учетом минимизации потерь и рисков, но и умелое использование факторов в соответствии с закономерностями внешней среды.

С этой точки зрения механизм целенаправленного и стабильного развития социальных и экономических систем, должен обеспечить решение следующих основных задач:

- обеспечение необходимой устойчивости и стабильности текущей деятельности;
- своевременное и безусловное изменение достижения необходимых темпов динамического развития на будущем.

Бесспорно, учитывая вышесказанное совокупность целей (внесение изменений в эффективность управления ПАТ, обеспечение безопасности, сохранении экологии), гипотез, подходов, принципов, методов, средств и процедур логической организации, используемых при изучении РСПАТУ, можно предположить, что инновационная деятельность может быть фактором стабильного развития социальных и экономических систем в сельских территориях.

Учитывая методологические основы инновационной деятельности в качестве факторов стабильного развития нами в параграфе 2.2. будет исследованы инновационные факторы, влияющие на развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг: внедрение новых знаний, усовершенствование технологий, направленных на решение общественных и экологических проблем, повышение производительности и снижение производственных и временных затрат в пассажирской автотранспортной системе сельской местности Республики Таджикистан.

⁵⁴Рыбнов Е. И. Управление изменениями в организации для сохранения ее экономической устойчивости / Е. И. Рыбнов, М. А. Асаул // Вестник гражданских инженеров. - 2007. - № 4 (13). – С 24.

2.2. Влияние инноваций на состояние и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг

Результативность и стабильное развитие национальной экономики, могут устанавливать основу транспортной деятельности, в том числе пассажирского транспорта.

Важнейшие моменты процесса внедрения инноваций в области транспорта, особенно пассажирского, являются предметом исследования большинства зарубежных и отечественных ученых: Н. В. Карелина, Р.К. Раджабова и П.Д. Ходжаева.

Они в своих трудах изучили содержание, понятия, классификацию, описание инноваций, уточнили и определили важные направления функционирования и развития инноваций на предприятиях пассажирского автотранспорта.

Внедрение инноваций на пассажирском автотранспорте в основном связан с внедрением улучшенных решений по организации и управления на предприятиях, модернизации или реконструкции транспортных средств, инструментов, нового оборудования, сырья, смазочных материалов, а также и источники энергии.

Президент Республики Таджикистан, Лидер нации Э. Рахмон в своем послание в Маджлиси Оли от 26.12.2019 г., отметил, что: «...строительство инфраструктуры в сфере транспорта очень важно для превращения Республики Таджикистана в транзитную страну. Сегодня в этой сфере реализуется более 13 национальных инвестиционных проектов на сумму более 8,5 млрд. сомони. Правительством поручено принимать необходимых меры по привлечению инвестиционных потенциалов для увеличения пропускной способности тоннеля «Истиклол» и строительства противолавинных сооружений на уязвимых участках автомобильных дорог Душанбе-Чанак. Также активизируются работы по разработке проектов реконструкции автомобильных дорог Бохтар - Дангара - Куляб, Худжанд - Канибадам, Бохтар - Носири Хусрав и др.»⁵⁵.

⁵⁵Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера нации Э. Рахмона Маджлиси Оли от 26.12.2019 г.

В результате инноваций появляется новая услуга в новом качестве. Имеются несколько типов инноваций, которые показаны в таблице 2.5.

Таблица 2.5

Главные типы инновации

Типы инновации	Характеристика главных типов инновации
Технический тип	возникают в производстве продуктов или услуг с усовершенствованием технических характеристик
Технологический тип	формируются при применении прогрессивных методов производства продуктов или услуг
Организационный тип	связаны с управлением оптимальным процессам организации перевозок
Информационный тип	нахождение главных и основных путей решение вопросов оптимальной и рациональной организации информационного потока в сфере инновационной и научно-технической деятельности, а также усиления контроля доступа к информации
Общественный тип	ориентированы на усовершенствование условий труда работников, решение проблем здравоохранения, образования, культуры.

T. Wiesenthal, G. Leduc, P. Cazzola, W. Schade, J. Kohler⁵⁶ в своих исследованиях отмечали, что потребность в инновациях в транспортном секторе была по следующим причинам:

- разработка системного подхода, соединяющего отдельные экономические, экологические и социальные компоненты при выборе и осуществлении экономически жизнеспособных сценариев транспортных предприятий;
- переход к управлению проектами от финансирования местных транспортных организаций;
- стабильность институционального формирования и социальная справедливость по отношению к потребителям транспортных услуг, особенно на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг;
- поддержка уровня экологической безопасности, регулирования экосистем и повсеместное уменьшение загрязнения ОС;

⁵⁶T. Wiesenthal, G. Leduc, P. Cazzola, W. Schade, J. Kohler. Mapping innovation in the European transport sector. An assessment of R&D efforts and priorities, institutional capacities, drivers and barriers to innovation. European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies

- совместительства в работе над проектами представителей органов местной и государственной власти, предпринимателей частного сектора и научного сообщества;

- необходимость принятия прозрачных и публичных действий;

- модифицирования в структуре предоставления услуг в области рационального применения прогрессивных альтернативных технологий, топлива и альтернативной энергетики;

- максимальное и рациональное использование местных технологических запасов;

- расширение и распространение знаний по всей системе транспорта, в том числе системы пассажирского общественного автотранспорта;

- введение системных инноваций, которые приводят к концептуальным трансформациям в системе и отходят от существующих бизнес-моделей;

- осуществление государственных инвестиций как могучий инструмент для стимулирования банальных инновационных услуг;

- значительный спрос на технические стандарты и отклонения, регулирующие инновационный процесс, является ключевым фактором интеграции различных рынков, включая рынки пассажирских перевозок.

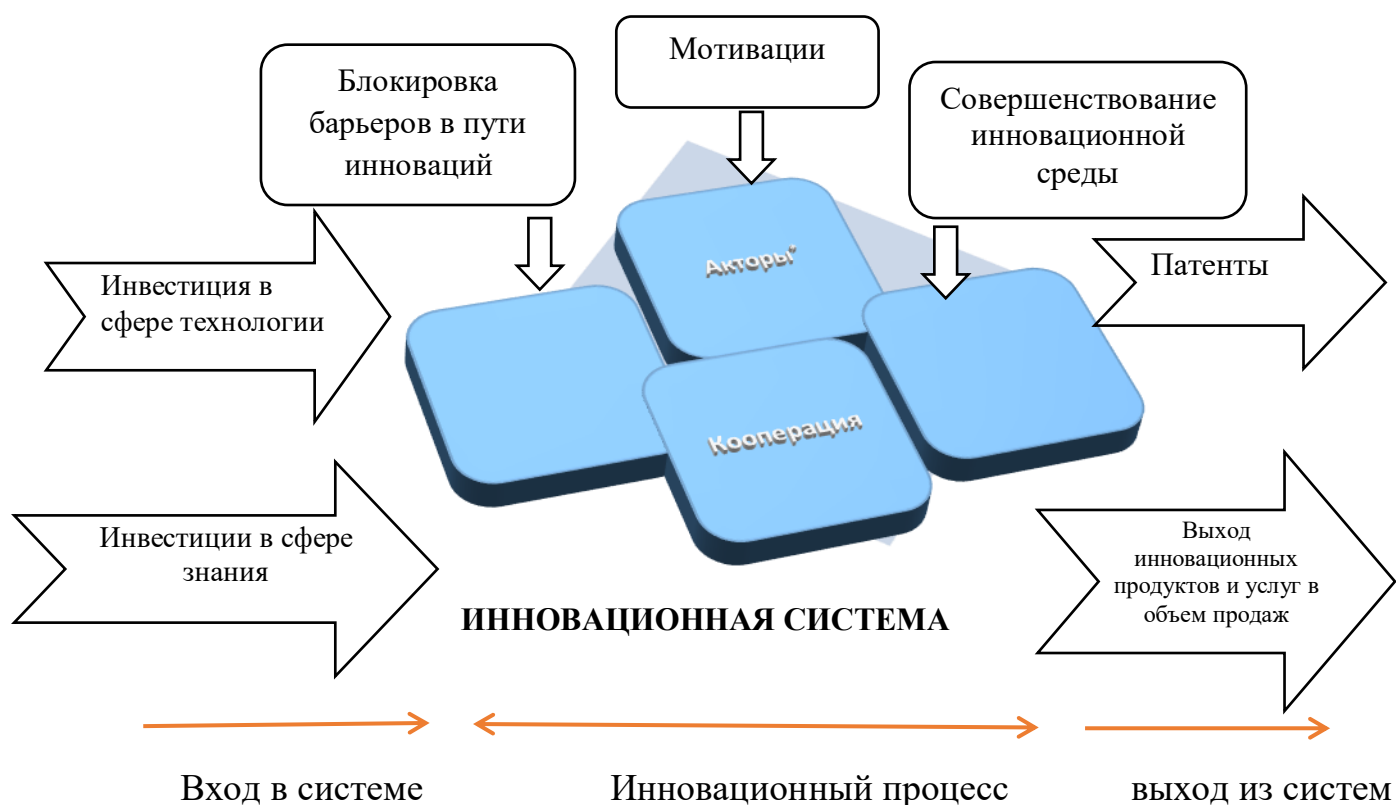
В целях определения приоритетности функционирования и развития управления инновациями на РСПАТУ, систематизированы следующим образом:

- По степеням новизны: относительный; условный; личный.

- С вероятностью новшеств: радикальные; разнородный; реорганизованный.

- По степени понятности инновации - эффективный: стандартный; примитивный; трансформированный.

Также при этом необходимо учесть факторы инновационного процесса, которые представлены на рисунке 17.



*Актеры - те участники, которые добились успеха в своих целях, и имеет достаточно опыта

Рисунок 17 –Факторы, характеризующие инновационный процесс в условиях региональной и отраслевой экономики

В Республике Таджикистан неделимый пассажирский автотранспорт снабжает надобностью населения сельской местности в перевозке. Для того, чтобы дать объективную оценку РСПАТУ, нужно представить характеристики автотранспорта как инновационного бизнес-объекта, в котором поддерживаются специфические социально-экономические особенности пассажирского автотранспорта.

Рынок способствует реализации крупных инновационных государственных программ, в области культурного, медицинского, бытового, отдыха и туризма, торговли, а также пассажирского автотранспорта, способствующему развитию сельской местности. Инновационные процессы вносят ценный вклад в развитие сельской местности, в то же время оказывают влияние на процессы согласования спроса и предложения в услугах пассажирского автотранспорта на территории сельской местности страны.

В настоящее время нет методики оценки социальной и экономической эффективности с точки зрения социально ориентированных инновационных программ, а также централизованной методики определения качественных и количественных показателей. Тем не менее, есть такие теоретические подходы, состоящие, главным образом, в сравнении социального результата со стоимостью его реализации, на основе чего проводятся социальная и экономическая оценка РСПАТУ.

Для получения доказательств разберем факторы, которые рассматривают социально-экономические показатели, оказывающие серьёзное влияние на инновационные развития РСПАТУ:

-социально значимый результат содержит в себе социальную ценность инновационных услуг, для нахождения которой требуются положительные трансформации в жизни сельского населения в целом;

-экономические расходы - устанавливаются запасными капитальными вложениями для достижения инновационных целей.

Согласно мнения Е.И. Андреева «...социально-экономическая результативность инновационного развития рынка - это отношение стоимости позитивных трансформаций качества жизни населения, в том числе сельского, к стоимости ресурсов, затраченных на реализацию инновационных изменений»⁵⁷.

$$\mathcal{E} = \Delta E / C_{\text{дт}}, \quad (2.7)$$

В формуле 2.7: $\mathcal{E}$ – социально-экономическая результативность; ΔE – стоимость положительных изменений; $C_{\text{дт}}$ – затраты связанные с обеспечением доступности транспорта с учетом инновационных внедрений.

Социальное развитие села зависит от всесторонней реализации культурных, рекреационных и инновационных мероприятий, а также и удовлетворения других социальных нужд населения в этих районах.

Основными способами инновационного применения инструментов социального развития села являются: строительство сооружений и зданий,

⁵⁷ Е.И. Андреева, Оценка эффективности социальных программ / Е.И. Андреева, А.С. Ковалевская // Бюджет. - Вып. 4. - 2012.

ремонт и расширение жилья, детсадов, парковых и спортивных площадок и другие социальные объекты, а также приобретение материалов и оборудования для их реализации.

Для целевого распределения капитала социального развития необходимо, прежде всего, учитывать инновационные задачи социального характера, которые должны быть направлены, прежде всего, на повышение благосостояния сельского населения.

Способность организовывать и продвигать инновационную деятельность сегодня интерпретируется как совокупность инфраструктурных, материальных, интеллектуальных, финансовых, трудовых, коммуникационных и информационных ресурсов.

По нашему мнению, полученные факторы могут послужить основой для ускорения инновационного процесса в развитии РСПАТУ, наиболее важные из которых показаны в таблице 2.6.

Таблица 2.6

Главные факторы ускорения инновационного процесса в развитии РСПАТУ

№ п/п	Факторы, ускоряющие инновационные процессы в развитии РСПАТУ
1.	повышение уровня и степени непосредственного участия государственной структуры в процессах устойчивого инновационного развития
2.	унификация процедур регистрации любой инновационной деятельности от начала, т. е. от начальной стадии формирования и разработки до заключительной стадии, т.е. подведения итогов
3.	повышение и укрепление уровня развития инфраструктуры РСПАТУ
4.	развитие и укрепление ГЧПП
5.	формирование стабильного и устойчивого развития местной структуры инновационной деятельности
6.	унификация и совершенствование системы налоговых платежей для предприятий, которые внедряют инновации, с точки зрения критически важной для развития научных исследований, используя все виды и возможности налоговых льгот
7.	совершенствование относительно современных способов привлечения инвесторов в эти отрасли

Источник: составлено автором на основе литературного обзора.

Также инновации в сфере РСПАТУ, прежде всего, должны быть направлены на решение следующих проблем:

- снабжение значительного качества пассажирских автотранспортных услуг, в том числе, своевременная доставка пассажиров, безопасность и удобство поездки;

- понижение затрат на услуги пассажирского автотранспорта⁵⁸.

Эйхлер Л.В. считает, что: «...Внедрение инновационных процессов играет важную роль в поддержании необходимого оборудования в хорошем техническом состоянии с использованием современных методов обслуживания, ремонта, модернизации оборудования и запасных частей, продления их срока службы, повышения износостойкости»⁵⁹.

Инновационные технологии позволяют уменьшить время ожидания клиентов на автобусных остановках, оптимизировать дистанцию движения на маршрутах, увеличить комфорт клиентов и наличие туристических шоу.

Также Политковская И.В. считает, что: «...выше указывающие новаторские методы приводят к увеличению транспортной доступности»⁶⁰.

Уникальное инновационное развитие РСПАТУ адаптировано для транспортной системы, приведшие к старению автотранспорта, относительно высоким моральным износам, высоким расходам и низкой производительности, а также и неэффективной эксплуатации производственно-технической мощности.

Следовательно, если инновационная идея отображается только в планах и не используется, тогда она не может найти потребителя услуг на рынке, и в таких случаях – остаются только знания, которые являются творческой работой и не могут считаться инновацией.

Таким образом, главными характеристиками (критериями) инновации в РСПАТУ являются:

- научно-техническая свежесть;

- практическое осуществление и промышленное внедрение;

⁵⁸Эйхлер Л.В. Проблемные вопросы эффективного использования ресурсов предприятий автомобильного транспорта / Л.В. Эйхлер, И.К. Пустосветова // Тезисы докладов II Международной научно-технической конференции «Автомобильные дороги Сибири», Омск, 20-24 апреля 1998 г. Омск: СибАДИ, 1998. -С. 259-261.

⁵⁹ Там же.

⁶⁰ Политковская И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. -М.: МАДИ, 2015. 156 с.

- коммерческая достижимость;
- маркетолог, в свою очередь, лицо для определения удовлетворения конкретных потребностей населения.

Инновационная стратегия стабильного развития РСПАТУ может быть, реализована путем организации устойчивого развития системы транспорта страны, долгосрочного и среднесрочного развития инновационной деятельности и повышения уровня качества жизни населения села и их благосостояния.

Отличительными линиями стабильного развития РСПАТУ, в зависимости от инновационных вероятностей являются:

- повышение уровня пассажиропотоков на общественном массовом автотранспорте;
- удовлетворение спроса на строительство инновационных и реконструированных автодорог, которые оснащены цифровыми технологиями в сельской местности;
- повышение уровня доходов и качества жизни сельских жителей за счет создания инновационных рабочих мест;
- подъем спроса жителей села на услуги пассажирского автотранспорта за счет организации условий и планирования личного времени.

Стратегия устойчивого и стабильного развития автомобильного транспорта Республики Таджикистан считается одним из важнейших приоритетов в развитии будущего автотранспорта, а также считается одним из основных инновационных задач, который удовлетворяет потребности сельского населения с точки зрения повышения качества транспортных услуг. Повышение уровня жизни населения с точки зрения транспортного обслуживания, особенно в сельских районах страны, прежде всего, зависит от уровня конкурентоспособности автомобильного транспорта и тесно связанного с обеспечением основных аспектов национальных приоритетов инновационного развития.

При анализе разработки инновационной стратегии устойчивого развития РСПАТУ, миссия государства в области деятельности и развития транспорта, особенно в сфере пассажирского автотранспорта, исходит из двух главных направлений:

- организация благоприятных условий для роста качества жизни в селе, путем доступа к безопасным и качественным услугам автотранспорта;
- принятие нужных мер по увеличению конкурентоспособности, как в целом, так и в отдельных областях и районах.

Главными целями могут быть транспортные цели, социальные цели, экономические цели, в зависимости от типа транспортной деятельности.

В процессе роста и развития инноваций лежит форма создания, которая состоит из таких этапов: как от появления инновационных идей до возможности его непосредственной реализации (рис. 18).



Рисунок 18 - Обобщенная схема инновационного цикла

Развитие инноваций в сфере автотранспорта в контексте по обновлению, совершенствованию и реализации существующих процессов для различных аспектов, которые влияют на финансовые, экономические, экологические, технические и технологические показатели системы автотранспорта, включая

пассажирский транспорт, необходимо, достигнуть как минимум управленческих и социальных результатов в частном и государственном секторе экономики. Усилия на пути по развитию инноваций в сфере пассажирского транспорта и его инфраструктуры, должны быть направлены на новые передовые методы межотраслевого взаимодействия и управления транспортной системой, включая пассажирский транспорт.

Инновации считаются ключом к решению автотранспортных проблем, включая массовый общественный пассажирский автотранспорт, проблемы инфраструктуры, негативные последствия изменения климата, экологические проблемы, демографическое развитие, а также нестабильность источников энергии.

Транспорт считается важным фактором стабильного развития экономики и одновременно является источником проблемы в сфере экологии. В связи с этим Белая книга перед советом ЕС ставят главные цели по сокращению до 60% выбросов автотранспортного сектора. Они считают, что достижение этой цели осуществляется путем внедрения инновационных технологий и создавая инфраструктуры соответствующей международным требованиям, а также и путем внедрения инноваций, носящих организационный характер.

Чрезмерное снижение экономики и экологических требований в результате растущего спроса на рынке и роста цен обуславливают следующие инновационные решения:

- повышение качества и широкая номенклатура автотранспортного оборудования;
- снижение затрат и повышение уровня конкурентоспособности в секторе автотранспорта;
- интеграция производственных процессов и результативных инноваций;
- с целью стимулирования инвестиционной активности совершенствовать бюджетную политику;
- высокая согласованность спроса и предложения в рамках РСПАТУ;

- сотрудничество по стандарту на пути совершенствования обслуживания пассажирского автотранспорта в сельской местности.

Интернационализация экономики, растущая интенсивность факторов стабильного развития во внешних отношениях, усиливает конкуренцию за инвестиции, а также функционирование и расширение рынка транспорта.

Поэтому необходимо усилить реформу системного комплекса РСПАТУ, который осуществляется следующим образом:

- Стремится максимально увеличить долю формальных пассажирских автотранспортных услуг именно в сельских территориях, так как в нем проживает более 70% населения страны, с целью приобретения преимуществ и вероятностей транзитных мощностей между государственной монополией и частным бизнесом;

- Создать экономическую договоренность между администрацией автотранспортной организации и обладателями автотранспортных средств, на ближайшие годы;

- Определить перспективные методы управления дефицитом в сфере бюджета, кредитов и другие макроэкономические факторы успешного функционирования пассажирского сектора при формировании долгосрочных проектов на пути к устойчивому развитию;

- Чрезвычайно значительная высокая стоимость кредитов и невозможность крупных межотраслевых инвестиций в долгосрочные и среднесрочные проекты;

- Слишком высокое налогообложение.

Влияние инноваций на устойчивое развитие РСПАТУ будет удваиваться только путем внедрения практик наилучших стран с развитой экономикой, которые могут осуществиться путем:

- осуществления планов стабильного местного развития, сконцентрированных на достижение инновационных целей и задач стабильного развития всех типов автотранспортных услуг, в соответствии с государственными нормами и регламентами;

- модифицирования стандартных схем употребления автотранспортных услуг для их целесообразного использования и решение высших экономических отношений в общественных интересах;

- использования широких возможностей сотрудничества в направлении стабильного развития РСПАТУ, эффективного и рационального использования современных инновационных технологий, стабильного развития трансграничного сотрудничества и рационального отношения с ведомствами и министерствами транспорта.

Органы управления власти ряда районных и областных центров несут ответственность за внедрение инноваций и создании инновационного климата в системе транспорта, что может улучшить качество обслуживания пассажиров, путем предоставления надежного, экологически безопасного и экономически выгодной автотранспортной услуги. Для реализации этого направления, система управления транспортными процессами должна быть построена в сотрудничестве со всеми видами сервисных посредников и транспортных средств, а не с традиционной системой управления транспортными средствами, в которой пассажир всегда должен быть в центре внимания и в центре каждого действия в рамках политики инновационной формы.

Инновационная организационная структура управления автотранспорта в РСПАТУ должна состоять из пяти основных разделов:

Первый раздел устанавливает потребности клиентов в РСПАТУ и дает гипотезу для обоснованных претензий, что считается наиболее важно, при удовлетворении запросов пассажиров.

Второй раздел реализует политику в сфере автотранспорта, что способствует эффективному развитию системы, обеспечивая перемещение с использованием услуг терминалов, включая логистические цепочки.

Третий раздел обеспечивает консолидацию⁶¹, создает условия для развития РСПАТУ путем планирования деятельности автотранспортной системы.

⁶¹Консолидация (от лат. *con* - вместе, *solido* - укрепляю) - укрепление, объединение, интеграция, сплочение

Четвертый раздел предусматривает политику реализации ориентированных задач и решений, связанных с устойчивостью стратегических целей автотранспорта и их достижением.

Пятый раздел работает в партнерстве со структурами дорожного сектора и операторами для внедрения инновационных коммуникационных технологий и стабильного развития РСПАТУ, этим путем обеспечивая баланс между качеством и ценой.

Д. Долинский считает, что: «...современная инновация - это искусство сочетания нескольких передовых и современных решений с использованием существующих технологий. Они требуют инвестиций, планирования и заказа, высокого уровня оперативного мониторинга и улучшенного уровня обслуживания. Инновационные решения снижают затраты на организацию автотранспортного процесса, на которые часто приходится более 50% логистических затрат. В наши дни очень важны инновационные вопросы, связанные с качеством перевозки и ее своевременным выполнением»⁶².

Для достижения экономической эффективности процессов пассажирского автотранспорта необходимо использовать комплексный подход, т.е. целесообразное применение инструментов инновации во всех циклах процесса. Большинство пассажирских транспортных компаний, сосредоточены на долгосрочном и среднесрочном планировании, которое завязано только на текущей сфере деятельности. Пассажирские транспортные компании стремительно выполняют доставки пассажиров качественно и вовремя, при этом также стремятся сохранить расходы на рациональном уровне. Пассажирские перевозчики, которые хотят иметь возможность стабильно расти современным путем и при этом сохранять собственную долю на РСПАТУ в течение долгих лет, и стремясь при этом получить существенную прибыль в среднесрочной и долгосрочной перспективе, должны альтернативным путем

чего-либо (лиц, групп, организаций, движений и прочего), - вид систематизации нормативных правовых актов, который заключается в создании крупных однородных блоков на основе более маленьких разрозненных блоков. Также это вид правообразования, с полным сохранением содержания правового регулирования в новом укрупнённом акте.

⁶²Dawid Dolinski. Innowacyjne rozwiązania transportowe nowoczesnym źródłem szukania oszczędności

решать проблемы, которые существуют у них при организации пассажирского автотранспортного процесса.

Идея сотрудничества в сфере ГЧПП несколькими перевозчиками, как частных, так и государственных, не является новшеством, и уже несколько лет в мире такая область совместного планирования стремительно развивается.

Поэтому в современных условиях невозможно не определить влияние инновационной деятельности на развитие РСПАТУ, путем формирования инновационных мероприятий при организации процесса пассажирских перевозок.

Поэтому считаем, что основные задачи, при формировании такой позиции являются:

- поддержание стабильного развития проектов инновации в области пассажирского автотранспорта путем внедрения знаний специалистов, участвующих в этой сфере и повышения уровня квалификации работников в этой области;

- сотрудничество и содействие при реализации данных проектов;

- развивать путем внедрения знаний и навыков об инновационной деятельности в сфере пассажирского автотранспорта, особенно в сельской местности имеющий акцент на продвижение проектов совместно с государством, которые могут содействовать при финансировании со стороны международных организаций.

Также считаем, что основные задачи при формировании инновационных центров в секторе услуг пассажирского автотранспорта будут обеспечиваться следующим путем:

- создание обстоятельств для решения инновационных вопросов в сфере сотрудничества частного и государственного секторов, сектора науки, сектора неправительственных организаций. Потому они могут непосредственно участвовать при формировании, внедрении, поддержке и практической реализации вопросов стабильного развития пассажирского автотранспорта сельских территории страны, стремясь при этом поддержать и восстановить

отношения с партнерами, с целью использования и получения необходимой информации при решении проблемы пассажирского автотранспорта инновационным путем;

- усиление и улучшение инновационных вопросов путем повышения квалификации кадров на основе инновационных технологий и стимулирование инновационной деятельности для стабильного развития РСПАТУ;

- рациональное и эффективное внедрение инновационных решений, для создания благоприятного климата конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг путем обмена знаниями и опытом, укрепления связей, а также стабильным развитием ГЧПП с сектором исследовательских учреждений и общественными организациями;

- повышение прозрачности РСПАТУ для решения проблем этой сферы путем инновационных проектов;

- оценить методы распространения и получения информации об инновационных проектах, которые финансируются со стороны международных сообществ;

- эффективное использование средств, выделенных для развития РСПАТУ, финансирование для управления и эффективной реализации проектов в сфере пассажирского автотранспорта, а также при решении задач инновационным методом, используя передовые опыты развитых стран;

- выбор и оценка эффективных и правильных методов внедрения инновационных решений на РСПАТУ.

Далее перечислим необходимость решения и важность создания центра инновационного развития РСПАТУ:

- 1) формирование центра инновационного развития (ЦИР) автотранспорта:

- ЦИР автотранспорта должен стремиться к созданию, выявлению и подготовке разных инновационных проектов в РСПАТУ, включая концепцию и реализацию мер.

- Создание соответствующей обстановки для предоставления определенной информации на РСПАТУ и повышение квалификации кадров в этой сфере.

- ЦИР РСПАТУ должен оказывать помощь при подготовке документации для этапа разработки научного обоснования проекта.

- ЦИР РСПАТУ обязана сотрудничать с местными органами власти, устанавливать прочные отношения, пути решения и поддерживать такие проекты, как оценка потенциалов рационального использования частных капиталов в структурах частных и государственных партнеров.

2) Создание благоприятных условий для обмена знаниями и общения, лучшими практиками и навыками в этой сфере, в том числе:

- Разработка, сборы и запуск веб-портала центра.
- Сборы и периодические публикации.
- Сборы и распространение рекламных материалов, а также информации о новшествах в этой области.

- Разработка информационного банка в области подготовки, планирования и реализации таких проектов в сфере пассажирского автотранспорта как в районах, так и по всей республике.

- Организация тренинга и семинаров по конкретным течениям инноваций в сфере стабильного развития РСПАТУ с привлечением зарубежных и отечественных специалистов.

- Проведение дискуссий, рабочих встреч, конференций и выставок с перевозчиками, обслуживающими сельскую территорию.

- Нахождение и поддержание связи с компаньонами по развитию, то есть партнерами из зарубежных стран, включая организацию и обучение представителей местных администраций и других организаций, которые энергично участвуют в осуществлении таких инновационных проектов в сфере автотранспорта.

3) использовать на практике свои исследования и опыт:

- Проведение исследования и анализ инновационных автотранспортных рынков;

- Разрабатывать и внедрять заключения национальных экспертов в сфере пассажирского автотранспорта для решения существующих проблем инновационными методами.

В работе обсуждена концепция инноваций в общественном массовом пассажирском автотранспорте, выявлены проблемы в РСПАУ и роль государства в поддержке инновационной деятельности в сфере общественного массового пассажирского автотранспорта, с определением инновационных методов их решения, определены инновационные идеи в секторе пассажирского автотранспорта, которые в ближайшем времени будут реально использоваться на практике в сельской местности.

Объектом инноваций в настоящей работе является общественный массовый пассажирский автотранспорт, который является важнейшим в сфере экономики. Одно из нововведений в области пассажирского автотранспорта является современные экологические электробусы, которые соответственно могут отвечать требованиям после полного формирования ее инфраструктуры в сельских условиях Таджикистана, внедрение таких электробусов в ближайшее время в республике, считается доступным.

Период окупаемости внедрения таких электробусов и первоначальные затраты, превосходят затраты на традиционные автобусы, поэтому не следует препятствовать, несмотря на сложную ситуацию в экономике, внедрение инноваций способствует экономическому развитию страны в ближайшей перспективе.

Следующий период интереса к электробусам, пришелся на начало нынешнего года. Экологическое состояние мира в конечном итоге заставило обратить внимание на эти вопросы. Решение о внедрении экологически чистых технологий и широком их использовании будет принято в случае улучшения ситуации в экономике страны.

Президент Республики Таджикистан, Лидер Нации Э. Рахмон в 2021 году в своем послании Маджлиси Оли об основных направлениях внутренней и внешней политики РТ отметил: «...национальный банк и кредитные организации принимают все возможные меры по привлечению отечественного и иностранного капитала в банковскую систему за счет внедрения финансовых и инновационных технологий, расширения банковских услуг и на этой основе полного внедрения безналичных операций, в том числе, устранение человеческого фактора. В целях укрепления институциональных основ цифровой экономики, развития информационной и коммуникационной инфраструктуры по всей стране, цифровизации национальной экономики и расширения процесса внедрения «электронного правительства», поручается принять меры по созданию промышленных и научных комплексов, в том числе инновационных технопарков»⁶³.

Также И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. отмечали, что: «...метод логистики позволяет управлять потоками, сокращать время в пути пассажиров и сокращать расходы. Методы управления логистическими процессами могут быть использованы в сфере информационных и финансовых услуг населению, особенно в сельской местности. Инновационные, организационные и методические подходы к решению проблем РТУ будут реализованы с помощью следующих мероприятий: модернизация имущества; интенсивное развитие инновационных форм хозяйствования; подбор оптимальных источников финансирования инвестиций в сфере масштабного воспроизводства транспортного комплекса страны»⁶⁴.

Одной из наиболее важных инновационных направлений считаем освобождение водителей от взимания уплаты за проезд. Считаем, что внедрение инноваций в секторе пассажирского автотранспорта всегда имело значение в развитии РСПАТУ, и такой процесс не может не повлиять на развитие пассажирских перевозок на территории сельской местности страны. В

⁶³Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера Нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан «Об основных направлениях внутренней и внешней политики Республики» от 26.01.2021 г.

⁶⁴ Политковская И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. М.: МАДИ, 2015. 156 с.

национальной экономике современности роль инноваций все больше растет и становится эффективной, и в ближайшем будущем станет ключевым фактором стабильного развития экономики республики.

Для оценки среды национального пассажирского автотранспорта можно проанализировать слабые и сильные стороны, потенциальные возможности и угрозы для перевозчиков, конкурентоспособность затрат и цен на реализацию этих услуг. В первую очередь, проведение анализа позволяет выяснить, конкурирует ли анализируемый объект в борьбе за лидерство и может ли он, по крайней мере, занять необходимый сегмент РСПАТУ.

Уровень мотивации и подготовки сотрудников и специалистов, на эффективность работы и состояние перевозчиков может касаться и финансовых аспектов.

В течение долгих лет пассажирский общественный массовый автотранспорт, по сравнению с другими отраслями значительно не развивался, что привело к недостаткам и потерям как результат неэффективности управления. Недостаточный уровень пассажирского автотранспортного обслуживания отрицательно влияет на эффективность их работы, и ведет к увеличению стоимости услуг по пассажирским перевозкам. В результате ДТП нанесен моральный и материальный ущерб экономике республики и здоровью населения, в том числе и в сельской местности из-за несоблюдения ПДД.

Считаем, что основным причинам ДТП являются недостаточность внимания к участникам дорожного движения и низкий уровень контроля за деятельностью субъектов дорожно-транспортного комплекса и профилактике нарушений ПДД, а также несоответствие дорожной сети труднодоступных сельских населенных пунктов настоящим требованиям безопасности движения.

В целом считаем, что независимо от форм собственности, инновации по развитию РСПАТУ, должны быть направлены на повышение конкурентоспособности услуг, с учетом факторов характеризующих ответственность и распределение рисков по всей цепочке, разработки и принятия инновационных решений, выполнения финансовых обязательств, повышению

конкурентоспособности РСПАТУ, получении выгоды за счет внедрения инноваций в сельской местности страны, оптимизации взаимоотношений между инвесторами, собственниками и руководителями и научно-исследовательскими организациями.

Таким образом, реализация указанных направлений и методов существенно влияет на развитие РСПАТУ в целом и создает реальную основу для устойчивого социально-экономического развития республики и ее регионов.

2.3. Исследование ценообразования на оказания пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности Республики Таджикистан

В настоящее время значительно увеличивается транспортное сообщение между городами и районами, а также в сельской местности. В общей структуре пассажирских и сельских перевозок Республики Таджикистан наибольший удельный вес занимает автомобильный транспорт различных собственников, особенно частного автотранспорта.

Анализ показывает, что эти перевозки являются коммерческими и осуществляются с целью получения экономической выгоды, некоммерческие перевозки осуществляются индивидуальными гражданами для удовлетворения собственных нужд, а также организациями по удовлетворению государственных интересов и другие.

Автомобильный транспорт занимает главное место в системе транспорта, особенно в сельской местности горных районов Таджикистана. Пассажирский автотранспорт относится не к сфере производства, а к сфере обслуживания. Так как более 71% населения Таджикистана живет в сельской местности, то оно нуждается в качественном транспортном обслуживании. Увеличение эксплуатационной скорости транспортных средств является одним из основных факторов, определяющих качество транспортных услуг в сельской местности, среди трех других факторов, таких как комфорт, безопасность и своевременность, сэкономленное время используется для воспитания

подрастающего поколения, развития личности, труда и отдыха, а также и других потребностей населения.

При этом установлено, что причиной снижения качества транспортных услуг особенно в сельской местности после рабочего дня является усталость. На основе результатов проведенного исследования установлено, что, если ежедневное время, затрачиваемое на движение, превышает 1 час 6 минут, то это может привести к различным физиологическим заболеваниям. Поэтому при организации работы пассажирского автотранспорта в сельской местности необходимо уделить особое внимание обеспечению качества предоставляемых транспортных услуг населению, способствующего снижению транспортной усталости, механизму ценообразования и применяемых тарифов на эти услуги.

Работники сельского хозяйства тратят на поездки много времени. Свободное время в сутки составляет приблизительно 7 часов, 9 часов отдыха и сна, суточная норма работы составляет 8 часов. Итак, в среднем при поездке в день транспорт занимает более 1 час 30 минут свободного времени.

Все вышеперечисленное влияет на уровень обслуживания пассажирского транспорта и определяет стоимость услуги в Республике Таджикистан. По пассажирским перевозкам снижение себестоимости достигается путем повышения эксплуатационной скорости транспортных средств, а также коэффициентам использования пробега и коэффициента использования вместимости.

Рационально заметить, что высокое воздействие на ценообразование при оказании сельских пассажирских автотранспортных услуг проявляют 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.

Среди выделенных факторов, значительное влияние на уровень себестоимости пассажирских перевозок влияет обеспеченность благоустроенными автодорогами с целью обеспечения высокоэффективной работы автотранспорта в сельской местности на основе анализа расходов транспортных предприятий и частных перевозчиков, включающие как непроизводственные, так и коммерческие расходы (хранение багажа и ручной клади, реклама и т. д.)⁶⁵.

Также, формирование механизма ценообразования на сельские пассажирские автотранспортные услуги, требует проведения глубокого анализа относительно дифференциации затрат.

Некоторые авторы по управленческому учету, за последние несколько лет, уделяют внимание в своих изданиях лишь способам калькулированных затрат.

Другие ученые считают, что целью деятельности любого предприятия, занимающегося перевозками пассажиров, и имеющих социальные интересы, является получение максимального прибыли.

Кроме того, по мнению некоторых авторов, результаты анализа себестоимости предоставляемых услуг и направления их снижения связано с результативностью работы предприятия, уточнение и планирования реального уровня прибыли.

В исследованиях некоторых авторов также отмечено, что: «...себестоимость определяют условия труда, степень технической вооружённости, производительности, использования оборотных фондов, уровне цены и т.д.»⁶⁶.

Следует уделить внимание авторам научных работ, которые отметили, что анализ затрат на эксплуатацию автотранспорта начинается с сопоставления

⁶⁵Центр управления финансами/статья: затраты предприятия, <http://center-yf.ru/data/economy/Zatraty-predpriyatiya.php>

⁶⁶Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта

отчетных данных с плановыми данными, разница которых является величиной абсолютного отклонения.

В связи с вышесказанным, есть необходимость планировать технико-эксплуатационные показатели в любом хозяйственном субъекте отрасли, особенно в сельские пассажирские автотранспортные услуги РТ. Затраты, включенные в стоимость проезда, должны быть подтверждены с экономическими расчетами и научно обоснованы. Все транспортные расходы при перевозке пассажиров должны быть рассчитаны в среднем на расстояние 1 км. Стоимость единицы сельских пассажирских автотранспортных услуг определяется как отношение общей суммы расходов к объему выраженной работы (километров) или доходов (сомони):

$$S = \frac{C_{\text{общ}}}{P}; \text{ или } S = \frac{C_{\text{общ}}}{D}; \quad (2.8)$$

отсюда: S - себестоимость перевозок, сомони/пасс. км (для легковых автомобилей такси, сомони/км платного пробега); С_{общ} - общие затраты, сомони; Р - пассажирооборот, пасс.км (для легковых автомобилей такси, км платного пробега); Д - общий доход, сомони.

На практике отличают индивидуальную и отраслевую стоимость пассажирских перевозок. Если индивидуальная стоимость, формируется на одном предприятии и отражает конкретные затраты предприятия, отраслевая стоимость представляет собой среднюю стоимость в отрасли и рассчитывается делением общего расхода всех предприятий на объем осуществляемых пассажирских перевозок.

Некоторые исследователи считают, что «в условиях жесткой конкуренции каждый перевозчик будет бороться за увеличение объема перевозок и своих доходов». Решение данного вопроса целесообразно проводить на основе оценки взаимозависимости между спросом и ценой на осуществляемые перевозки. Целесообразно учитывать то, что при повышении тарифов пассажиры используют такие транспортные средства, которые работают с высокой отдачей и качеством.

Поэтому порядок формирования тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги и подтверждения его размеров должен быть одним из приоритетных направлений органов государственной власти, который обеспечивается путем реализации следующих требований:

- в первую очередь, должно быть научно обосновано;
- формирование благоприятных условий для повышения стабильности и эффективности финансовой деятельности автоперевозчиков;
- повышение качества обслуживания пассажиров;
- стимулирование жителей сельской местности к удовлетворению социальной и жизненно важной транспортных нужд.

Регулирование тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги должно быть обосновано 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. Кроме того, должны быть установлены экономически выгодные тарифы, приносящие пользу перевозчикам, обеспечивать транспортную доступность и улучшающее благосостояние сельских жителей.

Определение оптимального тарифа с целью увеличения прибыли хозяйствующих субъектов в сельские пассажирские автотранспортные услуги на ядре научно обоснованных методов приводит к повышению тарифов и может снижать пассажиропоток и в целом ведет к снижению доходов от пассажирских перевозок. Следственно, экономически выгодные тарифы с точки зрения доступности, улучшают благосостояние населения сельской местности и остаются прибыльными с учетом интереса перевозчика. На пассажирском автотранспорте тарифная политика должна укреплять экономические связи и удовлетворять социальные потребности населения в сельской местности. Также сосредоточить усилия перевозчиков на повышение производительности работы пассажирского автотранспорта с учетом интересов государства и населения, проживающий в сельской местности.

Пассажирский тариф на автомобильном транспорте устанавливается в соответствии с Положением «О расчете первоначальной стоимости перевозки, работ, услуг в целях формирования номинальных цен на перевозки в транспортных предприятиях Республики Таджикистан» (приказ Министерства транспорта Республики Таджикистан, № 15 от 18.01.2002 г.)⁶⁷ и на основании Инструкции - «О расчете эффективности использования транспортных средств и комплектующих к первоначальной стоимости перевозок в Республике Таджикистан» (Приказ Министерства транспорта № 305 от 31.12.2002)⁶⁸. Также при расчете использовались следующие нормативы и инструкции:

- инструкция по организации оплаты труда работников транспорта на основе Единой тарифной сетки, утвержденная приказом Министра транспорта Республики Таджикистан в 2004 году;
- постановление Совета Министров СССР от 17 сентября 1996 г. № 115 об условиях выплаты заработной платы работникам автомобильного транспорта⁶⁹;
- приказ Министра транспорта Республики Таджикистан № 255 от 28 ноября 2013 года о нормах расхода горюче-смазочных материалов для автотранспортных средств в Республике Таджикистан⁷⁰;
- типовые материалы расчета эффективности нового оборудования, повышения качества (Москва, 1986 г.)⁷¹;
- единые нормы амортизации основных фондов народного хозяйства (1997г.)⁷².

Структура расходов на сельские пассажирские перевозки состоят из следующих компонентов: зарплата водителей и кондукторов; затраты на топливо; расходы на смазочные материалы; стоимость ремонта и износа шин;

⁶⁷Положение «О расчете первоначальной стоимости перевозки для формирования номинальных цен в транспортных предприятиях РТ» (приказ Министерства транспорта РТ № 15 от 18.01.2014 г. 2002 г.)

⁶⁸ Инструкция «О расчете эффективности использования транспортных средств и составных частей первоначальной стоимости перевозки на автомобильном транспорте РТ» (Приказ Мин. транс. РТ №305 от 31.12.2002 г.)

⁶⁹ Инструкция по организации системы оплаты труда работников транспортного комплекса на основе Единой тарифной сетки (приказ Министра транспорта Республики Таджикистан, 2004 г.)

⁷⁰ Инструкция «О нормах расхода горюче-смазочных материалов для автотранспортных средств Республики Таджикистан», Приказ Министра транспорта Республики Таджикистан № 255 от 28 ноября 2013 года

⁷¹ Нормативные материалы по расчету эффективности новой технологии повышения качества (Москва, 1986 г.)

⁷² Единые критерии амортизации основных фондов народного хозяйства (1997 г.).

расходы на ТО и ТР; амортизационные отчисления; общие расходы; плановые налоги и сборы.

Расценки на перевозки рассчитываются тремя способами: по выполненным работам, по часам и по пройденным километрам.

Порядок расчета каждой составляющей тарифа осуществляется следующим образом:

1. Заработная плата линейного персонала

1.1. Зарплата водителей.

Зарплата водителя рассчитывается по следующей формуле

$$ЗП_в = (Т_{ст} * K_{кл} * (1 + K_6 + K_{мб}) * K_{допл} * L + T_{пв} * T_{ст} / 60) / V_{ср.экспл} \quad (2.8)$$

где: $T_{ст}$ - тарифная ставка за 1 час работы водителя, сомони; $K_{кл}$ - коэффициент доплаты для водителя первого класса - 15%, второго класса без процентов, для третьего класса вождение автобуса запрещено; K_6 - дополнительный коэффициент на бонусы от 25 до 100% в зависимости от финансового положения компании и важности вопроса для улучшения работы; $K_{мб}$ - дополнительный коэффициент присваивается при исполнении ежемесячного баланса в зависимости от системы оплаты труда и стимулирования работников; $K_{допл}$ - коэффициент доплаты – 10%; L - расстояние, пройденное автомобилем, 1 км; $T_{пв}$ – время подготовки к началу и окончанию работы водителя, 2,9 мин/час; $V_{ср.экспл}$ - средняя эксплуатационная скорость движения автомобиля, км/ч.

1.2. Заработная плата кондукторов.

$$ЗП_к = (Т_{ст} * K_{кл.к} * (1 + K_{сп} + K_{мб}) * K_6 * L) / V_{ср.экспл} \quad (2.9)$$

где: $T_{ст}$ - тарифная ставка за 1 час работы кондуктора, сомони; $K_{сп}$ - коэффициент повышения заработной платы за счет сбора платы за проезд; $K_{кл.к}$ - дополнительный коэффициент оплаты за класс кондуктора.

2. Перечисление средств в фонд социальной защиты населения

Выплаты в фонд социального обеспечения населения производятся по поставленной ставке (25% для бюджетных предприятий, 20% для частного сектора) из заработной платы водителей и кондукторов.

$$\Phi_{\text{сзн}} = (3\Pi_{\text{в}} + 3\Pi_{\text{к}}) * 25/100 \quad (2.10)$$

3. Расходы на топливо

Стоимость топлива для автомобиля рассчитывается по следующей формуле

$$P_{\text{т}} = N_{\text{т}} * L * (1 + K_{\text{ртс}} + K_{\text{зим}} + K_{\text{год}} + K_{\text{гм}}) * \Pi_{\text{т}} / 100 \quad (2.11)$$

где: $N_{\text{т}}$ - норма расхода топлива, л/100 км; $K_{\text{ртс}}$ - коэффициент расчета расхода топлива на стоянке, до 1%; $K_{\text{зим}}$ - коэффициент для расчета расхода топлива за 3 зимних месяца по Хатлону за два зимних месяца 3%, по ГБАО от 15 до 20% (Мургоб 20%, Рушон и Шугнан 15%), Рашт 10%, Айни 15%); $K_{\text{год}}$ - коэффициент расчета расхода топлива за год эксплуатации (более 8 лет), 10%; $K_{\text{гм}}$ - коэффициент расчета расхода топлива в горной местности (на высоте более 800 м до 2000 м над уровнем моря - 10%, от 300 до 800 - 5%, более 2000 м - от 15% до 20%); $\Pi_{\text{т}}$ - цена топлива, сомони/литр.

4. Затраты на смазочные материалы

Стоимость смазочных материалов рассчитывается по следующей формуле

$$З_{\text{см}} = P_{\text{т}} * (N_{\text{мот}} * H_{\text{мот}} + N_{\text{тр}} * H_{\text{тр}} + N_{\text{сп}} * H_{\text{сп}} + N_{\text{пл}} * H_{\text{пл}}) * K_{\text{ср.э}} / (100) \quad (2.12)$$

где: $P_{\text{т}}$ - расходы на топливо, литр; $N_{\text{мот}}$ - Норма расхода моторного масла в зависимости от марки автомобиля и вида топлива, л/100 л топлива; $N_{\text{тр}}$ - норма расхода трансмиссионных масел, л/100 л топлива; $N_{\text{сп}}$ - норма расхода масел и спецжидкостей, л/100 л топлива; $N_{\text{пл}}$ - норма расхода пластичных масел, кг/100 л топлива; $K_{\text{ср.э}}$ - коэффициент расхода смазочных масел в зависимости от года и срока эксплуатации, более пяти лет 20%; $H_{\text{мот}}$, $H_{\text{тр}}$, $H_{\text{сп}}$, $H_{\text{пл}}$ - соответственно цены на моторные, трансмиссионные, специальные и пластичные масла, сомони/литр (кг).

5. Износ и затраты на ремонт шин легковых автомобилей

Амортизация и затраты на ремонт шин легковых автомобилей рассчитываются по следующей формуле

$$З_{\text{ш}} = N_{\text{ч}} * K_{\text{ш}} * \Pi_{\text{ш}} * L * K_{\text{потр}} / (100 * 1000) \quad (2.13)$$

где: $N_{ш}$ – норма износа и ремонта шин, % на 1000 км; $K_{ш}$ – количество шин на автомобиле; $Ц_{ш}$ – цена 1 комплекта автомобильных шин, сомони; $K_{потр}$ – коэффициент увеличения нормы потребления ($K = 1,1$ для междугородного сообщения и в остальных случаях равен 1).

6. Затраты на техническое обслуживание и ремонт автомобиля

Стоимость технического обслуживания и ремонта автомобиля рассчитывается по следующей формуле

$$P_{тоитр} = N_{расх} * L * Ц_a / (100 * 1000)$$

где: $N_{расх}$ – Нормы расход, до 25% от стоимости автобуса за 1000 км в зависимости от объема двигателя для такси, длины и вместимости - для автобусов; $Ц_a$ - цена автомобиля.

7. Амортизационные отчисления автомобиля

Амортизационные отчисления рассчитываются по следующей формуле

$$M_a = N_{ам} * Ц_б * L * K / (100 * 1000) \quad (2.14)$$

где: $N_{ам}$ - нормы амортизационных отчислений, 0,17 то 0,46% от балансовой стоимости автомобиля за 1000 км в зависимости от категории транспортного средства, например, микроавтобус 0,46%, автобус 0,17 и т.д.; $Ц_б$ - балансовая стоимость автомобиля, сомони; K – коэффициент повышения норм в зависимости от условий эксплуатации до 10%.

8. Расчет общехозяйственных расходов

Общие расходы согласно Положению, принимаются за 20% от основных расходов, но в современных условиях они составляют от 100 до 300% от зарплаты водителя, поэтому для точности требуют дополнительных исследований.

9. Плановый сбор

Плановый сбор согласно Положению: от общих затрат отнимается 15% для внутренних рейсов и до 35% для международных, но для глубокого уточнения фактически требует дополнительных исследований.

10. Налог на добавленную стоимость

Налог на добавленную стоимость согласно Налоговому кодексу Республики Таджикистан, утвержденному в 2021 году, принимается из расчета 15% от валового дохода. Не исключено, что в ближайшее время этот показатель снова изменится.

11. Цена за пассажиро-км

Цена 1 пассажиро-километра рассчитывается по следующей формуле

$$C_{\text{пасс.км}} = C_{\text{общ}} / (q * \beta * \gamma) \quad (2.15)$$

где: β – коэффициент использования пробега; γ – коэффициент использования вместимости; q – вместимость автомобиля.

Для определения цены проезда, уточнены первичные основные данные и нормы, которые представлены в приложении 1.

Определение почасовой ставки водителей.

Тарифная ставка за 1 час работы водителя автомобиля определяется в соответствии с Инструкцией по организации системы оплаты труда работников транспортного комплекса на основе Единой тарифной сетки, утвержденной приказом министра транспорта Республики Таджикистан в 2004 году⁷³.

Тарифный коэффициент представлен в таблицах 2.7, 2.8, 2.9. Тарифный коэффициент для водителей автомобилей особо малого класса равен 1,56. Минимальная заработная плата работников в Республике Таджикистан равна 600 сомони в месяц и $600/165=3,64$ в час (165 часов – месячный трудовой баланс работников), что имеет тарифный коэффициент 1,0. Тарифный коэффициент равно 1,56 соответственно тарифная ставка равен $1,56*3,64 = 5,68$ сомони в час.

Таблица 2.7

Коэффициенты и тарифные ставки по оплате труда водителей автотранспорта
(для 3 разряда)

Класс автомобиля	Рабочий объем двигателя (в литрах)	Общий	
		Тарифный коэффициент	Степень
Очень малый	до 1,2	1,56	3
Малый	от 1,21 до 1,8	1,87	4

⁷³ Инструкция по организации системы оплаты труда работников транспортного комплекса на основе Единой тарифной сетки (приказ Министра транспорта Республики Таджикистан, 2004 г.)

Класс автомобиля	Рабочий объем двигателя (в литрах)	Общий	
		Тарифный коэффициент	Степень
Средний	от 1,81 до 2,5	2,25	5
Большой	от 2,51 до 3,5	2,70	6
Очень большой	от 3,51 до 5,0	3,10	7
Сверх большой	свыше 5	3,57	8

Таблица 2.8

Водители автобусов (в том числе специальных)

Класс автобусов	Длина автобусов, м	Общий	
		Тарифный коэффициент	Степень
Особо малый и малый	до 7,5	1,56	3
Средний	от 7,51 до 9,5	1,87	4
Большой	от 9,51 до 15	2,25	5
Очень большой	более 15	2,70	6

Таблица 2.9

Кондуктор автобусов

Класс кондукторов	Тарифный коэффициент	Степень
1 класса	1,25	2
2 класса	1,0	1

На основании инструкций и исходной информации была рассчитана стоимость 1 км проезда автомобиля с пассажирами, стоимость одного часа ожидания пассажиров и стоимость резервирования одного автомобиля.

С целью исследования ценообразования на сельские пассажирские автотранспортные услуги в Республике Таджикистан, нами проведен расчет пассажирских тарифов в сельской местности Урметан (рис. 19 и 20).

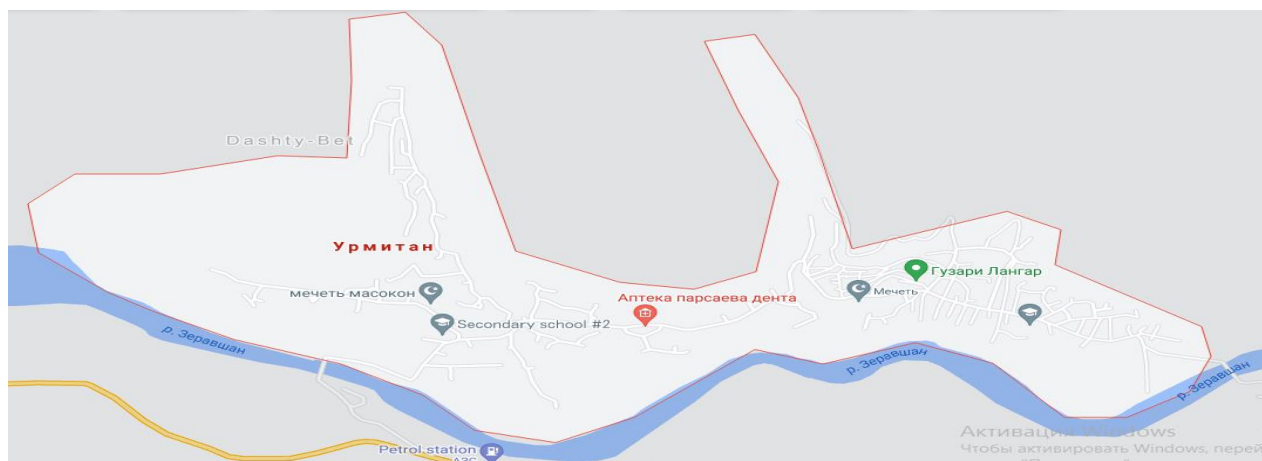


Рисунок 19 - Карта село Урметан

Урметан - посёлок в Айнинском районе Согдийской области Таджикистана. Расположен по правую сторону реки Зерафшан. Посёлок пересекают две реки - Тагоб и Лангар. Южнее Урметана проходит трасса А377.

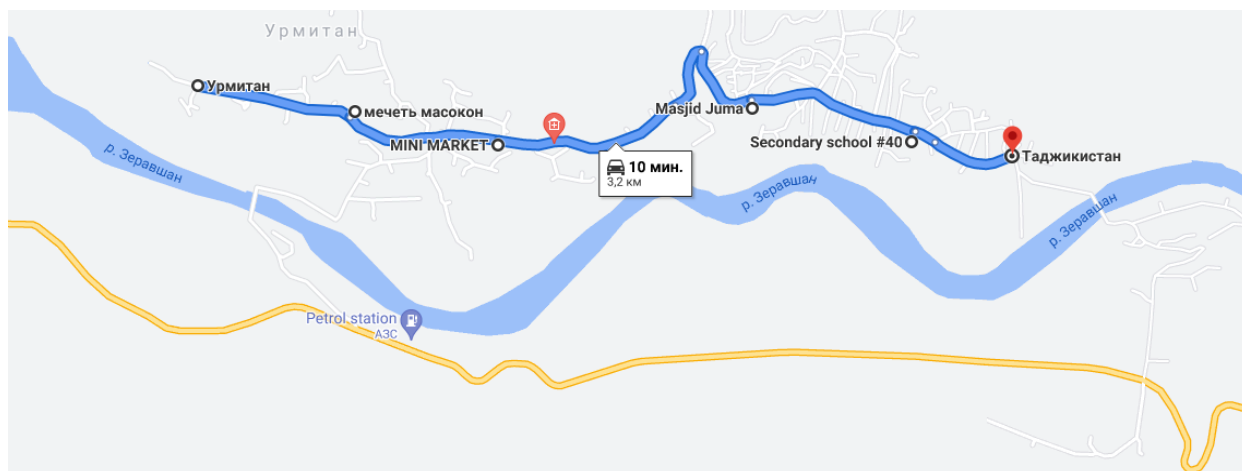


Рисунок 20 - Схема пассажирского маршрута в сельской местности Урметан

Длина маршрута - 3,2 км, время одной ездки - 10 минут, количество автомобилей, обслуживающих население село как маршрутное такси - 6 ед., марка автомобилей – Хафей. Также внутри села обслуживают 15 единиц легковых автомобилей разной марки в качестве такси.

В таблице 2.10 приведены результаты расчета тарифа на маршруты, обслуживающие пассажиров в сельской местности Айнинского района Зарафшанской долины Таджикистана

Таблица 2.10

Расчет тарифа на транспортирования пассажиров в сельской местности
Айнинского района Зерафшанской долины Таджикистана

Марка автомобиля	Вид топлива	Зарплата водителя	ФСЗН, 25%	Расход топлива	Расход ГСМ	Износ автошин	Расходы ТО и ТР	Амортизационные отчисления	Накладные расходы, 20%	Плановый сбор, 15%	Налоги, 15%	Всего сомони	Тариф на 1 пасс.км, сомоний	Плага за проезд, сомони
Хафей	Бензин	0,40	0,08	0,67	0,07	0,07	0,18	0,11	0,32	0,29	0,33	2.52	0.47	1,50
Хафей	Газ	0,40	0,08	0,48	0,03	0,07	0,18	0,11	0,27	0,25	0,28	2.15	0.40	1,28

Результаты расчет тарифов на топливо представлен в таблице 2.11.

Таблица 2.11

Тариф на использование автомобиля

Марка автомобиля	Вид топлива	Тариф на расстояние 3,2 км, сомони
Хафей	Бензин	1,51 ($\approx 1,50$)
Хафей	Газ	1,29 ($\approx 1,30$)

Согласно таблицы 2.11 стоимость тарифа составляет 1,51 сомони при использовании бензина и 1,29 сомони при применении газа.

В целом эти тарифы используются при оценке прибыли, который считается основным источником развития перевозчиков, занимающих транспортной деятельности.

Аналогичным образом проведены расчёты тарифов на различных маршрутах, которые представлены ниже в таблице 2.12.

Таблица 2.12

Расчёты тарифов на различных маршрутах

№ п/п	Виды маршрутов	Расчетный тариф на 1 пасс.км, сомоний		
		В зависимости от вида топлива		
		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
	<u>Межрайонные:</u> - для автобусов (микроавтобусов); - для легковых автомобилей.	0,55 1,93	0,53 1,94	0,50 1,56
	<u>Внутрирайонные:</u> - для автобусов (микроавтобусов); - для легковых автомобилей.	0,56 1,90	0,55 1,99	0,51 1,50
	<u>Внутри села:</u> - для легковых автомобилей вместимостью 7 пасс.	0,47	0,45	0,40

Источник: составлено на основе расчетов

Для некоторых регионов к тарифам добавляются коэффициенты⁷⁴.

В настоящее время средний тариф на территории сельском местности Республики Таджикистан для автобусов и микроавтобусов установлен в

⁷⁴Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта (теория, методология, практика): / Ходжаев Парвиз Давронович специальность 08.00.05 – Экономика и управления народном хозяйстве (экономика, организация и управления предприятиями, отраслями, комплексами сфера - услуг), Дисс. на соиск. уч. степ. д.э.н. -Душанбе: 2016. – 354 с.

размере 0,25 сомони, на 1 пасс.км.⁷⁵ Следует отметить, что эти тарифы установлены без учета вышеуказанных коэффициентов.

Результаты проведенного исследования показывают, что с установленными тарифами невозможно возместить общие эксплуатационные расходы. Вследствие чего рационально калькулируем тариф на некоторых пассажирских маршрутах результаты, которых показаны в таблице 2.12. Среднее значение этих предлагаемых тарифов на пассажирские перевозки автобусами (микроавтобусами) в сельских территориях Республики Таджикистан составляет 0,51 сомони, на 1 пасс.км.

При этом истинный объем субсидии в целом по стране устанавливается как отличие между выручкой после установления адекватного и научно-обоснованного тарифа на проезд автобусами (микроавтобусами) и выручкой до этого:

$$POC = C1 - C = 0,49 \cdot 4325,9 - 0,25 \cdot 4325,9 = 2119,7 - 1081,5 = 1038,2 \text{ млн. сомони}$$

Надо заметить, что использование предлагаемых тарифов на транспортирование пассажиров в сельской местности страны обуславливает финансовая стабильность субъектов, занимающихся услугами пассажирского автотранспорта.

Отметим, что, начиная с 1997г. в сфере экономики страны, замечаются основательные сдвиги, однако степень развития пассажирского автотранспорта на довольно хорошем уровне не удовлетворяет потребностей населения села.

Среди важнейших задач развития РСПАТУ обнаруживается следующая цель:

- Формирование инновационных типов организации перевозок пассажиров в рыночных условиях развития;
- Совершенствование механизма государственного регулирования РСПАТУ;

⁷⁵Прейскурант №13-02-12-92/33 (34). Номинальные тарифы для перевозки пассажиров автомобильным транспортом в Республике Таджикистан (введены решением Министерства транспорта Таджикистана от 21.07.21. №125.

- Улучшение системы управления и организации РСПАТУ в условиях инновации;
- Развитие предпринимательской деятельности и субъектов на РСПАТУ;
- Разработка стратегии развития и модификации оказания услуг пассажирским автотранспортом в селе;
- Планирование и регулирование деятельности субъектов и объектов РСПАТУ;
- Финансирование планов развития деятельности субъектов и объектов РСПАТУ;
- Формирование инновационной и маркетинговой деятельности на РСПАТУ;
- Создание транспортно-логистических пассажирских комплексов;
- Развитие отношений с государствами СНГ.

Следовательно, в современных условиях развитие РСПАТУ требует разработки прогнозных расчетов и нахождения главных индикаторов на основе использования инновационных подходов развития.

Используя данную научную работу, исследователь может рационально выбрать наиболее экологичный и экономичный вид топлива, который реализуется при разработке и совершенствовании тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги Таджикистана, и позволяет верно определить цену перевозки в конкретной поездке для дальнейшего совершенствования условия пассажирских перевозок в сельской местности страны.

Таким образом, должны быть установлены экономически выгодные тарифы, которые должны приносить пользу перевозчикам, обеспечивать транспортную доступность и улучшать благосостояние сельских жителей.

Эффективность пассажирского транспорта в целом должна оцениваться с учетом мер по социально-экономическому развитию сельских районов. Следует отметить, что формирование цен в сфере услуг сельского пассажирского транспорта отличается от ценообразования в других отраслях. С учетом таких

особенностей предлагаем основные процессы ценообразования на РСПАТУ, которые представлены в таблице 2.13.

Таблица 2.13

Главные процессы ценообразования на РСПАТУ

№ п/п	Функции ценообразования	Сущность процесса ценообразования
1.	Сохранение устойчивого положения на РСПАТУ	То есть большинство малых и средних компаний пытаются сохранить свою долю на рынке. Это означает, что они удовлетворены определенным уровнем прибыли и пытаются сохранить свой статус в соответствии с занимаемой долей на рынке услуг сельского пассажирского транспорта
2.	Увеличение доли РСПАТУ	Такая задача характерна только для компаний, ориентированных на экономический рост. Их деятельность характеризуется агрессивной политикой маркетинга и цен. Поэтому, снижая цены, они захватывают рынок, а другие теряют потенциальных клиентов
3.	Максимизация прибыли	Максимизация прибыли является самой сложной задачей пассажирского автомобильного транспорта особенно в условиях сельской местности. Основной проблемой в этой области является точное определение спроса на услуги ПАТ

В целях исследования ценообразования на сельские пассажирские автотранспортные услуги страны в работе были рассмотрены следующие методы ценообразования, опирающиеся на факторы рыночной среды.

Анализ функционирования пассажирского автотранспорта показывает, что сейчас применяются две системы ценообразования тарифов: рыночная и государственная. В современных условиях система ценообразования тарифов показывает, что перевозчики учитывают только выгоды и затраты, связанные с видом конкуренции и объемом пассажирских перевозок.

При этом система ценообразования показывает, что перевозчики учитывают только те выгоды и затраты, которые связаны с конкуренцией и могут воздействовать на тарифы, но в условиях чистой монополии либо олигополии, возможно, также такое воздействие. А система государственного ценообразования предусматривает проведение расчетов со стороны местных органов исполнительной власти.

Способы формирования тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги можно поделить на три группы, каждая из которых используется с целью повышения эффективности транспортной деятельности:

затратный способ - для снижения затрат. Затратный способ формирования тарифов на пассажирские перевозки производится путем суммирования затрат и рентабельности. Преимущество данного способа заключается в том, что нет абсолютно никакой необходимости изучать спрос на сельские пассажирские автотранспортные услуги. Недостатком этого способа является то, что их использование может привести к установлению слишком высоких тарифов, который может принести финансовый ущерб; рыночный способ - для положительного воздействия на РСПАТУ. Использование метода формирования рыночных тарифов ориентирует направление транспортной отрасли на клиента; параметрический способ - для определения норм затрат на услуги.

На практике возможно применение следующих методов ценообразования на РСПАТУ, которые представлены на рисунке 21.

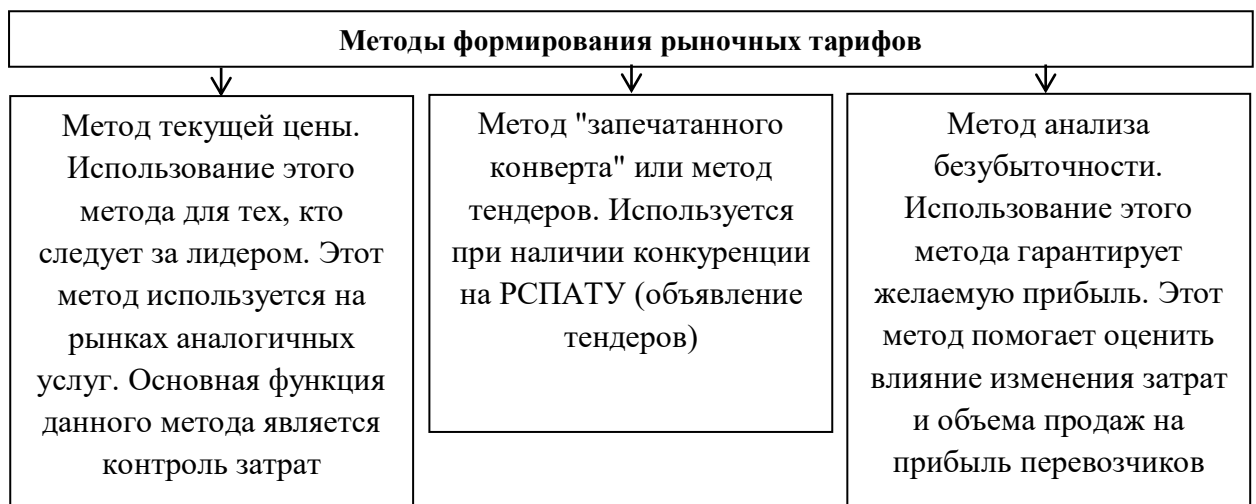


Рисунок 21 - Методы формирования рыночных тарифов

Параметрические методы формирования тарифов применяются при расчете с учетом затрат километража и хронометража. На практике применяются нижеследующие методы:

- при формировании тарифов применяется метод удельных показателей, который включает один параметр, например, средняя дальность поездки (l_{cp}), и который определяет уровень окончательного тарифа;

– для установления тарифов в зависимости от изменения эксплуатационных и экономических показателей деятельности автоперевозчиков применяется метод корреляционно-регрессионного анализа;

– для экспонирования экспертных оценок по значительности отдельных факторов, характеризующих процесс перевозки пассажиров (например, надежность, скорость и т.п.) применяется балловый метод.

Рациональное использование методов формирования тарифов позволяет получить необходимую информацию. В этом случае, каждая организация пытается быть конкурентоспособной, чтобы удерживать клиентов и привлекать их. Одним из средств функционирования конкурентоспособности в сельских пассажирских автотранспортных услугах является предоставление скидок.

При перевозках пассажиров особое внимание требует процесс формирования тарифов, который происходит в несколько этапов, показан в таблице 2.14.

Таблица 2.14

Формирование этапа тарифов на пассажирском автотранспорте

Этап 1	Расчетная стоимостный тарифа рассчитывается с учетом рентабельности, что не позволяет транспортной отрасли монополиста увеличить прибыль за счет повышения тарифов.
Этап 2	Зависимость между размером тарифов и национальным доходом на душу населения, что позволяет получить прогнозируемую стоимость тарифа.
Этап 3	Определяет размер дотации, необходимой для покрытия ущерба, нанесенного транспортной отрасли в сфере пассажирских перевозок.

Анализ показывает, что методы ценообразования на сельские пассажирские автотранспортные услуги делятся на две группы:

- прямые методы воздействия, которые полагают тарифное регулирование на основе контроля последовательности определения затрат и рентабельности пассажирского автотранспорта; блокирование увеличения тарифов; нахождение нижнего и верхнего пределов диапазона тарифов; выделение дотации; установление норм для расчета тарифов и др.

- косвенные методы воздействия предназначены для формирования ситуаций, которые позволяют сбалансировать собственные интересы с экономической политикой. К данной группе методов имеет отношение

кредитно-денежная, налоговая, бюджетная, внешнеэкономическая политика и ценообразование.

Наиболее распространенные нарушения государственной тарифной дисциплины в РСПАТУ: повышение регулируемых государственных тарифов на транспортные услуги; повышение максимальных премий к тарифам; использование свободных тарифов; скидок и надбавок, несогласованных с потребителем услуг пассажирского транспорта в установленном порядке. При формировании тарифов в РСПАТУ должны решаться следующие задачи: организация сотрудничества между перевозчиками и пассажирами с целью установления экономически выгодных тарифов, а также обеспечение их прозрачности. Тарифные подходы устанавливают поведение предприятия на РСПАТУ. На этом рынке всегда формируются два подхода: расходный и стоимостный. Расходный, - такой подход ценообразования считается пассивными, потому, что развиваются на основе транспортных расходов, а стоимостный наоборот полагается инициативный подход торфообразования, суть которого заключается в том, что о определяется с целью получения предельной прибыли. Суть таких подходов заключается в трех элементах: тактике, политике и стратегии. Тактика ценообразования - это комплекс мер формирования тарифов, которые при контактах с клиентами ежедневно применяется. Политика ценообразования является неотъемлемой частью системы пассажирского автотранспорта, которая предусматривает установление тарифов, обеспечивающих функционирование отрасли в условиях рынка и жесткой конкуренции. Политика ценообразования в системе пассажирского автотранспорта поддерживает рынок услуг на основе выбора способов ценообразования, нахождения величины тарифов, создания системы надбавок и скидок, применение тарифа на оказываемые услуги различными собственниками.

Сущность тарифной политики заключается в конкретных функциях предприятия, таких как покрытие эксплуатационных расходов и их

планирование. На практике используется набор методов, которые придают системе ценообразования стабильность и гибкость, считает автор работы⁷⁶.

Процесс ценообразования на РСПАТУ начинается с определения желаемых целей тарифной политики:

- выживание субъектов РСПАТУ. В условиях конкуренции пассажирские предприятия значительно снижают тарифы, чтобы увеличить объем пассажирских перевозок, а также они могут работать до тех пор, пока низкий уровень тарифов не покроет расходы;

- максимизация прибыли. Предприятия пассажирского автотранспорта ориентированы на получение краткосрочной прибыли, а реализация этой цели характерна для использования доли рынка;

- максимизация объема предоставляемых сельских пассажирских автотранспортных услуги. Субъекты получают выгоду от экономии затрат по результатам увеличения объема услуг, что приводит к увеличению прибыльности пассажирских перевозок;

- получить лидерство на РСПАТУ. Эта цель характерна для предприятий, сохраняющих лидирующие позиции на рынке услуг в сельских районах. Если предприятие поддерживает такую позицию, есть возможность установить более высокий тариф;

- политика «снятие сливок». Достигается путем установления значительно высоких тарифов на оказываемые новые виды услуг, удовлетворяющие спрос на сельские пассажирские автотранспортные услуги.

Субъекты транспортной деятельности в РСПАТУ разрабатывают тарифный план политики на основе цели и задачи развития, организационной структуры управления и их методов, уровня затрат и развития других факторов, в том числе внешних. В этом случае обсуждаются следующие вопросы: - в каком случае использовать ценовую политику; - реакция с ценами конкурентов; - меры по внедрению новых видов услуг; - цены, на какие услуги должны

⁷⁶Кудрина Е. В. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: монография. СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2007. С. 15-16.

измениться; - какие места должны иметь ценовую политику и изменить стратегию ценовой политики; - как распределяются колебания цен и как реагировать на действия конкурентов; - с помощью, каких мер ценообразования повышается эффективность продаж услуг; - как учитывать существующие внутренние и внешние ограничения в политике ценообразования.

Осуществление и разработка тарифной политики в организациях пассажирского автотранспорта проводится по следующей последовательностью:

- Определение целей для создания цен;
- Определение требований к качеству сервису пассажирским транспортом;
- Изучение тарифов и деятельность соперников;
- Разработка стратегии организации тарифов;
- Предпочтение способам формирования тарифов;
- Нахождение тарифов;
- Разработка модифицированной системы образования тарифов;
- Поведение формирования тарифов на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

Поведение формирования тарифов - это способность субъектов транспортной деятельности в сфере пассажирского транспорта своевременно реагировать на изменения рынка, то есть устанавливать и изменять тарифную политику и стратегию.

На тарифные поведения пассажирского автотранспорта оказывает несколько факторов, таких как: число потребителей; тарифы конкурентов; опыт работников; климатические и природные условия; технология пассажирских перевозок; объем налоговых ставок; уровень доходов населения; госрегулирование в области транспорта; уровень качества транспортного обслуживания.

Указанные факторы не оказывают влияния на перевозку пассажиров автотранспортом в сельской местности относительно другими видами

транспорта. При этом важным считаем изучение структуры ценообразования на пассажирском автотранспортном предприятии (рис. 22).



Рисунок 22 - Структура поведения ценообразования пассажирского автотранспорта

Модель поведения формирования тарифов - используется для ожидаемых изменений на РСПАТУ, варианты которой основаны на трех этапах: «устойчивое предприятие», «вход на рынок» и «прорыв»⁷⁷.

Первая модель, «устойчивое предприятие» прежде всего, рекомендуются для перевозчиков, имеющих большой опыт с постоянным объемом работы и имеющих возможность расширения сферы услуг.

Вторая модель «вход на рынок». Эта модель, прежде всего, рекомендуется для новичков, имеющих ограниченные финансовые возможности.

Третью модель «прорыв» могут использовать пассажирские предприятия с высоким уровнем инвестиций⁷⁸.

Для формирования тарифа используются скидки, которые позволяют формировать тарифную политику. Источники появления этих скидок

⁷⁷ Крупен А. С. Методы выбора и оценки тарифного поведения участников транспортного рынка. С. 15–16.

⁷⁸ Там же.

разнообразны: плановые и другие (рис. 23). Плановые осуществляются за счет экономии затрат и тактические путем уменьшения прибыли.

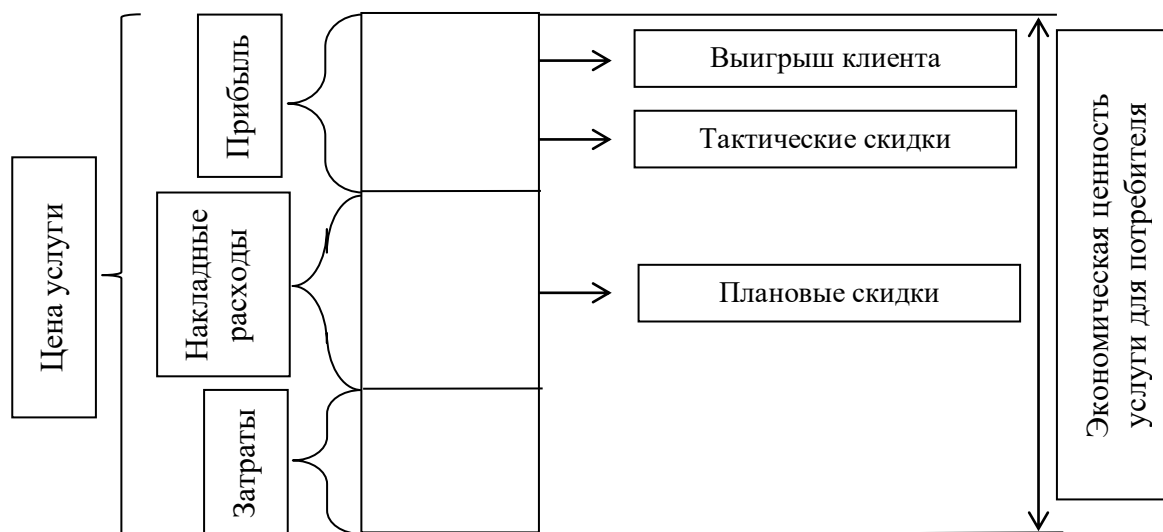


Рисунок 23 - Источники различных видов послаблений в структуре цены услуги

При создании тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги можно применить следующие послабления: количественные скидки, побуждающие клиента воспользоваться услугами пассажирского автотранспорта, и они подразделяются на кумулятивные и некумулятивные, связанные с увеличением объема перевозок. Кумулятивные (бонусные), предоставляются постоянным клиентам, а некумулятивные на каждый договор с клиентом, размер которого зависит от их количества.

Стимулирующие скидки предоставляются посредникам для проведения рекламы и привлечения клиентов.

Сезонные скидки позволяют населению регулярно планировать свои транспортные потребности, и они предоставляются как в индивидуальной, так и в комбинированной форме, а также и другие формы скидок.

Транспортные тарифы являются свободными и формируются с учетом состояния рынка. Установление тарифов ниже, чем тарифы конкурирующих субъектов, может быть применено только в случае, если будет использована эффективная технология, что приведет к ценовому прорыву.

Различают внутренние и внешние факторы, которые могут формировать тарифное поведение. Компетентность сотрудников является одной из внутренних факторов, которые также могут формировать тарифную политику предприятий⁷⁹.

Анализ показывает, что в условиях монополии сделки совершаются не по единой цене, а в широком диапазоне. На таком рынке контроль над ценой ограничен. Монополистом может быть государство, при этом деятельность участников бывает регулируемой и нерегулируемой. И формирование тарифа происходит по-разному сценарию.

При олигополии вырабатывание цены на сельские пассажирские автотранспортные услуги формируется следующим образом: - тарифы изменяются незначительно, чем при монополистическом и совершенном соперничестве; - в случае изменения тарифов у одного перевозчика вероятность изменения на других перевозчиков также увеличивается; - тарифное поведение предприятия может устанавливать или изменять тарифы путем стимулирования.

И.С. Большухина считает, что: «...государственная монополия выполняется согласно тарифной политики»⁸⁰. Также считается, что тарифы могут быть установлены ниже стоимости при условии, что вид обслуживания считается важным для клиентов, и они устанавливаются с учетом уменьшения высокой потребности. Ряд авторов считает, что, перевозчик, выступает с одним видом услуг на рынке чистой монополии и с иными на конкурентном рынке, а при ситуации с олигополией появляются как свободная конкуренции, так и монополия⁸¹.

Поэтому необходимо считать, что результаты экономической деятельности перевозчиков и их положение на РСПАТУ зависят от того какая тарифная система, используется. Поскольку поэтапное выполнение основной цели предприятия стратегия обеспечивает взаимосвязанные цели, поэтому

⁷⁹ Кононова Г. А. Экономика организации. С. 51–52.

⁸⁰ Большухина И. С. Экономика предприятия. С. 60.

⁸¹ Там. же. – С.60

стратегия ценообразования должна включать в себя набор правил и принципов, принятых на этой основе, в соответствии с которыми тарифы должны быть установлены.

Стратегия ценообразования, разработанная с учетом факторов внутренней и внешней среды в организации, поддерживает рост спроса, что приводит к получению значительного дохода от осуществления перевозок. В итоге, цена устанавливает величину прибыльности, приводит к стабильности и устойчивому финансовому положению перевозчиков.

Разработка и осуществление стратегии ценообразования заключается в: постановке цели перевозчиков; разработке и реализации политики и механизма ценообразования, ее регулирования.

На практике применяют разные стратегии ценообразования, зависящие от таких факторов как: стратегическая цель маркетинговой политики; структура и величина затрат; структура конкурентоспособности рынка; динамика спроса и ее особенности формирования (эластичность спроса); регулирование тарифов со стороны государственных органов управления и особенности реализации услуги в сфере пассажирского автотранспорта и т.п.

Наиболее распространенные стратегии ценообразования, применяемые на практике, учитывают особенности РСПАТУ, такие как: наибольший тариф (снятие сливок), следовать за лидером, проникновения на рынок, ценовая линия (линия тренда) на автотранспорте.

Выбор стратегии низких тарифов зависит от высокой эластичности и вероятности применения масштабного эффекта. Масштабный эффект получается путем рационального уменьшения затрат, при котором объем перевозок увеличивается. Недостаток применения этой стратегии проявляется в том, что транспортная компания работает с клиентами, которые особенно ценят качество, а снижение тарифов может быть сигналом для таких клиентов о снижении качества транспортных услуг.

При этом стратегия дифференцированного ценообразования (тарифов) предполагает использование таких систем скидок и надбавок:

-скидка предоставляется клиенту за подписание долгосрочного договора с перевозчиком или за большое количество заказов на транспортные услуги (продолжительность деловых отношений с клиентом, обеспечивающих ритмичную работу перевозчиков);

- в периоде сезонного снижения спроса на услуги пассажирского автотранспорта предоставляются сезонные скидки для населения.

Надбавка к тарифам на транспортировку применяется в тех случаях, если на заявке имеются особые требования заказчика, например, такие как рассрочки оплаты, срочность транспортировки и т.п.

Надбавки и скидки поддерживают психологическое представление о «справедливых» тарифах. А применение стратегии устойчивых тарифов сосредоточено на создание имиджа автотранспортного предприятия. Даже в случае увеличения затрат предприятия, реализующие стратегию устойчивых тарифов, сокращают собственную прибыль по сравнению с увеличением тарифов.

При реализации гибкой стратегии ценообразования величина тарифа меняется в зависимости от платежеспособности клиентов. Такие тарифы применяются при выполнении разовых заявок, которые требуют специального, технического, технологического и документального обеспечения.

Использование стратегии ценообразования «следование за лидером» обозначает, что перевозчики с целью поддержания своего имиджа соблюдают установленные тарифы ведущим лидером в области оказываемых сельских пассажирских автотранспортных услуг. В условиях, когда лидер снижает тарифы, другие также этого придерживаются, даже если это экономически невыгодно в краткосрочной перспективе.

При освоении нового сегмента рынка автотранспортных услуг, субъектами занимающиеся транспортной деятельностью, особенно в сельской местности, обычно устанавливаются низкие тарифы. Успех этой стратегии, то есть стратегии проникновения на РСПАТУ, обусловлен низкой "переходной" стоимостью для клиентов, использующих новые услуги на отраслевом рынке.

При разработке и выборе рациональной стратегии ценообразования на РСПАТУ, учитываются следующие факторы:

- обеспечение сохранения удельного веса обслуживания на РСПАТУ (такие целевые положения соответствуют ситуации жесткой конкурентной борьбы, резкого снижения объема пассажирских перевозок, например, во время кризиса, пандемии и т. д.);
- максимизация прибыли (это целевое положение считается типичным для применения в течение краткосрочного периода при благоприятных условиях);
- максимизация доходов (создание и реализация такой цели позволяет снизить затраты за счет эффекта от масштаба).

На основании результатов исследования и анализа факторов РСПАТУ, предприятие выбирает одну ценовую стратегию или использует комбинацию нескольких ценовых стратегий, которая разрабатывает свою индивидуальную стратегию.

С другой стороны, современный РСПАТУ можно рассматривать как модель смешанной конкуренции, который включает в себя несколько видов микромоделей (рисунок 24).



Рисунок 24 - Графическая интерпретация парадигмы «структура – поведение – результативность»

Важно заметить, что наличие своеобразной монополии на РСПАТУ, связано со стабилизацией тарифов. При этом целесообразно выделить условия близкой чистой конкуренции.

Процесс разработки стратегии формирования тарифов на РСПАТУ предполагает влияние следующих факторов:

- определение цели формирования тарифов, связанной со стратегией РСПАТУ, такие как выживание, получение статуса лидера по качеству, увеличения прибыли и т.п.;
- установление модели конкуренции на РСПАТУ в соответствии с поведением рынка;
- оценка степени эластичности или учета и анализа спроса, включающие в себя исследование РСПАТУ на изменение тарифов.

Эластичность спроса на сельские пассажирские автотранспортные услуги показывает, процент изменения спроса при изменении тарифа и рассчитывается:

$$E_d^q = \frac{[Q_2 - Q_1]}{Q_1} / \frac{[P_2 - P_1]}{P_1} \quad (2.16)$$

где: Q_1 – уровень первоначального спроса на услуги пассажирского автотранспорта, пасс.; Q_2 – уровень спроса на услуги пассажирского автотранспорта после изменения тарифов, пасс.; P_1 – первоначальный тариф на услуги пассажирского автотранспорта, (сомони); P_2 – следовательно, тариф после изменения, (сомони).

В целом, разработка стратегии ценообразования (тарифов) требует от перевозчиков выполнения следующих требований: систематическое обновление информации о тарифах; проведение мониторинга расходов; учета официальных требований, влияющих на тарифы (законы, нормы и т. д.); сбор и анализ данных об экономическом состоянии клиентов, уровне их интереса к типу услуг, их реакции на изменение тарифов.

Следует сделать вывод, что формирование пассажирских тарифов в сельской местности не только определяет уровень стоимости перевозок и разработки ее системы, но и формирует поведение и стиль образования тарифов.

Формирование тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан, прежде всего, позволяет:

- прогнозирование тарифов с учетом особенности сферы пассажирского транспорта в сельской местности страны;
- уточнение особенности развития тарифов предпринятыми транспортной отрасли в село;
- назначение главных функций пассажирских тарифов независимо от порядка их установления;
- применение наилучших методов установления и формирования тарифов на основе целевой деятельности хозяйствующих субъектов РСПАТУ и выбора подходящих методов формирования пассажирских тарифов, ориентированных на интересы клиентов и перевозчиков.

В этих условиях государственное регулирование тарифов на сельские пассажирские автотранспортные услуги осуществляется на основе установления тарифов.

Действующие тарифы на перевозку пассажиров пересматриваются как по инициативе перевозчиков, так и по инициативе регулирующих органов один раз в год. При наличии объективных причин тарифы должны пересматривать не чаще 2 раз в год. Объективными причинами являются увеличение (уменьшение) более чем на 5 процентов общих затрат при расчете тарифов по сравнению с затратами, понесенными при установлении действующих тарифов.

Стоимость на 1 км пробега с учетом рентабельности предприятия, безусловно, зависит от количества пассажиров, которые перевозятся.

Число пассажиров, которые перевозятся можно определить по нижеследующей формуле ($N_{ср}$):

$$N_{ср} = q_m * K_{ив}, \quad (2.17)$$

где: q_m — вместимость автобусов (пассажир); $K_{ив}$ — коэффициент использования вместимости (считается эффективным если степень использования вместимости составляет не менее 70%).

Также можно определить объем перевозок пассажиров за каждую езду по проведениям обследования пассажиропотоков.

Расчет тарифов производится:

Расчет стоимости билета на маршруте

$$C_6 = \Pi_{1 \text{ пасс.км}} * L_{\text{ср.}} * K_{\text{п}}, \quad (2.18)$$

где: $L_{\text{ср.}}$ – средняя дальность одной поездки, (км); $K_{\text{п}}$ – количество поездок 1 пассажира.

Расчет среднего расстояния за одну поездку ($L_{\text{ср.}}$):

$$L_{\text{ср.}} = P/Q, \quad (2.19)$$

где: P – пассажирооборот, (пасс.км); Q – годовое количество перевезённых пассажиров, (пасс.).

$$P = D_{\text{год}} / \Pi_{1 \text{ пасс.км}}. \quad (2.20)$$

где: $D_{\text{год}}$ – годовой доход; $\Pi_{1 \text{ пасс.км}}$ – стоимость 1 пасс. км.

До настоящего времени все ученые, которые вели исследование в сфере пассажирских автотранспортных услуг однозначно утверждают, что количество поездок ($K_{\text{п}}$) населения определяется государственными органами на основе инструкции по изучению пассажиропотоков. Мы предлагаем иные методы, т.е. полагаем, что решение этого вопроса можно осуществить с помощью использования цифровых технологий, так как это в данный момент является очень актуальным. Преимущество данной методики заключается в том, что в ней количество пассажиропотоков определяется с помощью обработки электронных путевых листов. Основное преимущество заключается в том, что в нем уровень влияния человеческих факторов очень невелик.

Транспортный тариф включает в себя расходы, прибыль и налоги. В зависимости от степени регулирования государственными органами, тарифы подразделяются на регулируемые и свободные. Регулируемые тарифы устанавливаются и регулируются государственными органами. Свободные тарифы устанавливаются в зависимости от спроса и предложения. В области автомобильного транспорта регулируемые тарифы включают тарифы на все виды сообщений, в том числе и на межрайонные сообщения.

Как отметили некоторые авторы, работающие в этой сфере «минимальный тариф на перевозку пассажиров, определяется исходя из экономической целесообразности и государственной субсидии расходов, связанных с перевозкой льготных пассажиров». Таким образом, минимальный тариф может определяться по нижеследующим формулам:

$$T_{\text{т}} = (3 + P_p - P_d) Q, \quad (2.21)$$

где: $T_{\text{т}}$ - минимальный тариф на перевозки пассажиров, (сомони); 3 - прогнозные расходы на перевозку пассажиров, (сомони); P_p - планируемая прибыль, сомони; P_d - размер дотации на перевозку льготных категорий пассажиров, (сомони); Q - объем перевозок пассажиров, чел.

Тариф на перевозки пассажирским автотранспортом (T_n):

$$T_n = (\Xi_3 + P_p) / P_n, \text{ (сомони/пасс-км)}, \quad (2.22)$$

где: Ξ_3 - эксплуатационные затраты, (сомони); P_p - прибыль от перевозок, (сомони); P_n - пассажирооборот плановый, (пасс-км).

Тарифы устанавливаются с целью получения максимума доходов. Доходы от пассажирских перевозок определяются:

$$D_{\text{пп}} = Q_{\text{пасс}} * C_{\text{пр}} \quad (2.23)$$

где: $Q_{\text{пасс}}$ - объем перевозок пассажиров, (пасс); $C_{\text{пр}}$ - стоимость билета, (сомони).

Доходы от работы легковых автомобилей такси:

$$D_{\text{ла}} = L_{\text{пл.км}} * C_{1\text{пл.км}} + N_{\text{пос}} * C_{\text{пос}} + T_{\text{пр}} * C_{\text{пр}} \quad (2.24)$$

где: $L_{\text{пл.км}}$ - платные пробега, (км); $C_{1\text{пл.км}}$ - стоимость 1км платного пробега, (сомони); $N_{\text{пос}}$ - число посадок, (ед.); $C_{\text{пос}}$ - стоимость посадки, (сомони); $T_{\text{пр}}$ - часы простоя, (час); $C_{\text{пр}}$ - стоимость 1 часа простоя у пассажиров, (сомони).

Для установления эффективной работы необходимо определить доходную ставку. Доходная ставка - это доходы, приходящиеся на единицу выполненной работы транспорта.

Доходная ставка определяется в зависимости от вида перевозок:

-при перевозке автобусами доходная ставка определяется:

$$d_{\text{пп}} = \frac{D_{\text{пп}}}{P_{\text{пасс-км}}} \quad (2.25)$$

где: $d_{пп}$ - доходная ставка при пассажирских перевозок, (сомони/пасс.-км);

$P_{пасс-км}$ - пассажирооборот, пасс.-км.

- при перевозке легковыми автомобилями такси доходная ставка определяется

$$d_{тп} = \frac{D_{тп}}{L_{пл.км}} \quad (2.26)$$

где: $d_{тп}$ - доходная ставка по перевозкам легковым таксомоторам, (сомони/пл.км).

И в итоге через показатель доходной ставки определим доходы:

$$\text{-перевозка автобусами: } D_{пп} = d_{пп} * P_{пасс-км}, \quad (2.27)$$

$$\text{-перевозка легковым автомобилем такси: } D_{тп} = d_{тп} * L_{пл.км} \quad (2.28)$$

Оценивая схему формирования чистой прибыли перевозчиков, занимающихся транспортной деятельностью в сельской местности, можно выделить:

- оценочную функцию для того, чтобы прибыль как результативный показатель охарактеризовал эффективность работы пассажирского автотранспорта;

- мотивационную функцию для того, чтобы прибыль становилась источником финансирования деятельности пассажирского автотранспорта;

- фискальную функцию для того, чтобы прибыль стали основным источником пополнения бюджета государства и формирования внебюджетных фондов.

В целом эти тарифы используются при оценке прибыли, которая считается основным источником развития перевозчиков, занимающихся транспортной деятельностью. Схема формирования, которого, представлена на рисунке 25.

Опыт показывает, что в условиях обслуживающих транспортных предприятий из чистой прибыли финансируются мероприятия, направленные на решение задач для инновационного развития и стимулирование работников, возмещения требуемых затрат, а также и убытки. При этом предоставление

дотаций способствует избеганию банкротства, покрытию убытков либо содействия в случае недостаточности доходов различными перевозчиками.



Рисунок 25 - Схема формирования чистой прибыли субъектов, занимающихся транспортной деятельностью

Таким образом, совершенствование механизма ценообразования для осуществления пассажирских перевозок в сельской местности Таджикистана является актуальной проблемой, а государственное регулирование тарифов на их услуги влияет на уровень бюджета населения, деятельность различных собственников на РСПАТУ и в целом обеспечивает рост экономики страны в условиях инновационной экономики и цифровой трансформации.

2.4. Адекватная система управления инновационной деятельности и ее формирование на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

Адекватные решения - это такой поведенческий фактор, который требует анализа влечения людей к принятию решений. Вместо поиска и выбора оптимальных решений, многие используют решения, которые легко

удовлетворить. Подобный подход неизбежно приведет к принятию решения в сфере системы управления деятельности РСПАТУ.

Американский учёный Г. Саймон доказательно представил, что люди приобретают удовлетворительные решения вследствие узкой способности к обработке информации. Он пишет: «Человек не склонен утруждать себя сбором информации обо всех факторах, которые могут повлиять на последствия сделанного выбора, оценкой рисков и установлением приоритетов для всех имеющихся альтернатив»⁸².

Также он отмечает, что удовлетворяющее соглашениям решение приобретается по нескольким причинам. Ими являются:

- стесненные преходящие сроки для принятия решения;
- желание позволить себе отложить один вопрос и перейти к другим вопросам;
- нежелание заниматься подробным анализом, который требует большого опыта и значительной квалификации.

Безусловно, по этим причинам руководители ПАТП могут отсрачивать принятие решения в ожидании большего числа информации, чем они могут приобрести, что повергает к запозданию с принятием решения и усложнением условия, в которых находится объединение или отдельные индивидуальные предприниматели, занимающиеся перевозками пассажиров.

Учёный Ч. Линдблом назвал «...удовлетворительные решения наукой доведения дела до конца»⁸³. В действительности, большинство решений, принимаемых человеком, - удовлетворительные решения, так как существуют ограничения, с которыми он неизменно встречается. Тем не менее, в нынешних обстоятельствах инновационного развития менеджеры должны найти наилучшее решение в обстоятельствах ограничений.

⁸²Саймон Г. Науки об искусственном. М., 2009.

⁸³Линдблом Ч. Рыночная система: Что это такое, как она работает и что с ней делать [Текст] /пер. с англ. Д. Шестакова, Р. Хаиткулова; Гос. ун-т - Высшая школа экономики. - М.: Изд. дом Гос. ун-та - Высшей школы экономики, 2010. - 320 с.

Причиной того, что наверху принимают удовлетворительные решения, является ограниченная рациональность.

Поэтому можно пропустить главные факторы и условия, которые могли бы повергнуть к наилучшему решению. На рисунке 26 показаны основания, которыми определена ограниченная рациональность.

С теоретической точки зрения иной подход к принятию адекватных решений получил название эвристического метода. Эвристический метод принятия решений, как правило, упоминается при обсуждении узкой рациональности, поскольку он может интерпретироваться как реакция на познавательные ограничения, пытаются разложить проблему на доли, т.е. свести сложную задачу к нескольким более простым.



Источник: составлено автором на основе литературного обзора

Рисунок 26 - Механизм принятия удовлетворительного решения

Одной из разновидностей приема распада является метод возвратного хода: решение некоторых проблем легче найти, двигаясь в противоположном направлении. Продвижение в возвратном направлении, на каждом очередном периоде сначала определяют, что хотят получить, а затем пытаются найти способы. Предлагается именно такой рациональный подход при принятии решения в новых условиях рыночной экономики.

Описательные теории принятия решений потребовали найти обоснования последовательной схемы рассмотрения решений, соответственно которые вначале выясняются возможные альтернативы, потом предсказываются их последствия и определяются предпочтения принятию решения.

Учитывая упомянутый характер формирования системы адекватного управления инновационной деятельности РСПАТУ, каждый перевозчик должен совершенствовать и развивать технологию работы и разновидность услуг, оказываемых сельским пассажирским перевозкам путем осуществления инновационных разработок. Только в таких случаях предприятия будут обладать конкурентными преимуществами на РСПАТУ.

Следует отметить, что инновационная разработка – это улучшение деятельности субъекта хозяйствования, дающее позитивные результаты. Также инновации, могут представлять собой применение научных достижений и новшеств с целью приобретения социального, экономического либо экологического эффекта. Поэтому при этом необходимо учитывать следующие классификации инноваций, которых близки к адекватной системе инновационной деятельности на РСПАТУ (табл. 2.15).

Таблица 2.15

Систематизация инноваций по пространности влияния

1. Глобальный уровень	Существенно влияет в мировом масштабе (интернет, ИКТ и др.)
2. Отраслевой уровень	Применение различных ИТ на транспортных средствах и др.
3. Локальный уровень	Инновационные технологии используемые на предприятиях и направлениях работы

Инновационный процесс как наука делится на две стадии – фундаментальные и методологические исследования. Исследования имеющие фундаментальный характера направлены на приобретение новейших научных знаний и финансируются за счёт бюджета государств. А исследования имеющие методологический характер необходимы для усвоения потенциалов практического использования ранее открытых процессов и явлений, которые требуют солидных инвестиций.

Они включают в себя следующие этапы:

- научно-исследовательские работы (НИР);
- опытно-конструкторские работы (ОКР);
- технологическая подготовка производства (ТПП);
- организационно-экономическая подготовка (ОЭП).

С учетом этого считаем, что в организации инновационной деятельности большое значение для предприятия пассажирского транспорта имеет инфраструктурная инновация такие как: инновационные центры, бизнес-инкубаторы, консалтинговые центры, технопарки и др.

Наиболее актуальными инновационными разработками в настоящий период на РСПАТУ являются:

- методы госрегулирования и управления транспортом;
- экономика, управление и организация на пассажирском автомобильном транспорте;
- деятельность транспортно-экспедиционных фирм;
- ассоциация пассажирских автоперевозчиков;
- повышение безопасности дорожного движения;
- повышение экологической безопасности автотранспорта;
- сертификация сервисных услуг, двигателей, подвижного состава и др.

Вследствие чего, удельный вес транспортной составляющей должен быть возведен государством в разряд главных стратегических приоритетов развития транспортной системы, что позволит сделать услуги транспорта более доступными для жителей сельской местности.

В этих отношениях считаем, что в рамках организации адекватной системы инновационной деятельности на РСПАТУ первоочередной задачей государства является обеспечение правовых основ и создание экономических ситуаций для развития и организации логистических центров.

Главный смысл увеличения результата работы пассажирского автотранспорта является информационное снабжение. Необходимо выработать деятельность в сфере навигации, сформировать информационные базы данных о сельских пассажирских автотранспортных услугах. Регулирование и ограничение отрицательного влияния транспорта на ОС вызовут оснащения экологических органов инновационными технологиями для проверки экологических параметров, в том числе дымомерами,

газоанализаторами, устройствами для определения содержания тяжелых металлов в топливе и органов транспортной проверки.

Абсолютно, на первом месте рост технологического и технического уровня системы транспорта вызовет рост значительных капиталовложений, как со стороны частного сектора, так и со стороны государства. Опыт развитых государств показывает, что инвестирование и внедрение в развитие инновационных технологий, является полностью оправданным и позволяет в короткое время добиться значительного экономического эффекта.

Инновационное развитие национальной транспортной системы должно быть, прежде всего, сосредоточено на ограничение конфиденциальности услуг пассажирского автотранспорта в селе, так как значительная доля населения проживает в сельской местности страны. Внедряемые инновационные технологии должны унифицировать транспортные процессы с процессами глобальной системы транспорта.

Достижения существующего транспортного потенциала и развитие системы транспорта способствуют росту кадрового и научного потенциала, являющегося обязательным условием построения результативной и высокотехнологичной транспортной системы.

Так как подготовка высокопрофессиональных кадров и развитие науки требуют определенного времени, государство должно определить прогнозные потребности в кадрах и сформировать все необходимые условия для их подготовки.

Для повышения квалификации кадров в рамках РСПАТУ необходимо в профильных ВУЗах организовать центры обучения по планированию пассажирского потока путем геолокации. Государственные органы власти обязаны оказывать содействие таким ВУЗам, задачами которых, является разработка транспортных моделей, проведение обучения и получение международного опыта. А в своего очередь, ВУЗы будут содействовать с государственными органами управления в разработке программ развития, определении и оценке проектов, прогнозировании спроса и решении других

проблем, связанных с деятельностью пассажирского автомобильного транспорта.

Инновационные процессы во всех областях деятельности непрерывно связаны с розыском и осуществлением новых аспектов и форм внедрения достижений инноваций в практику работы предприятий и организаций и иных государственных органов.

В условиях цифровой трансформации инновационное развитие постоянно требует обеспечения, создания и функционирования современных форм управления и организации инновационной деятельностью, целесообразного применения инновационного потенциала на основе внедрения новых достижений техники и науки, цифровых и информационно-коммуникационных технологий, которые невозможно реализовать без поддержки государства.

При этом считается, что инновационная политика должна включать в себя следующие этапы, основными из которых являются:

- разработка концепции, представляющая собой систему научно-обоснованных идей на развитие процессов инновации, ядром которого является оценка и анализ инновационного потенциала;
- обоснование приоритетных черт инновационной политики и государственной поддержки деятельности в сфере инновации;
- реализация системы мероприятий, сосредоточенных на достижение целей результативности и роста инновационной деятельности.

Считается, что в процессе разработки и развития адекватного управления инновационной деятельности на РСПАТУ является стратегия реализации инновационной политики. Предоставленная стратегия должна разрабатываться на базе долгосрочных научно аргументированных концепций. Относительно вопроса тактики инновационной деятельности, идет разработка проектов, создание информационного и материально-технического обеспечения, кадровое снабжение, обеспечение правовых, организационных и других мероприятий в области инновационной экономики.

Инновационная экономика представляет собой специфический вид, базирующийся на внедрении и использовании новейших техники и технологии. Основным фактором прогресса инновационной экономики является наука и образовательные возможности, определяющие развитие инновации.

Наряду с этим термин «инновационная экономика» это обширное распространение приобретают такие, инновационных понятия как: «экономика знаний», «интеллектуальная экономика» и «информационная экономика».

По мнению многих исследователей, суть инновационной экономики, состоит в наличии интеллектуальной собственности и масштабном росте человеческого интеллектуального потенциала.

Такие исследователи, как Гамидов Г.С. и Исмаилов Т.А. считали, что: «...инновационную экономику анализируют как сформированную на новейших достижениях инновации, новых инновационных идеях, готовности сотрудников активно воспринимать и внедрять инновации, внедрять их в обществе»⁸⁴.

Также Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. считает, что «понятия «инновации» имеют в виду, нововведения разнообразного вида технологии, техники, модели управления и организации, инструменты и методы совершенствования экологической и социальной сфер, в основе которых распространение новейших идей»⁸⁵.

Поэтому, под термином инновационные процессы подразумевается специфический комплекс взаимных мероприятий по изучению, разработке и привыканию инноваций к потребителям. По содержанию процесс включает систему стадий внедрения и подготовки инноваций от освоения, разработки до утилизации.

Степанов А.А., Савина М.В. считали, что: «...нынешняя инновационная экономика на периоде перехода к информационно-цифровому виду обладает банальными признаками, отражающими высокий уровень интеллектуального

⁸⁴Исмаилов Т.А., Гамидов Г.С. Инновационная экономика – стратегическое направление развития России в XXI веке // Инновации: (<http://stra.teg.ru/lenta/innovation/515>).

⁸⁵ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 3- изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2018. – С. 155.

развития общества, высокую степень творческой свободы, высокую долю предприятий, потребляющих инновационные решения»⁸⁶.

Такие видные ученые как Степанов А.А., Савина М.В. и др.⁸⁷ отмечают, что признаками внедрения инновации социального и экономического развития обнаруживаются:

- масштабное формирование национальных и мировых инновационных рынков, характеризующихся разветвленностью инновационных учреждений, организаций, а также и предприятий финансовой инфраструктуры, которые активно взаимодействуют в инновационных процессах;

- распространение новых форм организационно-правовых видов инновационной деятельности, которые успешно занимаются внедрением и разработкой инновации;

- формирование и совершенствование новейших эффективных систем мотивации инновационной деятельности и процессов.⁸⁸

Следуя вышеназванным признакам и согласно мнения авторов работы,⁸⁹ полагаем, что индикаторами инновационной экономики в рамках РСПАТУ могут являться:

- присутствие высокоэффективной, совершенной инновационной инфраструктуры отрасли, которая в режиме реального времени способна обеспечить создание современных информационных платформ пассажирского автотранспорта;

- обеспечение автоматизированного доступа к информационно-коммуникационным системам РСПАТУ и новым результатам инновации;

⁸⁶Степанов А.А., Савина М.В. Проектное управление инновационной деятельностью как инструмент управленческого консалтинга // Социальная политика и социология. 2019. Том 18, № 3 (132). – С. 74-83.

⁸⁷Савина М.В. Теория и методология формирования и развития ведущих производительных классов общества (политэкономический аспект). – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2019. – 267 с., Степанов А.А., Савина М.В. Проектное управление инновационной деятельностью как инструмент управленческого консалтинга // Социальная политика и социология. 2019. Том 18, № 3 (132). – С. 74-83.

⁸⁸ Савина М.В. Теория и методология формирования и развития ведущих производительных классов общества (политэкономический аспект). – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2019. – 267 с.

⁸⁹ Исмаилов Т.А., Гамидов Г.С. Инновационная экономика – стратегическое направление развития России в XXI веке // Инновации: (<http://stra.teg.ru/lenta/innovation/515>).

- ускорение процесса автоматизации, компьютеризации различных отраслей экономики, в целом по республике, в том числе по РСПАТУ;

- эффективная инновационная инфраструктура транспорта, снабжающая высокую эффективность достижения и реализации передовой техники и науки;

- эффективная адаптивная система подготовки и переподготовки кадров в сфере транспорта, поэтапное повышение уровня их квалификации в целях обеспечения стабильного инновационного развития⁹⁰.

Опираясь на вышесказанное, перечислим следующие методы, которые применяют в процессе внедрения инноваций:

- Метод конкретизирующих документов. Обычно тестируются при внедрении в местных органах. Сначала выбирают отдельное заведение и на его основе проводится эксперимент. В том числе, внедрение инновационных эксперимент в системе управления.

- Метод вечного эксперимента, сущность которого заключается в оценке результатов в периоде длительного времени.

- Метод параллельного внедрения, сущность которого заключается в сосуществовании нового и старого процесса в деятельность перевозчиков, с целью анализа и синтеза сравнения. Такие инновации считаются базисными, которые устанавливают приоритетные и ключевые пути формирования и развития инновации.

С учетом вышеизложенного считается, что здесь можно привести пример формирования информационных систем в процессе управления, внедрение позволяет создать систему, объединяющую компоненты инфраструктуры сельских пассажирских автотранспортных услуг и с помощью их эффективно решать проблемы внутри РСПАТУ. Они позволяют анализировать, архивировать и обрабатывать информацию. Такие информационные системы, прежде всего, позволяют использовать для анализа, прогнозировать

⁹⁰Исмаилов Т.А., Гамидов Г.С. Инновационная экономика – стратегическое направление развития России в XXI веке // Инновации: (<http://stra.teg.ru/lenta/innovation/515>).

современное состояние процессов социального и экономического развития РСПАТУ в настоящем и будущем.

С целью повышения качества услуг пассажирского автотранспорта, облегчения условий труда и увеличения их производительности на территории сельской местности, имеет место инновационная модернизация.

В качестве предмета инновационной модернизации может выступать система транспортного сета (объекты путей сообщения и транспортной инфраструктуры). Взгляды и планы инновационной модернизации нынешних случаев конкретно определяются государством их необходимо включать в НСР стратегию развития РСПАТУ частного сектора.

Для Республики Таджикистан главная задача – является выработка местной транспортной сети, которая будет обеспечивать связь между сельскими населенными пунктами и опорной транспортной сетью, также и создание коммуникационных комплексов, обеспечивающих освоение национальных природных ресурсов.

Дальнейшее формирование сети путей республики должны повышать эксплуатационную скорость движения автотранспорта путем роста пропускной способности автодорог, сокращения времени доставки по основным направлениям пассажиропотоков, а также совершенствования транспортного и эксплуатационного состояния автодорог. Для достижения поставленных целей требуется инновационная модернизация и инновационная реконструкция существующих автодорог, развития основных технических элементов инфраструктуры отрасли.

Внедрение инновационной техники и технологии на РСПАТУ, как и в других отраслях экономики, должно осуществляться путем расчета экономической эффективности. Но при этом необходимо учитывать, что внедрение инновации и инновационной техники и технологий на транспорте требует более широкой модернизации транспортной системы.

Понятие инновация, чем понятие новой техники и технологии, можем различать в качестве:

1. Объекта РСПАТУ реализуемого в системе транспортно-дорожного комплекса, результаты научных исследований, содержащие научно-технические достижения, а также более совершенные способы организации труда, технологии перевозок и т.п.

Как правило, организационные инновации, сопутствуют процессным инновациям, целью, которых является совершенствование структуры управления, повышение экономической эффективности системы и аппарата управления, путем выработки адекватной системы инновационной деятельности на РСПАТУ.

В соответствии с этой ролью, инновации в развитии РСПАТУ, можно разделить на инновации в целом для транспортной отрасли страны, инновация для отдельных районов и областей, а также и инновация для отдельных перевозчиков и предприятий.

2. В качестве инвестиционного климата, направленного на получение инновационного результата, в котором процесс инвестиции имеет цель получения максимального финансового результата. По сравнению с инвестиционным процессом разработка инноваций связана с большим риском. Поэтому стратегия инноваций должна включать в себя инвестиционный и исследовательский циклы. В узком смысле инвестиционный процесс начинается после завершения нескольких этапов инновационных стадий.

Оценка экономической эффективности инноваций проводится с учетом входящих и исходящих денежных потоков с учетом результатов инновации и величины затрат. Затраты на внедрение прогрессивной технологии и новой техники связаны с осуществлением и подготовкой стадии исследования инновационного процесса.

Необходимо отметить, что результаты инноваций проявятся в увеличении объема реализуемых сельских пассажирских автотранспортных услуг, приросте прибыли, повышении производительности, получении конкурентных преимуществ, снижении издержек и т.п. Все полученные результаты от внедрения инновации следует измерить в стоимостном выражении. При

инновационном процессе особое значение имеют технологический, инновационный и коммерческий риски, которые в условиях Республики Таджикистан неизбежны.

Это, прежде всего, зависит от низкой плотности сети автомобильных дорог и горной территории страны, что придает особое значение техническому состоянию, поскольку отсутствие покрытия приводит к подъему себестоимости и в итоге увеличению транспортных затрат, что отрицательно воздействует на развитие РСПАТУ.

Реставрацию и развитие дорог областного и районного значения необходимо реализовывать путем определенной государственной программы, снабжающая экономическое пространство, служащих для связи между административными районами.

Транспортные дороги, объединяющие районные центры с областными центрами, должны содержаться за счет республиканского бюджета и переданы на республиканский уровень:

- обеспечение функционирования сети автомагистралей всех типов (общегосударственного, республиканского, районного и областного использования) на уровне, обеспечивающем соблюдение их целевого направления и круглогодичное безопасное движение лицензированных транспортных средств;

- поэтапно привести эксплуатационное состояние автодорог общего, республиканского, международного, а также и районного и областного значения в соответствие с нормативно-техническим регламентом, включая выполнение среднего и капитального ремонта, расширение автодорог и устранение тяжёлых участков;

- привести придорожную инфраструктуру в соответствие с международными требованиями;

- продолжить строительство новых участков автомагистралей и инженерных сооружений, решение проблем межрайонного автомобильного сообщения и оптимизация сети автодорог общего пользования;

- повышение эффективности предоставления услуг по содержанию автодорог и действующей системы их управления на основе конкурсов;
- реконструкция и стройка объездных и подъездных автодорог вокруг крупных населенных пунктов с целью снижения негативного воздействия автотранспорта на окружающую среду;
- взимание платы с пользователей автомагистралей в той мере, в какой это обеспечивает максимальные государственные расходы на их ремонт и обслуживание;
- усиление требований к безопасности деятельности людей и экологической ситуации при выполнении работ на дороге (внутренние работы, обеспечение инспекции и повышение ответственности за несоблюдение);
- выполнение поэтапной реконструкции уличных и дорожных сетей, технические и эксплуатационные характеристики которых не отвечают требованиям безопасности движения;
- переход на технический регламент и совершенствование нормативно-технической базы;
- институциональное формирование оснащения организаций дорожной отрасли современными технологиями и системами планирования, повышение квалификации управленческого и инженерно-технического персонала.

Поэтому мы считаем, что первоочередными и основными задачами развития РСПАТУ должно быть следующие условия:

- для укрепления и развития позиций перевозчиков в РСПАТУ необходимо создание благоприятных условий путем проведения разумной политики поддержки;
- развитие и повышение качества автотранспортных услуг для сельских районов за счет создания научно обоснованных логистических центров;
- создание условий для развития филиалов азиатской автомобильной промышленности или отечественной автомобильной промышленности;
- обучение национальной информационной системе для покупки билетов.

В области автомобильного пассажирского транспорта:

- в соответствии СНиП РК 3.03-09-2003 «Автомобильные дороги» необходимо привести: «...техническое состояние участков автодорог районного, областного, республиканского и международного значения, обеспечивающих транспортную связь райцентров с областными центрами, сопровождающих инженерных строителей в соответствии с требованиями нормативно-технических регламентов с учетом перспективного роста интенсивности движения, также реконструкция некоторых участков автомобильных дорог, с доведением параметров до первой категории»⁹¹;

- обеспечение путей общего пользования местного, республиканского и международного значения на уровне, соответствующем состоянию дорог целевого назначения, и обеспечение круглогодичного безопасного движения;

- привести техническое состояние дорожной сети районных, областных и республиканских центров в соответствии с действующими техническими требованиями и нормами по сокращению вредных выбросов, реконструкции и ремонту, а также строительству новых инженерных сооружений, внедрению инновационных систем управления уличным движением, в том числе автоматизированных систем распознавания номерных знаков и измерения скорости;

- формирование придорожной инфраструктуры, включая реконструкцию и строительство объектов обслуживания, создание оперативных пунктов связи, парковочных мест для транспортных средств, оказание неотложной медицинской и технической поддержки, а также службы экстренной помощи и гражданской обороны;

- поэтапная оптимизация и проверка размера сборов, взимаемых с участников дорожного движения, включая транзитное движение, до уровня, полностью покрывающего государственные расходы на содержание и ремонт дорог;

⁹¹СНиП РК 3.03-09-2003 "Автомобильные дороги"

- обеспечение координации между местными и центральными исполнительными органами и функционирование систем сертификации, лицензирования и стандартизации должно быть полным;

- обеспечение качественной и количественной оценки мобильности персонала общественного транспорта, а также комфорта и безопасности пассажиров и багажа, а также возрождение системы оперативного учета работы пассажирского транспорта;

- увеличение экологических требований к качеству топлива, усиление проверки уровня выбросов транспортных средств и возобновление лицензирования пассажирских перевозок, увеличение спроса на водителей, транспортные средства и техническое обслуживание;

- внедрение в пассажирский транспорт современных систем диспетчерских пунктов и реализация комплекса мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий, а также обеспечение жителей села регулярным общественным пассажирским транспортом в соответствии с перспективным планом размещения и формирования производственных сил;

- организация совместного производства по сборке и производству электромобилей и электробусов, привлечение инвесторов, создание платных частных автомагистралей, а также техническое состояние сети автомагистралей общего пользования и сооружений на них должны быть адаптированы к требованиям нормативно-технической документации с учетом повышения интенсивности движения и осевой нагрузки и полного восстановления международных дорог, дороги республиканского и местного значения должны соответствовать требованиям международных стандартов;

- обеспечение и поддержание сети автомобильных дорог общего пользования местного, республиканского и международного значения на уровне стандартов и завершения реконструкции автомобильных дорог международного значения, и приведение их в соответствие с международными стандартами;

- обеспечить село регулярным пассажирским транспортом, реализовать его в соответствии с перспективным планом и формированием, довести уровень обслуживания населения общественным транспортом до уровня развитых стран, усилить внедрение новых технологий.

Следует отметить, что развитие адекватной системы инновационной деятельности РСПАТУ зависит от уровня инновационного потенциала. На наш взгляд, основными факторами замедления развития инновационного потенциала страны являются:

- слабое финансирование области научно-исследовательских работ;
- небольшая заработная плата научных сотрудников;
- недостаточный уровень подготовки научных кадров;
- нехватка механизма господдержки инновационных направлений.

В современных условиях инновационное развитие, является ядром качественного, устойчивого и экономического повышения субъектов РСПАТУ.

Эта концептуальная позиция говорит о том, что во многих цивилизованных государствах инновационная экономика значительно растет. В этот период научно-исследовательская работа должна стать основным элементом организаций сферы услуг. Расходы частного сектора на научно-исследовательские работы выросли за последние 20 лет, а несколько сфер услуг - телекоммуникации, информация и торговля - превысили показатели научно-исследовательских работ.

В современных инновационных условиях возможности сферы услуг увеличиваются путем государственного финансирования. Государственная доля направляется в научно-исследовательские центры. В РСПАТУ государственные расходы необходимы для стимулирования инноваций, фундаментальных разработок, содействия качественного развития системы экономических отношений. Поэтому стоит отметить, что инновационные процессы в мировой экономике повлияли практически на все аспекты экономического развития, в том числе и на сферу автомобильных услуг.

По нашему мнению, инновационный процесс-это инновационная деятельность в областях проводимых исследований

Как отметила Демидова Л. «... инновационная деятельность в сфере услуг может показываться при производстве новой или совершенствование услуги на рынок»⁹². Поэтому, согласно мировой практике, основным средством государственного стимулирования инновационной деятельности является финансирование. Каждое государство распределяет свою финансовую политику с учетом ряда политических, социальных и экономических факторов, исходя из своих национальных интересов.

Следует отметить, что среди источников финансирования научно-исследовательских работ сегодня лидирующее место занимает государственный бюджет. Анализ показывает, что основными источниками финансирования научно-исследовательских работ в РТ является государственный бюджет-99,07%. Доля финансирования за счет иностранных источников и личных средств составляет всего 0,93%. Следует отметить, что основным показателем финансовых ресурсов научно-исследовательских работ являются затраты на научное направление. При этом основное внимание уделяется внутреннему учету затрат, осуществляемому собственными силами. Следует также отметить, что научные затраты в структуре экономики государства делятся на текущие внутренние затраты (страхование, затраты на оборудование и заработная плата) и внешние капитальные затраты на разработку и исследования. Несмотря на заинтересованность правительства страны в стимулировании инновационной деятельности, внутренние затраты на разработку и научные исследования является ниже.

Поэтому, учитывая опыт ведущих государств в области инноваций и с целью укрепления возможностей в стране, можно добиться увеличения инвестиционных затрат на научно-исследовательские работы. Другой главный фактор, замедляющий развитие инновационной деятельности в РТ небольшой

⁹²Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12.-С. 40-52. 93

уровень оплаты труда научных сотрудников. Низкая зарплата не позволяет сотрудникам НИИ в качественном уровне исполнять научно – исследовательские разработки.

Согласно ожидаемым результатам НСР РТ: «...на период до 2030 года соблюдаются важнейшие нормативы для научной сферы - доля общих затрат на науку относительно ВВП (не ниже 1,5%), соотношение заработной платы занятых в науке и научном обслуживании и в экономике в целом (не ниже 1,25%), доля занятых исследованиями и разработками поддерживается на уровне не ниже 0,6-0,65%, доля предприятий, ведущих научно-исследовательские работы не менее 15%»⁹³.

Основным фактором недостаточного развития инновационного потенциала республики является отсутствие механизма государственной поддержки инновационной деятельности на сельской территории. Для решения этой проблемы в РТ имеются нормативно-правовые документы, направленные на поддержку инновационной деятельности, среди которых важное место занимает: «Государственная программа научно-инновационного развития в РТ на 2023-2027г»⁹⁴. Однако мы считаем, что в условиях устойчивого развития принятые меры недостаточны.

Поэтому, учитывая опыт ведущих стран в области инноваций, на наш взгляд, разработка и внедрение следующих инструментов государственной поддержки в рамках инновационной деятельности имеет особое значение на РСПАТУ, которые представлены в таблице 2.16.

Таблица 2.16

Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в
рамках РСПАТУ

№ п/п	Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в рамках РСПАТУ
	1. Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в области

⁹³ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. Отпечатано ООО «Контраст» г. Душанбе, 2016., Стр. 86.

⁹⁴ Постановлению Правительства РТ от 31.08. 2023 г., №417

№ п/п	Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в рамках РСПАТУ
разработки законодательной базы и государственных программ:	
1.1.	совершенствование нормативно-правовой базы, обеспечивающей развитие инновационной деятельности на РСПАТУ
1.2.	совершенствование государственных программ, обеспечивающих развитие инновационной культуры сельских жителей
1.3.	прогнозирование и мониторинг инновационных процессов со стороны органов исполнительной власти в сельских районах РТ
1.4.	формирование антимонопольного законодательства в сфере научно-исследовательских работ
1.5.	разработка программ поддержки создания технополисов и агрополисов в районах
1.6.	разработка оптимальной системы управления инновационной деятельностью в РСПАТУ, позволяющей связать проекты экономики
1.7.	создание инновационных и консалтинговых центров в районах, которые предоставляют бизнес-услуги новаторам
1.8.	разработка структуры государственного управления в области инноваций
2. Инструменты содействия инновационной деятельности государства в сферах финансовой помощи РСПАТУ:	
2.1.	увеличение объема государственного финансирования инновационной деятельности на РСПАТУ
2.2.	финансовая помощь инновационным предприятиям, предназначенным для реализации проектов
2.3.	выполнение необходимых условий для участия частных и государственных организаций в финансировании научных исследований
2.4.	организация системы льготного кредитования
2.5.	развитие ГЧПП в рамках РСПАТУ
2.6.	первая помощь инновационной инфраструктуре страны путем выделения грантов
3. Средства государственной поддержки инновационной деятельности в области налогообложения:	
3.1.	предоставление налоговых льгот инновационным предприятиям, занимающимся инновационной деятельностью в сельской местности страны
3.2.	обеспечение системы льгот, связанных с зарплатой работников научно-исследовательских организаций

№ п/п	Инструменты государственной поддержки инновационной деятельности в рамках РСПАТУ
3.3.	предоставление льгот отечественным и иностранным инвесторам, которые вкладывают средства в исследования и разработки
3.4.	льготное обслуживание новообразованных инновационных предприятий
3.5.	предоставление налоговых льгот инвесторам, а также освобождение от уплаты налогов на начальном этапе или полное освобождение от некоторых видов налогов
4. Другие средства содействия государственной поддержки инновационной деятельности:	
4.1.	выдача лицензий на использование изобретений независимо от типа их собственности и подчиненности их ведомствам
4.2.	реализация материального и морального стимулирования успешных ученых и исследователей
4.3	создание центров, способствующих первоначальному развитию бизнеса в области научных исследований
4.4.	создание необходимых условий для координации деятельности ученых, сотрудников, и научно-исследовательских организаций
4.5.	обеспечение эффективной системы защиты прав интеллектуальной собственности
4.6.	формирования условия для преодоления информационных барьеров на пути инновационной деятельности на государственном уровне

Источник: составлено автором

Следует отметить, что наряду с указанными факторами, обеспечивающими развитие инновационного потенциала в Республике Таджикистан, существуют и другие факторы, связанные именно с такой ситуацией, как низкий уровень инновационной культуры сельских жителей, недостаточное развитие инновационной инфраструктуры в сельской местности, требует отдельного детального анализа.

Важнейшим и основным фактором обеспечения конкурентоспособности объектов РСПАТУ является, прежде всего, степень и уровень использования ими инновационных технологий. Именно качество и степень применения инновационных технологий определяют эффективность и успешность процессов обслуживания сельских пассажирских перевозок.

В современных условиях страны, характеризующихся технологическим дефицитом, низкой производительностью труда, отсутствием инновационных и новых технологий, нехваткой квалифицированных кадров, основным механизмом развития являются дальнейшая модернизация технологий, направленных на развитие хозяйственной деятельности и человека.

В связи с этим мы пришли к выводу, что необходимым развитием инноваций в сфере услуг пассажирского транспорта именно в сельской местности республики могут быть обусловлены следующими факторами:

- выявление факторов, влияющих на пассажиропоток в сельской местности, способствующих внедрению инноваций и развитию национальной экономики;
- роль науки в повышении эффективности использования новых видов услуг пассажирского транспорта, которые зависят от потребностей отечественного и зарубежного рынка, очень важна;
- необходимость сокращения времени обработки, технического обновления и повышения уровня производства;
- характерная инновационная особенность, выражающаяся в наличии риска, росте затрат, снижении финансовых показателей сферы обслуживания пассажирских перевозок.

Таким образом, предприниматели, которые осуществляют свою деятельность инновационным способом в сфере пассажирских перевозок, качество их работы становится конкурентоспособным на РСПАТУ. В связи с тем, что темпы инновационного развития предпринимательства в сфере пассажирского транспорта зависят от этих и многих других факторов, в этом вопросе важную и ключевую роль может играть только государство.

В настоящее время ситуация с инновационным развитием пассажирских услуг в стране развивается следующим образом:

- недостаточность адекватных законодательных мер в сфере услуг пассажирского транспорта и стимулирования развития предпринимателей, осуществляющих свою деятельность инновационным образом;

- наличие значительных рыночных и административных барьеров;

- неравенство предпринимателей в отношении инвестиционных ресурсов;

- недостаточная защита прав и интересов предпринимателей, занимающихся инновационной деятельностью в сфере услуг пассажирского транспорта, а также несовершенство налогового законодательства.

Использование инноваций в сфере пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности страны стимулирует трансформацию существующих экономических механизмов, а также техники, технологий и сервисных организаций. Правление инновационными процессами на РСПАТУ вносят важный вклад в стабильное формирование сферы сельские пассажирские автотранспортные услуги. Следует заметить, что в современных условиях важная степень и уровень конкурентоспособности РСПАТУ обусловлены использованием инновационных коммуникационных технологий.

В сфере услуг пассажирского транспорта широким спектром инновации является программное обеспечение процесса инновации. Другой формой инновационной деятельности является приобретение новых технологий, связанных с внедрением инноваций.

Выделяют следующие приоритетные направления в современных условиях, которые обеспечивают развитие инновационной деятельности в сфере обслуживания пассажиров автомобильного транспорта: улучшение качества обслуживания и увеличение его объема. Это преимущество способствует повышению доверия пассажиров за счет содействия устойчивому развитию организаций сферы услуг пассажирских перевозок.

В целом считаем, что инновации в РСПАТУ направлены на увеличение сферы их использования, разработку новых видов услуг, их

совершенствование, предоставление услуг, а также внедрение и совершенствование методов предоставления услуг сельскому пассажирскому транспорту.

В условиях развитой экономики во многих странах мира завершается этап функционирования национальных систем инновации, которые является доступным для развития различных сфер экономики.

В управлении этим процессом основная роль принадлежит стране, которая, с одной стороны, обеспечивает необходимую резервную поддержку, включая финансирование, а с другой стороны определяет правила инновационной деятельности с использованием научно исследовательских работ.

Стратегические аспекты перехода к инновационной экономике зависят от развития эффективной системы стимулирования инновационной деятельности перевозчиков, увеличение результатов инновационной деятельности транспортных учреждений будет реализовано по следующим направлениям:

- с созданием инновационных институтов, которые обеспечивают инновационную инфраструктуру и национальные инновационные приоритеты, а также оценивают научно-технические ресурсы для достижения целей.

- укрепление инноваций путем активизации инновационной деятельности организаций, предприятий и организаций.

- деятельность и формирование институциональных основ национального инновационного рынка. Этот подход должен стать неотделимой частью стратегии перехода от национальной экономики к ее инновационному типу.

Развитие системы эффективного и рационального управления инновационной деятельности объектов РСПАТУ и ее адекватности включает:

- эффективное и рациональное управление процессами перевозки пассажиров;

- эффективное и рациональное управление трудовыми ресурсами в сфере пассажирского автотранспорта;

- эффективное и рациональное управление отраслевыми знаниями в области пассажирских перевозок.

В связи с этим, следует отметить, что развитие адекватной системы эффективного и рационального управления инновационной деятельностью в области пассажирских перевозок в сельских условиях, безусловно, зависит от степени инновационного потенциала республики, и его трудно реализовать без участия государства.

Поэтому полагаем, что развитие адекватной системы инновационной деятельности РСПАТУ осуществляются путем формирования ГЧПП в этой области. В целом, изучая вопросы, эффективной, рациональной инновационной деятельности в РСПАТУ пришли к выводу, что в условиях Республики Таджикистан появилась необходимость создания тесного взаимодействия государственного сектора с частными.

ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

3.1. Анализ состояния и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан

В настоящий период развитие экономики Таджикистана встречается со сложными процессами экономического и социального характера, которые сопровождаются с изменением в демографической и социальной структуре жителей сельских регионов, увеличению их потребностей в услугах РСПАТУ. Существенная роль в этом отводится пассажирскому автомобильному транспорту, где доля из общего объема составляет пятьдесят два процента и 51% пассажирооборота в селах страны.

В течение десяти лет произошел рост объема всех пассажирских транспортных перевозок в Таджикистане. Исходя из этого нами была изучена ее тенденция роста за 2008-2022 годы в Таджикистане (табл. 3.1, рис. 27).

Таблица 3.1

Тенденция объема всех пассажирских транспортных перевозок в
Таджикистане за 2008-2022 годы (млн. человек)

№ п/п	Показатели	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022г. к 2008г. в %
1.	Объем перевозки пассажиров, всего в т.ч.:	455,0	514,6	539,5	542,3	520,7	545,0	556,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	653,7	746,8	853,7	187,6
2.	Автобусный:	443,1	503,2	526,6	529,3	506,6	530,4	541,3	548,3	554,1	574,3	588,0	619,2	614,6	703,1	806,1	181,9
2.1	в том числе в кишлаке	254,9	287,4	301,3	302,9	285,6	298,9	305,5	309,8	311,2	314,3	317,1	321,4	318,6	368,6	420,2	164,8

№ п/п	Показатели	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022г. к 2008г. в %
3.	Легковой таксомоторный	0,3	0,1	0,6	1,4	2,3	2,8	3,9	4,8	6,6	7,9	14,6	16,2	19,2	23,7	26,1	87 раза
4.	Железно- дорожный	0,8	0,7	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	-63,0
5.	Авиационный	0,7	0,7	0,8	0,8	1,0	1,1	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,3	0,4	0,5	-71,0
6.	Другие виды транспорта	10,1	9,9	10,9	10,2	10,3	10,2	10,2	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	19,2	19,2	20,5	2 раза

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.17, статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с.

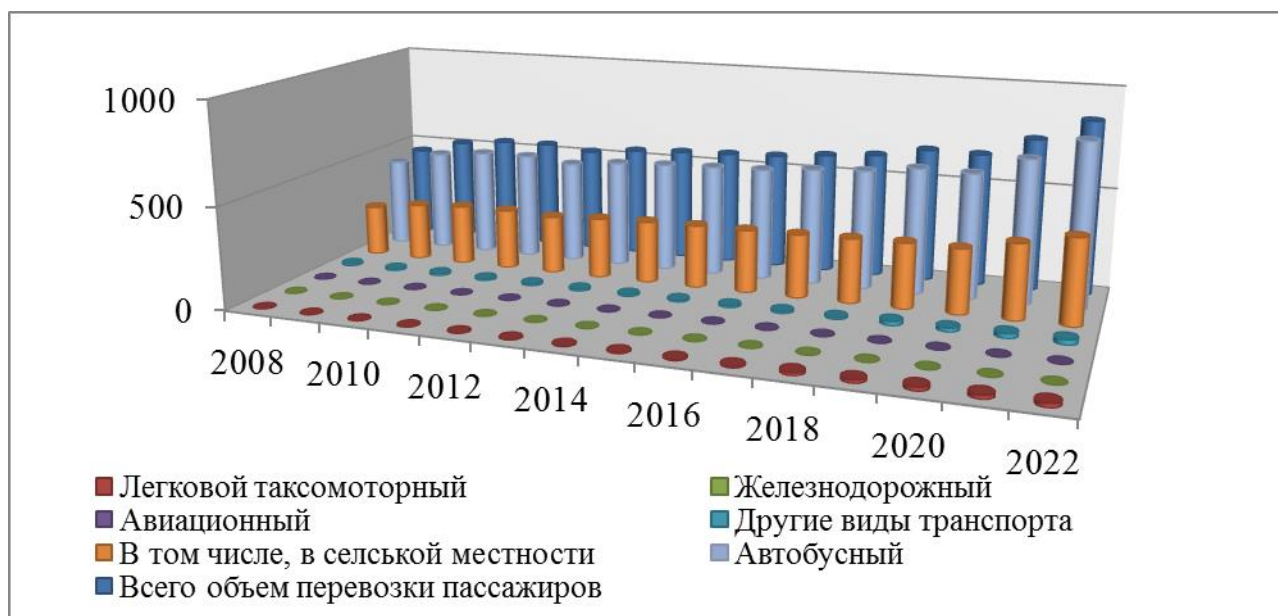


Рисунок 27 - Диаграмма объема всех пассажирских транспортных перевозок в Таджикистане за 2008-2022 годы. (млн. человек)

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.17 и статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с.

Данные таблицы и рисунка за 2008-2022 годы показывают рост объема всех пассажирских транспортных перевозок в Таджикистане, за исключением авиационного и железнодорожного транспорта. Однако на восемьдесят семь раз повысился объем в легковом таксомоторном транспорте, а в автобусном транспорте прирост составил +81,9%.

В связи с тем, что территория сельской местности Республики Таджикистан является горной, функционирование других видов транспорта ограничено. Нами проведен анализ удельного веса объема перевозок пассажиров (рис.28) и пассажирооборота в селах в общем объеме автобусных перевозок по республике за 2022 год.

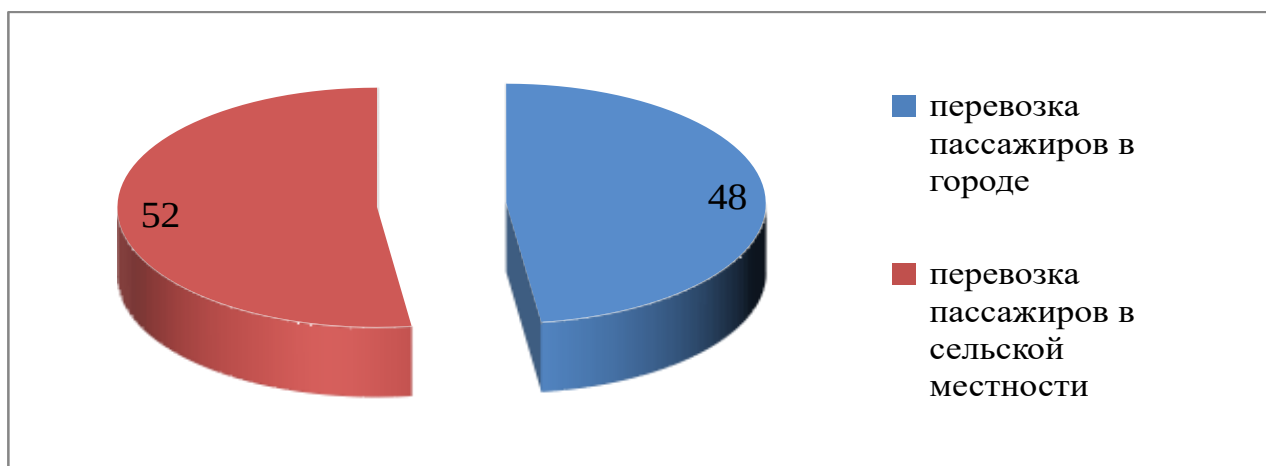


Рисунок 28 - Диаграмма удельного веса объема перевозок пассажиров в территории сельских районов Республики Таджикистан за 2022 г. (%)

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.17 и статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с. и др.

Из рисунка 28 видно, что в селах страны из общей доли ППАТ доля объема перевозок пассажиров составила пятьдесят два целых одна десятая процентов.

Тенденция объёма перевозок пассажиров автомобильным транспортом (ППАТ) в Таджикистане за 2008-2022гг. приведена в таблице 3.2 и показана на рисунке 29.

Таблица 3.2

**Тенденция объема ППАТ в Таджикистане и по регионам
за 2008-2022гг. (млн. чел.)**

№ п/п	Наименование	2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022г. к 2008г. в %
1.	Объём перевозки пассажиров всего, в том числе:	443,1	526,6	548,3	554,1	574,4	588,0	619,2	614,6	703,1	806,1	181,9
2.	по Горно-Бадахшанской автономной области	3,3	4,0	6,8	7,0	7,6	7,8	7,9	6,3	7,2	12,3	3,7 раза
3.	по Согдийской области	131,2	183,2	145,9	150,6	163,8	176,5	167,6	186,0	211,8	232,4	177,1
4.	по Хатлонской области	83,0	53,0	59,7	72,6	77,4	85,0	95,9	99,6	118,4	142,6	171,8
5.	в городе Душанбе	163,8	204,4	246,5	244,3	249,8	259,5	282,4	259,3	301	345,4	2,1 раза
6.	в районах республиканского подчинения	61,8	82,0	89,4	79,6	75,7	59,2	65,4	63,4	64,7	73,4	118,8

Источник: расчеты автора: Статсборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.18, 33 и другие.

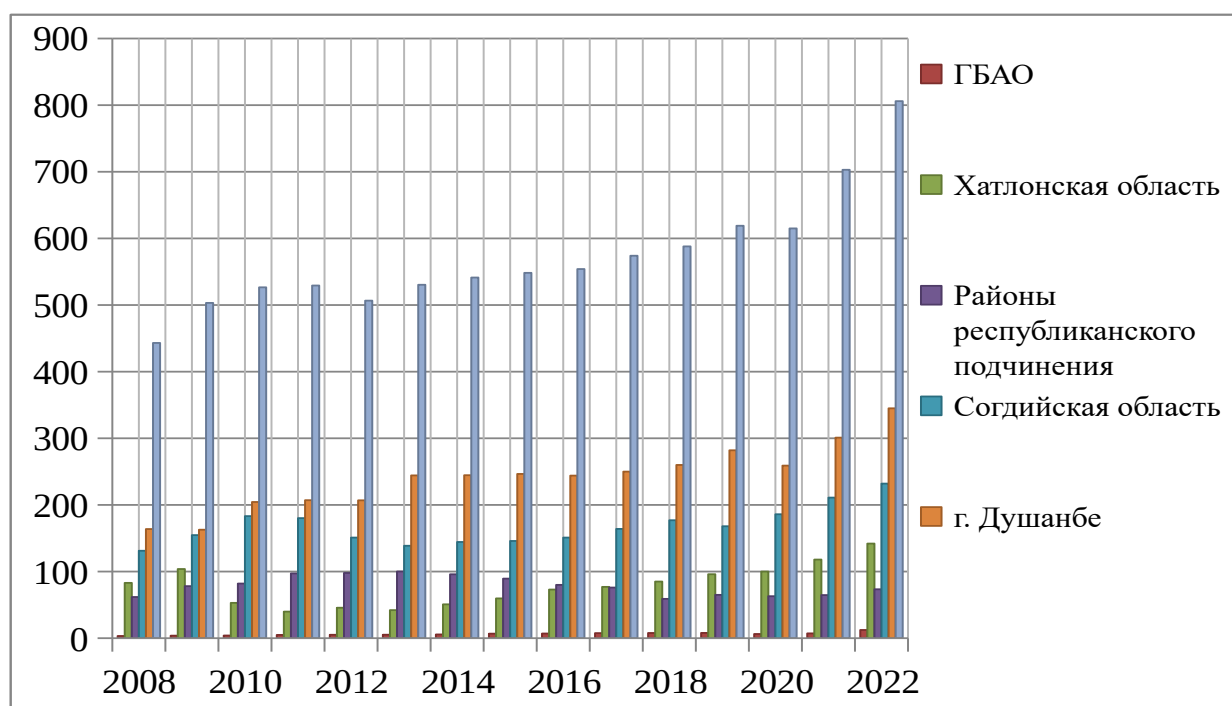


**Рисунок 29 - Диаграмма динамики объема ППАТ в Таджикистане и по
регионам за 2008-2022гг. (млн. чел.)**

Источник: Статсборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.18, 33 и другие

Из таблицы 3.2 и рисунка 29 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 Согдийской области (+77,1%), а в Хатлонской области (плюс семьдесят одна целая и восемь десятых процентов). По РРП минимальный рост объема ППАТ в размере почти 1, 2 раза (+ 18,8 %).

В процессе исследования нами также была изучена тенденция пассажирооборота по видам транспорта (табл. 3.3, рис. 30) в том числе пассажирооборота автомобильного транспорта в Таджикистане за 2008-2022 годы.

Таблица 3.3

Тенденция пассажирооборота по видам транспорта в Таджикистане за 2008-2022 годы (млн. пасс. - км)

№ п/п	Показатели	2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022г. к 2008г., в %
1.	Пассажирооборот, всего, в том числе:	8071,7	9036,1	9230,1	9148,0	9308,8	9477,2	9264,6	8244,7	9079,9	10361,9	128,3
2.	Автобусный:	6465,2	7029,0	7096,7	6752,7	6806,8	7040,9	7110,3	7155,1	7871,6	8478,3	131,1
2.1	в том числе в кишлаке	3313,7	4007,3	3996,4	3796,6	3740,2	3805,2	3696,1	3632,1	4015,6	4325,9	130,5
3.	Таксомоторный легковой	1,9	8,8	40,5	66,3	77,3	113,3	133,6	195,8	272,5	332,2	175 раз
5.	Железнодорожный	57,0	32,8	16,0	18,4	27,9	33,2	28,1	21,4	20,6	21,3	-37,3
6.	Авиационный	1500,0	1914,6	2028,6	2259,1	2344,5	2241,1	1913,4	801,4	844,1	1453,6	-3,0
7.	Другие виды транспорта	47,6	50,9	48,3	51,5	52,3	48,7	79,2	71,0	71,1	76,5	160,7

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.20 и статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с.

Данные показали, что за 2008-2022 годы произошел рост пассажирооборота по видам транспорта в Таджикистане, за исключением авиационного и железнодорожного транспорта. Следует отметить, что таксомоторный транспорт увеличился в 175 раз.

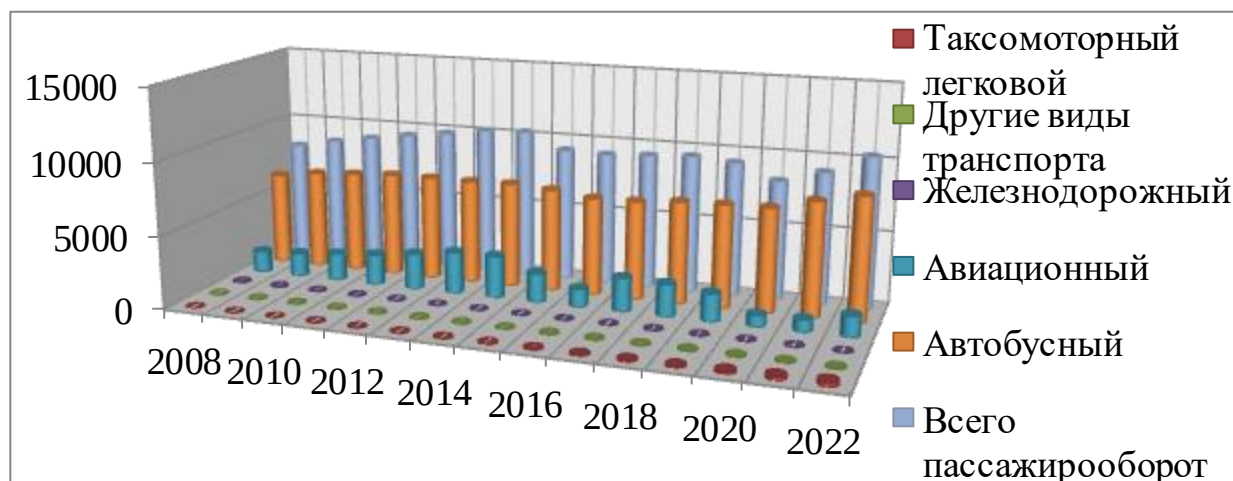


Рисунок 30 - Тенденция пассажирооборота по видам транспорта в
Таджикистане

за 2008-2022 годы (млн. пасс- км)

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.20, и статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с.

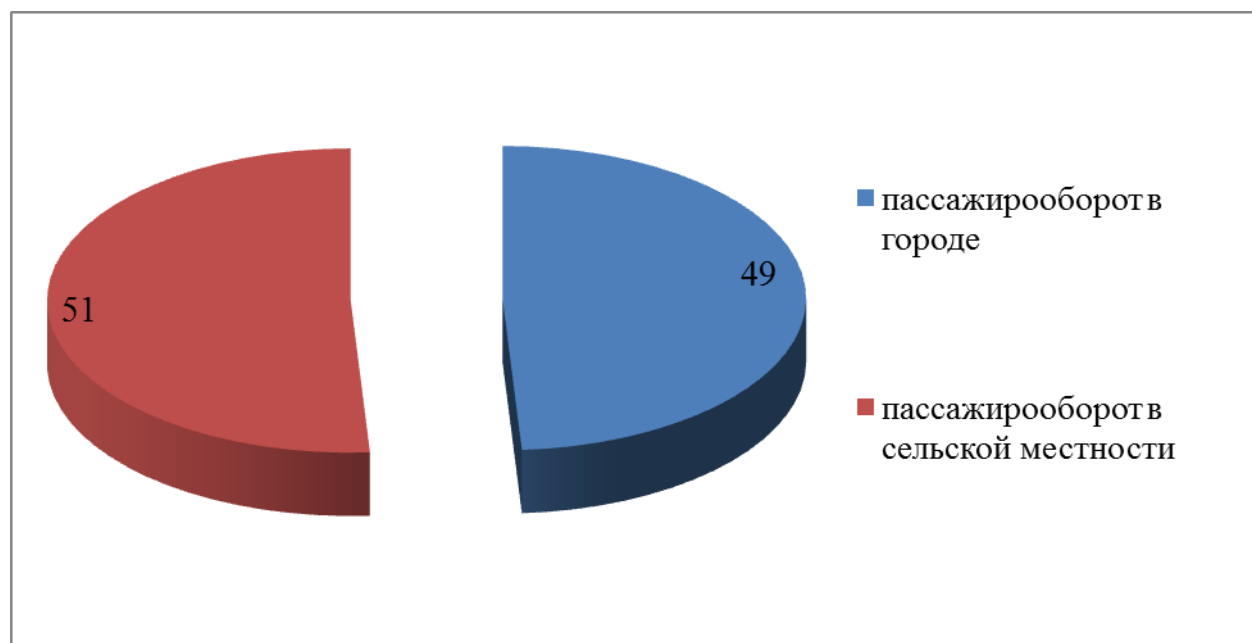


Рисунок 31 - Диаграмма удельного веса пассажирооборота в кишлаке
Республике Таджикистан за 2022 г. (%)

Источник: расчеты автора: Сборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.20, и статсборник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - 419с.

Из рисунка 31 видно, что доля пассажирооборота в селах Республики Таджикистан составляет 51,0 %.

В республике за последние годы наблюдается увеличение объема перевозок и пассажирооборота автомобильного транспорта. Динамика пассажирооборота автомобильного транспорта в Таджикистане за 2008-2022 представлена в таблице 3.4 и на рисунке 32.

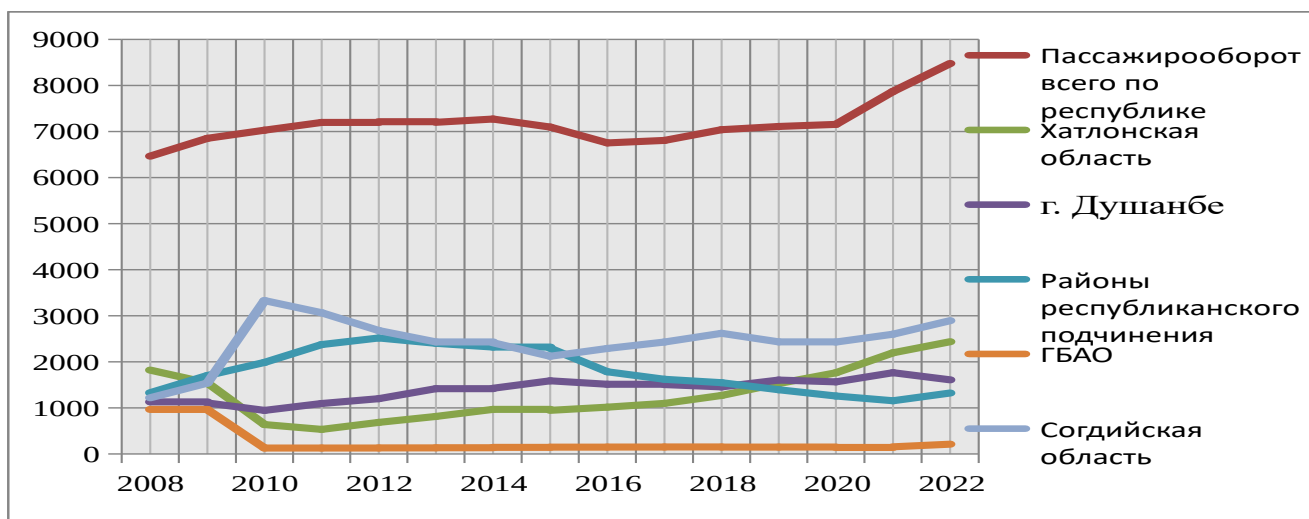
Таблица 3.4

Тенденция пассажирооборота автомобильного транспорта в Таджикистане и по регионам за 2008-2022 годы (млн. пасс. - км)

№ п/п	Показатели	2008	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022г. к 2008г., в %
1.	Пассажирооборот всего по республике в том числе:	6465,2	7029	7096,7	6752,7	6806,8	7040,9	7110,3	7155,1	7871,6	8478,3	131,1
2.	по Горно-Бадахшанской автономной области	966,5	128,5	147,9	149,5	151,7	148,5	150,0	141,1	155,5	212,8	-78,0
3.	по Согдийской области	1219,5	3329,7	2293,2	2290,3	2429,6	2619,3	2433,0	2429,0	2600,4	2894,8	2,4 раза
4.	по Хатлонской области	1820,3	638,1	946,6	1016,0	1098,7	1270,3	1529,0	1762,2	2196,3	2437,9	133,9
5.	в городе Душанбе	1130,2	945,6	1588	1513,0	1506,3	1456,2	1604,3	1565,1	1764	1609,1	142,3
6.	в районах республиканского подчинения	1328,7	1987,1	2121	1783,9	1620,5	1546,6	1394,0	1257,8	1155,4	1323,1	-0,4

Источник: расчеты автора: Статсборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.20.

Рисунок 32 - Тенденции пассажирооборота автомобильного транспорта в



Таджикистане за 2008-2022 годы (млн. пасс. - км)

Источник: расчеты автора: Статсборник транспорта и связи Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2023. - С.20.

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.

Для того, чтобы оценить транспортное обслуживание, необходимо изучить обеспеченность жителей легковым индивидуальным транспортом в Республике Таджикистане (табл. 3.5 и рис. 33).

Таблица 3.5

Тенденция обеспеченности жителей легковыми индивидуальными автомобилями в Таджикистан за 2008-2022 годы (в расчете на 1000 человек постоянного населения, ед.)

№ п/п	Показатели	Годы										2022г. к 2008г., в %
		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 раза
2.	по Горно-Бадахшанской автономной области	19	24	36	47	38	39	46	45	46	62	3,2 раза
3.	по Согдийской области	37	46	56	64	58	58	58	58	58	72	1,9 раза
4.	по Хатлонской области	21	27	28	30	29	28	28	28	28	33	1,5 раза
5.	в городе Душанбе	47	53	67	73	69	68	82	80	61	109	2,3 раза
6.	в районах республиканского подчинения	33	38	40	44	39	38	44	38	50	58	1,7 раза

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

Полученные данные показали рост уровня обеспеченности жителей легковыми индивидуальными автомобилями, 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 в села.

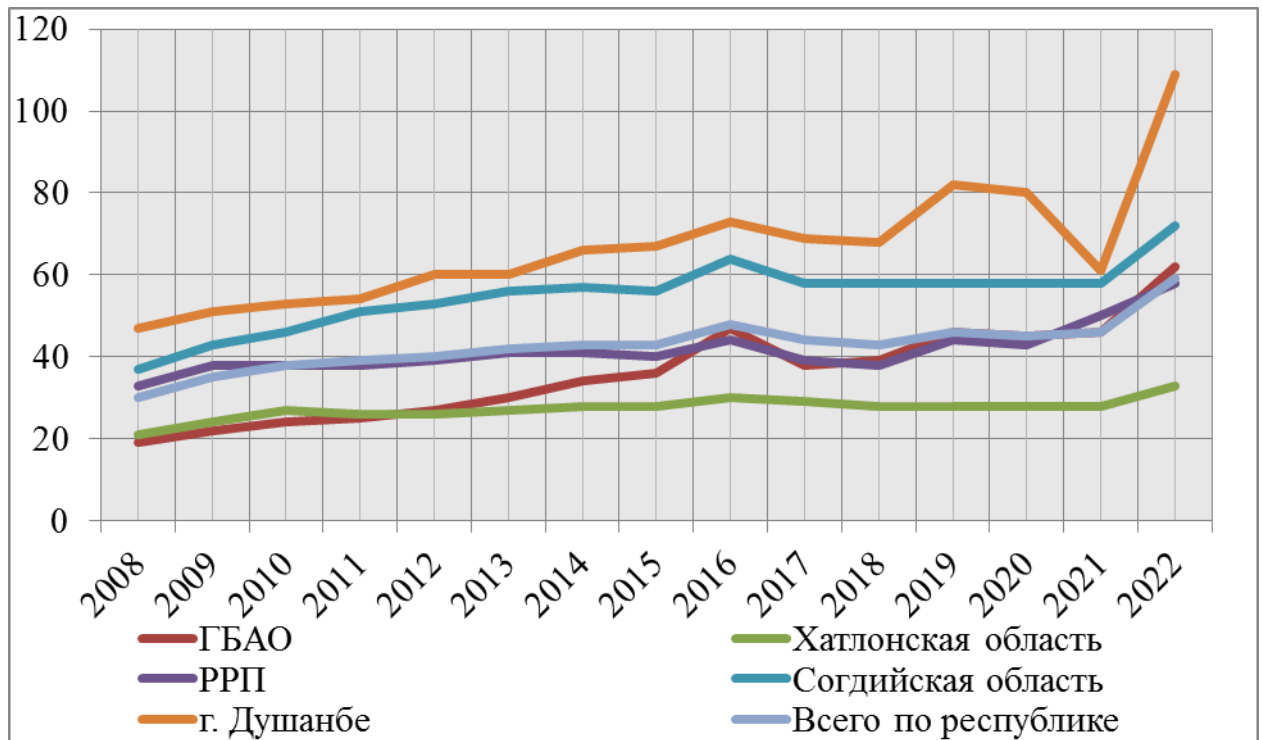


Рисунок 33 - Тенденции обеспеченности жителей легковыми индивидуальными автомобилями в Таджикистане за 2008-2022 годы (в расчете на 1000 человек постоянного жителя, ед.)

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

Таким образом, уровень функционирования пассажирского автомобильного транспорта (ПАТ) характеризуется нижеследующими показателями: расширение сети ПАТП в сельскохозяйственных районах; организация филиалов пассажирских предприятий в центрах тяготения; расширение сети терминалов, кассовых пунктов на сельских маршрутах; распространение инновационных форм и методов организации транспортного процесса.

Однако, перевозка пассажиров в сельской местности имеет свои особенности:

- несоответствие плотности дорожной сети;
- Большое количество сельских населенных пунктов имеют малую численность населения.

- нехватка современных автобусов и ограниченные их типов для работы в условиях сельской местности;

- неравномерное распределение пассажиропотоков (время, дни, неделя);

- особый характер контингента пассажиров с багажом.

Следовательно, назрела необходимость провести исследование процесса транспортного обслуживания жителей сел как самостоятельную систему.

Необходимо отметить, что определённая сельских автобусных перевозок позволяет:

- разработать мероприятия для роста уровня качества обслуживания жителей сел автомобильным транспортом;

- разработать конкретное описание особенностей сельских перевозок;

- результативно использовать полученные научные данные на практике;

- увеличить рост результативности научно-исследовательских разработок по анализируемой проблеме;

- предопределить уровень удовлетворения потребности жителей сельской местности в услугах ПАТ;

Таким образом, для роста результативности транспортного обслуживания жителей сельской местности уделяется недостаточное внимание, несмотря на то, что оно является определяющим в решении проблемы устранения различий в культурно-бытовых и материальных условий жизни населения в сельских населенных пунктах.

Особенности процесса оказания транспортных услуг жителям в сельской местности необходим инновационный методический подход, а также исследование факторов, формирующих спрос жителей в услугах пассажирского транспорта.

Таким образом, с учетом вышеотмеченного, необходимы следующие направления совершенствования транспортного обслуживания жителей сельской местности в Таджикистане:

- усовершенствование транспортного процесса;

- развитие организационно-технического уровня предпринимательских структур в транспортной сфере;
- создание требуемых условий для социально-экономического развития автотранспортных предпринимательских структур;
- развитие элементов транспортной инфраструктуры в сельской местности.
- эффективное использование материальных ресурсов и улучшение материально-технического снабжения пассажирских АТП и др.

Следовательно, рост результативности транспортного обслуживания жителей сельской местности говорит о внедрении научно-обоснованных мероприятий на основе использования различных средств. В целом, они предусматривают улучшение производственно-хозяйственной деятельности всех функциональных подразделений ПАТС и связаны с различными уровнями денежных и трудовых затрат, а также учета различных факторов, влияющих на формирование спроса жителей сельской местности в услугах ПАТ.

3.2. Факторы, влияющие на формирование потребностей жителей сельской местности в услугах пассажирского автомобильного транспорта

Для устойчивого эффективного и рационального развития услуг пассажирского транспорта, с учетом влияния вышеуказанных факторов необходимо проанализировать требования жителей к поездкам, для улучшения сети маршрутного транспорта.

После изучения научных исследований ряд ученых в этой области определили, что: «под потребностью следует понимать нужду социального объекта (жителя, их группы, классы) в определенном социальном благе, выраженное либо в форме фактического потребления, либо высказанной «нуждаемости», либо в двух формах одновременно».

Также в результате проведения исследований было установлено, что потребность в поездках определяется под влиянием факторов и характеризуется как:

ПО - потребность жителей сельского района;

ПП - потенциальная потребность разных категорий жителей кишлаков;

ПС - спрос и потребность на перевозки;

ПР - осуществлённый спрос жителей кишлаков.

Потребность жителей сельской местности в поездках - $X = (X_1, X_2, \dots, X_n)$:

$$ПО = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 1$$

$$ПП = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 2$$

$$ПС = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 3$$

$$ПР = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 4$$

где, $\Delta 1$ — роль государства в развитие сельского хозяйства района (транспортный комплекс); $\Delta 2$ — потребность разных категорий жителей сельской местности; $\Delta 3$ — специфика спроса жителей сельской местности; $\Delta 4$ — разница фактического объема перевозок от рассчитанного спроса.

Все это позволило рассчитать потребность жителей сельской местности в перевозках для выполнения определённой цели в процессе своей деятельности и культурно- духовного развития. При этом, важную роль играют экономические, демографические, этнические и социальные факторы.

В основном многие авторы изучали формирование потребности жителей на автотранспортные услуги в отраслевом аспекте. Но в каждом исследовании существуют свои недочеты. Поэтому необходимо изучить их социальную инфраструктуру, которая позволит выявить факторы, определяющие спрос жителей сельской местности в услугах ПАТС:

– Экономический – уровень доходов, зарплата, доходы от личных подсобных хозяйств.

– Производственный – сельскохозяйственное производство и предприятия в сельских местностях.

– Социальная и социально-демографическая – структура сельских жителей, уровень занятости, численность и др.

– Культурно-бытовой – уровень образования, физкультурно-оздоровительный и массовый спорт, культура, здравоохранение, торговля, бытовое обслуживание.

– Факторы, отображающие рациональность поездки (обслуживающая инфраструктура в селах) и т.д.

– Факторы, влияющие на необходимость поездки – обеспеченность жителей индивидуальным и общим транспортом, логистическая система обеспечения сельских жителей, тайм-менеджмент.

– Факторы, влияющие на модернизацию сельхозпроизводства (уровень специализации сельхозпроизводства).

– Другие факторы, такие как - исторические условия быта и культуры (сельских жителей), природно-климатические условия и др.

Следовательно, на эффективное развитие сельских пассажирских перевозок значительное влияние оказывают вышеперечисленные факторы. Исходя из этого необходим отбор существенных показатель-факторов, которые сформируют потребность в поездках. Поэтому, мы считаем, что необходимо использование метода экспертной оценки при отборе показатель-факторов, формирующих потребность сельского жителя в услугах ПАТ.

В процессе отбора выявлено двадцать шесть наиболее важных показателей (табл. 3.6), измеряемых с помощью двадцати восьми факторов (табл. 3.7).

Таблица 3.6

Система показатель-факторов, формирующих потребность жителей кишлака в поездках

Место показатель-фактора в ранжированном ряду	Наименование показатель-факторов	Условное обозначение
1	Уровень реального дохода жителя кишлака	F ₁
2	Уровень развития сельскохозяйственного производства	F ₂
3	Уровень развития бытового обслуживания	F ₃
4	Уровень развития торговли и общественного питания	F ₄
5	Уровень развития системы связи	F ₅
6	Уровень развития системы здравоохранения	F ₆

Место показатель-фактора в ранжированном ряду	Наименование показатель-факторов	Условное обозначение
7	Уровень развития дорожной сети	F ₇
8	Уровень развития культуры	F ₈
9	Уровень развития системы образования	F ₉
10	Развитие промпроизводства	F ₁₀
11	Система расселения	F ₁₁
12	Миграция жителей кишлака	F ₁₂
13	Половозрастная и профессиональная структура жителей кишлака	F ₁₃
14	Уровень развития личного подсобного хозяйства	F ₁₄
15	Уровень развития ведомственного транспорта	F ₁₅
16	Обеспеченность жителей кишлака средствами индивидуального перемещения	F ₁₆
17	Обеспеченность жителей кишлака предметами культурно-бытового назначения	F ₁₇
18	Фактор, характеризующий перестройку сельскохозяйственного производства	F ₁₈
19	Свободное время у жителей кишлака	F ₁₉
20	Образовательный уровень жителей кишлака	F ₂₀
21	Улучшение условий труда в сельском хозяйстве	F ₂₁
22	Уровень занятости в сельском хозяйстве	F ₂₂
23	Степень урбанизации	F ₂₃
24	Периодичность обслуживания заготовительной конторой	F ₂₄
25	Природно-климатические условия	F ₂₅
26	Фактор, характеризующий сложившийся категории условия быта и культуры	F ₂₆

Источник: составлено автором

Таблица 3.7

Местные факторы, формирующие потребность жителей кишлака в поездках

Условные обозначения	Факторы	Единица измерения
X ₁	Среднемесячная зарплата работника кишлака	сомони
X ₂	Доля жителей кишлака в регионе	%
X ₃	Среднегодовая ВП одного хозяйств	тыс.сомони
X ₄	Объем бытовых услуг жителей кишлака	млн. сомони
X ₅	Численность предприятий быта на один кишлак	ед.
X ₆	Численность магазинов, ларков и палаток в районном центре	ед.
X ₇	Общий объем товарооборота на душу жителей одного кишлака	млн. сомони
X ₈	Численность врачей на один кишлак	чел.
X ₉	Средняя численность посещений амбулаторно в поликлинику на 10 тысяч жителей	тысяч посещений
X ₁₀	Средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 жителей	ед.
X ₁₁	Плотность сети автомобильных дорог	км/км ²
X ₁₂	Средняя численность культурных учреждений на один	ед.

Условные обозначения	Факторы	Единица измерения
	кишлак	
X_{13}	Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак	ед.
X_{14}	Средняя численность обучающихся в одной школе (лицее) кишлака	чел.
X_{15}	Численность обучающихся в средне-специальных учебных заведениях	чел.
X_{16}	Средняя численность детей на одно дошкольное учреждение	чел.
X_{17}	Численность дошкольных учреждений на один кишлак	ед.
X_{18}	Численность промпредприятий и объединений 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 кишлака	тыс. чел.
X_{22}	Удельный вес кишлака старше трудоспособного возраста	%
X_{23}	Удельный вес инженерно-технических работников в общей численности работников в кишлаке	%
X_{24}	Средний размер приусадебного участка одного жителя кишлака	га
X_{25}	Удельный вес ведомственного транспорта в регионе	%
X_{26}	Численность транспорта индивидуального пользования на тысячу жителей кишлака	ед.
X_{27}	Численность прибывших в кишлак жителей	тыс. чел.
X_{28}	Численность выбивших из кишлака жителей	тыс. чел.

Источник: предложено автором

Следует учесть, что между этими факторами и системой показателей-факторов имеется связь, формирующая потребность жителей сельской местности в услугах ПАТ. Также следует учесть их эмерджентность (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, характеризующийся тем, что совокупное действие этих факторов значительно превышает простую совокупность действий каждого из упомянутых факторов. Рассмотрим полученные показатель-факторы.

F_1 - уровень реального дохода сельского жителя, важный показатель-фактор, формирующий потребность жителей сельской местности в услугах ПАТ (табл. 3.6) из-за его жизненного уровня, а для его измерения берется

среднегодовая заработная плата работающего - X_1 (табл. 3.7) и возможно измерить общий объем товарооборота на душу жителей кишлака – X_7 .

Однако необходимо отметить, что один фактор не позволит рассчитать потребности жителей сельской местности по оказанию услуг ПАТ в их населенном пункте.

F_2 - уровень развития сельскохозяйственного производства, показатель-фактор, с формирующей потребностью в услугах ПАТ, а для измерения берутся: удельный вес сельского жителя - X_2 и среднегодовая валовая продукция одного хозяйства - X_3 .

При эффективном развитии сельхозпроизводства происходит рост ВВП хозяйства, минимизируется численность мигрантов, увеличиваются рабочие места для местных жителей, а также сокращается время при поездках.

Таким образом, повышение показатель-фактора - F_2 минимизирует подвижность сельских жителей. Однако оценивать потребность сельских жителей в пассажирских перевозках следует поддержать то, что: «...при выборе показатель-факторов, формирующих потребность в поездках, необходимо учитывать образ жизни и основных тенденциях его изменения».

Важно учесть, что важную роль играет уровень качества услуг в местах поездки по сравнению с местом жительства. Следовательно, уровень развития сферы обслуживания сельских жителей, является показатель-фактор формирующий их потребность в услугах ПАТ. Также у них развиваются и функционируют ЖКХ, торговля и общественное питание, бытовое обслуживание, связь, здравоохранение и прочие.

Также в процессе исследования использовались качественные показатели отрасли обслуживания в сельской местности.

F_3 - показатель-фактор, измеряется количеством предприятий быта – X_5 и объемом бытовых услуг сельских жителей - X_4 .

F_4 - уровень развития торговли и общественного питания, общего объема товарооборота на душу жителей – X_7 и количеством магазинов, ларьков в районе центра – X_6 .

F_6 - уровень развития сферы здравоохранения, измерение средним числом больничных мест на тыс. жителей – X_{10} ; средняя численность посещения амбулаторно поликлинику на 10 000 жителей – X_9 ; численность врачей в одном сельском населенном пункте – X_8 .

F_8 - уровень развития культуры, измерение средней численности культурных учреждений в одном сельском населенном пункте - X_{12} .

F_9 - уровень развития образования, измерение факторами – численность: общеобразовательных школ в одном сельском населенном пункте - X_{13} ; количество дошкольных учреждений находящихся в одном селе – X_{17} ; среднее количество учащихся в одной сельской школе- X_{14} , среднее количество учащихся в средних специальных учебных заведениях – X_{15} , среднее количество детей в одном дошкольном учреждении – X_{16} .

F_7 - уровень развития дорожной сети, измерение плотности сети автомобильных дорог - X_{11} .

F_{10} - развитие промышленного производства; X_{18} - измерение численности промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения.

Однако при повышении этой потребности возрастает подвижность сельских жителей, потому что с появлением новейших предприятий и организаций будут центром тяготения сельских рабочих. Выращивание этого минимизирует потребность в поездках сельских работников, потому что эти предприятия и объединения будут находится в шаговом расстоянии. Исходя из этого, необходимо показатель-фактора F_{10} проанализировать для каждого конкретного случая.

F_{11} - система расселения, формирует показатель-фактор потребности жителей в услугах ПАТ, измеряет плотность размещения сельских населенных пунктов – X_{19} ; плотность центров тяготения – X_{20} и средний возраст жителей сельской местности - X_{21} . Эти факторы позволяют модернизировать культурно-бытовое обслуживание, обеспечивать своевременно и качественно жителей необходимыми продуктами и услугами, то есть минимизируют потребность в поездках.

F_{12} – это миграция, измерение через X_{27} - численность прибывших жителей сельской местности в населенный пункт и X_{28} - численность выбывших жителей из этого пункта.

F_{13} – половозрастная ее структура.

В процессе комплексного анализа, установлено, что подвижность жителей сельской местности изменяется у мужчин с шестьдесят трех и у женщин с пятьдесят восьми летнего возраста. Поэтому основной показатель, это X_{22} - удельный вес жителей старше трудоспособного возраста (старше 60 лет) и F_9 - уровень развития народного образования - X_{13} , X_{14} , X_{15} , X_{16} и X_{17} .

Однако при увеличении среднего возраста минимизируется потребность в поездках, а при росте удельного веса мужчин возрастает количество поездок с целью заработать финансовые средства, а у женщин с культурно-бытовыми целями.

Таким образом, сделаем вывод, что в республике удельный вес мужчин и женщин по количеству поездок имеют дифференциальную долю (F_{12}).

F_{13} - профессиональная структура, измерение удельного веса ИТР к общей численности сельских работников - X_{23} , также развитие сферы обслуживания в районе - X_4 , X_7 , X_8 , X_9 и X_{16} , потому что развитие всевозможных сфер обслуживания формирует необходимые профессии в сельском районе. Кроме того, он отображает численность промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения – X_{18} , плотность сети автомобильных дорог - X_{11} , среднегодовой валовой продукт одного хозяйства - X_3 , показателями-фактора - F_9 – X_{13} , X_{14} , X_{15} , X_{16} и X_{17} .

F_{14} - уровень развития личного подсобного хозяйства (ЛПХ), измерение среднего размера приусадебного участка одного сельского жителя X_{24} и удельного веса жителей в районе - X_2 . При развитии ЛПХ удовлетворяются личные потребности, следовательно, не нужно ехать на рынок для покупки сельхозпродуктов.

F_{15} - уровень развития ведомственного транспорта, где измерение доли ведомственного транспорта, к общей численности транспортных средств в

районе – X_{25} ; среднегодового валового продукта одного хозяйства – X_3 и численности промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения – X_{18} . Необходимо учесть, что при эффективном развитии предприятий разных отраслей в районе, будет функционировать ведомственный транспорт, а также минимизируется потребность жителей сельской местности в услугах транспорта общего пользования.

F_{16} - обеспеченность жителей средствами индивидуального перемещения, измерение численностью транспортных средств индивидуального пользования на 1000 жителей сельской местности – X_{26} и удельного веса жителей в районе – X_2 . Также этот показатель повышает потребность жителей сельской местности в поездках и минимизирует спрос на услуги автомобильного транспорта общего пользования. Следовательно, этот показатель-фактора необходимо рассматривать конкретно.

F_{17} - обеспеченность сельского жителя предметами культурно-бытового назначения, общего объема товарооборота на душу сельского жителя – X_7 , а при его возрастании влияния, минимизируется потребность в поездках. Однако измерение этого фактора на основе фактора среднегодовой ВП одного хозяйства – X_3 , удельного веса ИТР к общей численности сельских работников – X_{23} , плотностью центров тяготения – X_{20} , численности промышленных предприятий и объединения на один центр тяготения – X_{18} .

Значительную роль в формировании потребности сельского жителя в услугах ПАТ, играет свободное время у них – F_{16} , а F_{19} – говорит о трансформации удельного веса старше трудоспособного возраста – X_{22} , их удельный вес в районе – X_2 , среднегодовая заработная плата сельского работника – X_1 , средний размер приусадебного участка жителя – X_{24} .

Это говорит о том, что при наличии свободного времени сельский житель может воспользоваться качественным обслуживанием центрами, которое позволит повысить потребность на транспортные услуги.

F_{20} - образовательный уровень жителей сельской местности, измерение численности обучающихся в средних спец учебных заведениях – X_{15} , удельным

весом ИТР к общей численности сельских работников - X_{23} и средняя численность обучающихся в одной школе – X_{14} .

Характеризуя изменения F_{20} , установлено, что они похожи с направлением изменения потребности сельского жителя в поездках.

F_{21} - улучшения условий труда в сельском хозяйстве, используя численность промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения – X_{18} ; X_3 - среднегодовая ВП одного хозяйства и X_1 - среднегодовая зарплата сельского работника. При этом произойдет минимум потребности в услугах ПАТ.

F_{22} - уровень занятости в сельском хозяйстве, парирован среднегодовой ВП одного хозяйства - X_3 и долей жителей кишлака в регионе - X_2 . Однако повышение этого фактора, минимизирует потребность в услугах пассажирского транспорта.

F_{23} - степень урбанизации района, выражается плотностью центров тяготения - X_{20} и удельным весом жителей кишлака в районе - X_2 . Поэтому это не соответствует направлению изменения подвижности сельских жителей.

F_{24} - потребительской кооперации, характеризуется средним размером приусадебного участка одного сельского жителя - X_{24} , удельным весом жителей кишлака в районе – X_2 . При его возрастании уменьшится потребность сельского жителя в услугах пассажирского транспорта.

F_{25} - природно-климатические условия, формирует потребность в услугах ПАТ. Жители теплой климатической зоны совершают в среднем в одно целое двадцать девять раз больше поездок, чем жители холодной зоны, и в одну целую семнадцать раз больше, чем жители умеренной зоны.

Этот фактор учитывался в процессе анализа жителей сельской местности на основе изменения величины фактора среднегодового валового продукта одного хозяйства - X_3 .

F_{26} – традиции и обычаи, влияет на формирование спроса на услуги ПАТ, выражающие средним размером сельских населенных пунктов - X_{21} и удельным весом жителей кишлаков в районе - X_2 .

В процессе экспертного спроса в Республике Таджикистан были выявлены все выбранные двадцать шесть показатель-факторов, определяющих формирование потребности жителей сельской местности в услугах ПАТ. Используя коэффициент конкордации W Кендала определена степень согласованности.

$$W = S / [1/12 * n^2 (m^3 - m) - n \sum T], \quad (3.1)$$

где: n - количество экспертов; m - количество анализируемых факторов; T - показатель связанных рангов; S - сумма квадратов разностей рангов (отклонений от среднего).

Применяя χ^2 Пирсона, подчиненного χ^2 - разделению с количеством свободы $(m-1)$, можно оценить статистическую значимость коэффициента конкордации W , расчёт, который проводится по формуле:

$$\chi^2 = S / [1/12 * n - m(m+1) - 1/n - 1 \sum T], \quad (3.2)$$

Значимость коэффициента Кендала (конкордации) W вычисляется значением χ^2 больше табличным, определенным уровнем m - вертикальной вероятности p и числом степеней свободы ($k = m-1$).

На основе расчета и проверки его значимости были получены следующие результаты:

$$W = 0,54; \quad \chi^2_{\text{расч.}} = 198,7;$$

$$\chi^2_{\text{табл.}} (\alpha = 0,07, k = m-1 = 25) = 37,7;$$

$$\chi^2_{\text{расч.}} = 198,7 > \chi^2_{\text{табл.}} = 37,7$$

Следовательно, гипотеза о согласованности показаний экспертов, вычисленная с помощью W Кендала, не отвергается. Между экспертами существует согласованность о значимости отобранных факторов.

В целом, выделенные показатель-факторы, определяют формирование потребности сельских жителей в услугах ПАТ, оценивают удовлетворения спроса и организации транспортного обслуживания в сельской местности Таджикистан.

3.3. Экономико-математическое моделирование спроса сельских жителей на услуги пассажирского автомобильного транспорта

Экономико-математическая модель (ЭММ) подвижности сельских жителей в услугах ПАТ, это этап разрабатываемой методике роста действенности транспортного обслуживания сельских жителей.

Реализация последнего на примере конкретного района, прежде всего, предусматривает выбор и обоснование объекта исследования, а также производства и степени их социально-экономического развития определены три группы областей:

- регион, преобладающий в развитии сельскохозяйственного производства;
- регион, преобладающий в развитии промпроизводства;
- регион, преобладающий в развитии туризма и массового отдыха.

При исследовании развития туризма и массового отдыха страны, следует учесть показатели числа туристических маршрутов и туристско-экскурсионный поток.

В процессе анализа развития промышленного и сельскохозяйственного производства, необходимо учитывать объём промышленности и сельского хозяйства в стоимостном выражении, удельный вес сельских жителей, размер земельных участков, численность сельских населенных пунктов, и др.

Многие районы с развивающимся сельскохозяйственным производством отличаются слабым социально-экономическим развитием, и, где единственным приемлемым средством передвижения являются автомобильный транспорт.

Поэтому развитие ПАТ, это основная база для ускоренного социально-экономического развития и является приоритетным направлением для решения социально-экономических проблем сельских территорий.

Мы считаем, что в условиях инновационного развития ПАТС для анализируемых областей и районов, важным этапом является, где решения существующих проблем и повышение уровня социально-экономического развития.

В процессе исследования определения потребности сельских жителей в услугах ПАТС, использована методика предложенная ученым Раджабовым Р.К., где на основе изучения тенденций и установления закономерностей формирования потребности жителей в перевозках, были отобраны факторы, которые влияют на потребность сельского населения в автобусных услугах (табл. 3.8).

Таблица 3.8

**Факторы, влияющие на спрос сельских жителей на автобусное
обслуживание**

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
1.	Среднемесячная зарплата работника кишлака	сомони	X ₁
2.	Доля жителей кишлака в регионе	%	X ₂
3.	Среднегодовая ВП одного хозяйства	тыс. сомони	X ₃
4.	Объем бытовых услуг жителей кишлака	млн. сомони	X ₄
5.	Количество предприятий быта на один кишлак	ед.	X ₅
6.	Численность магазинов, ларков и палаток в районном центре	ед.	X ₆
7.	Общий объем товарооборота на душу жителей кишлака	млн. сомони	X ₇
8.	Численность врачей на один кишлак	чел.	X ₈
9.	Средняя численность посещений амбулаторно в поликлинику на 10 тысяч жителей	тыс. посещений	X ₉
10.	Средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 жителей	ед.	X ₁₀
11.	Плотность сети автомобильных дорог	км/км ²	X ₁₁
12.	Средняя численность культурных учреждений на один кишлак	ед.	X ₁₂
13.	Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак	ед.	X ₁₃
14.	Средняя численность обучающихся в одной школе (лицее) кишлака	чел.	X ₁₄
15.	Численность обучающихся в средне-специальных учебных заведениях	чел.	X ₁₅
16.	Средняя численность детей на одно дошкольное учреждение	чел.	X ₁₆
17.	Численность дошкольных учреждений на один кишлак	ед.	X ₁₇
18.	Численность промпредприятий и объединений на один центр тяготения	ед.	X ₁₈
19.	Плотность размещения кишлаков	ед./ тыс. км ²	X ₁₉
20.	Плотность центра тяготения	ед./ тыс. км ²	X ₂₀
21.	Средний размер кишлаков	чел.	X ₂₁
22.	Удельный вес жителей кишлака старше трудоспособного возраста	%	X ₂₂
23.	Удельный вес инженерно-технических работников в	%	X ₂₃

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
	общем количестве работников кишлаке		
24.	Средний размер приусадебного участка одного жителя кишлака	га	X ₂₄
25.	Удельный вес ведомственного транспорта в регионе	%	X ₂₅
26.	Численность транспорта индивидуального пользования на тысячу жителей кишлака	ед.	X ₂₆
27.	Численность прибывших в кишлак жителей	тыс. чел.	X ₂₇
28.	Численность выбивших из кишлака жителей	тыс. чел.	X ₂₈

Источник: составлено автором

С помощью многофакторного корреляционно-регрессионного анализа определяем совокупность влияющих факторов на спрос сельских жителей в услугах автобусных сообщении (табл. 3.8 и приложение 2-5), который позволяет проанализировать разные транспортные процессы и построить ЭММ, отражающая статистическую зависимость результативного показателя и влияющих на экономические, демографические, социальные факторы. Также на основе оценки адекватности и устойчивости модели с учетом выбора формы связи оценивают связь между результативным фактором и изучаемыми явлениями.

Объектом исследования являются: Согдийская область, Хатлонская область, ГБАО и РРП. Используя экономико-математическую модель, были проведены расчеты, где были отобраны восемь факторов для Согдийской области, семь факторов для Хатлонской области, семь факторов для ГБАО, восемь факторов для РРП (табл. 3.9, 3.10, 3.11, 3.12).

Таблица 3.9

Перечень факторов, влияющих на подвижность жителей Согдийской области в услугах сельских автобусных сообщений (САС), после второй стадии отбора

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
1.	Численность врачей на один кишлак	ед.	X ₈
2.	Средняя численность посещения на амбулаторно поликлинику на 10000 жителей	тыс. посещений	X ₉
3.	Среднее количество больничных коек в кишлаке на 1000 жителей кишлака	ед.	X ₁₀
4.	Численность дошкольных учреждений на один кишлак	ед.	X ₁₇
5.	Плотность размещения кишлака	ед./тыс.кв ²	X ₁₉
6.	Плотность центра тяготения	ед./тыс.кв ²	X ₂₀

7.	Удельный вес ведомственного транспорта в регионе	%	X ₂₅
8.	Число прибывших в кишлак жителей	тыс. чел.	X ₂₇

Источник: расчеты автора

Таблица 3.10

Перечень факторов, влияющих на подвижность жителей Хатлонской области в услугах САС, после второго отбора

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
1.	Объем бытовых услуг жителей кишлака	млн. сомони	X ₄
2.	Средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 жителей	ед.	X ₁₀
3.	Средняя численность культурных учреждений на один кишлак	ед.	X ₁₂
4.	Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак	ед.	X ₁₃
5.	Численность дошкольных учреждений на один кишлак	ед.	X ₁₇
6.	Численность промпредприятий и объединений на один центр тяготения	ед.	X ₁₈
7.	Средний размер кишлака	тыс. чел.	X ₂₁

Источник: расчеты автора

Таблица 3.11

Перечень факторов, влияющих на спрос жителей ГБАО в услугах САС, после второй стадии отбора

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
1.	Доля жителей кишлака в регионе	%	X ₂
2.	Среднегодовая ВП одного хозяйства	тыс. сомони	X ₃
3.	Объем бытовых услуг жителей кишлака	млн. сомони	X ₄
4.	Средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 ее жителей	ед.	X ₁₀
5.	Средняя численность обучающихся в школе (лицее) в кишлаке	чел.	X ₁₄
6.	Численность промпредприятий и объединений на один центр тяготения	ед.	X ₁₈
7.	Удельный вес жителей кишлака старше трудоспособного возраста	%	X ₂₂

Источник: расчеты автора

Перечень факторов, влияющих на спрос жителей РРП в услугах САС, после
второй стадии отбора

№ п/п	Факторы	Единица измерения	Условное обозначение
1.	Среднегодовая ВП одного хозяйства	тыс. сомони	X ₃
2.	Численность магазинов, лавок и палаток в райцентре	ед.	X ₆
3.	Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак	ед.	X ₁₃
4.	Средняя численность обучающихся в одной школе (лицее) кишлака	чел.	X ₁₄
5.	Плотность размещения кишлаков	ед./тыс.кв ²	X ₁₉
6.	Плотность центра тяготения	ед./тыс.кв ²	X ₂₀
7.	Средний размер кишлака	тыс. чел.	X ₂₁
8.	Удельный вес инженерно-технических работников в общей численности работников в кишлаке	%	X ₂₃

Источник: расчеты автора

Для построения многофакторно-регрессионной модели результативного признака подвижности жителей по всем областям и РРП, были отобраны факторы и были получены результаты для построения ЭММ (Приложение 6, 7, 8 и 9).

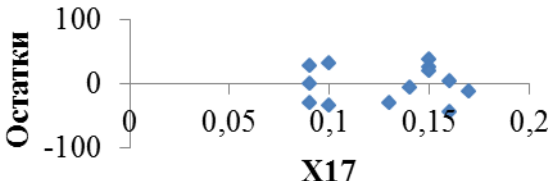
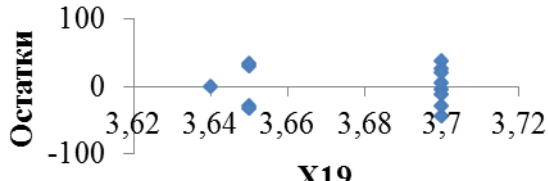
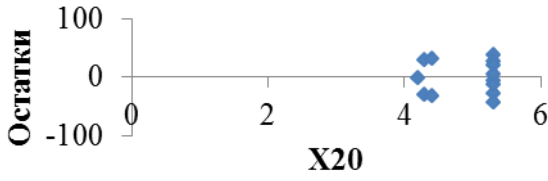
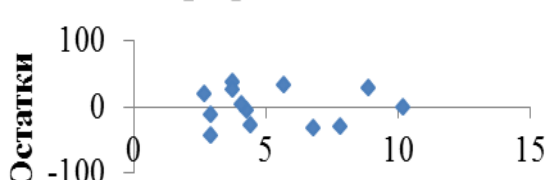
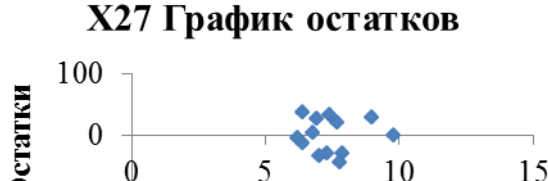
Далее разработан ЭММ формирования спроса жителей Согдийской области Таджикистана.

Разработанные экономико-математические модели формирования спроса сельских жителей Согдийской области Таджикистана предложены в таблице 3.13.

Также нами в работе разработана экономико-математическая модель формирования спроса сельских жителей Хатлонской области Республики Таджикистан. Разработанные экономико-математические модели формирования спроса сельских жителей Хатлонской области Республики Таджикистан предложены в таблице 3.14.

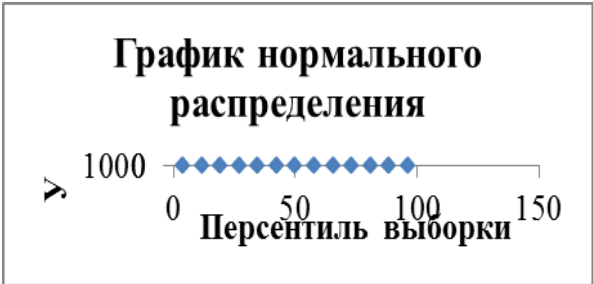
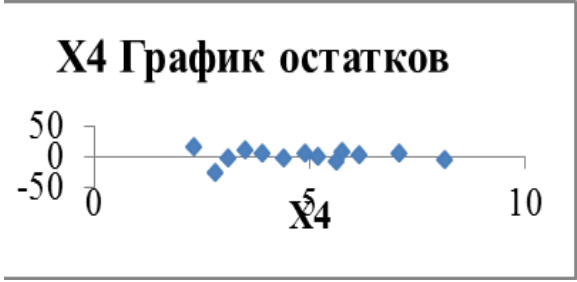
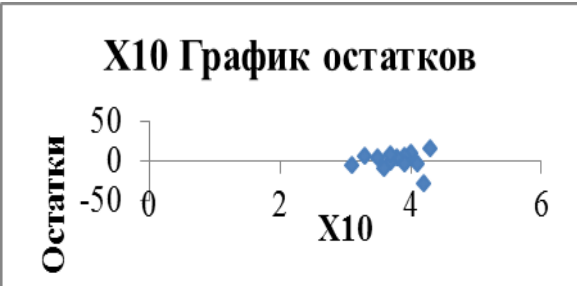
ЭММ формирования спроса жителей кишлака Согдийской области
Таджикистана

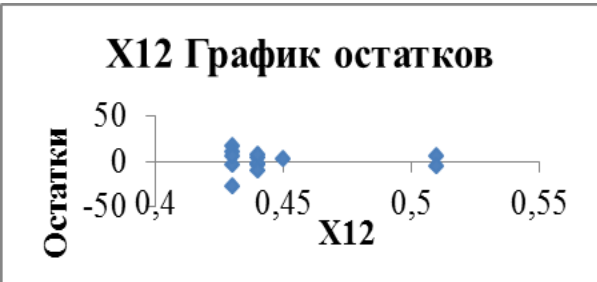
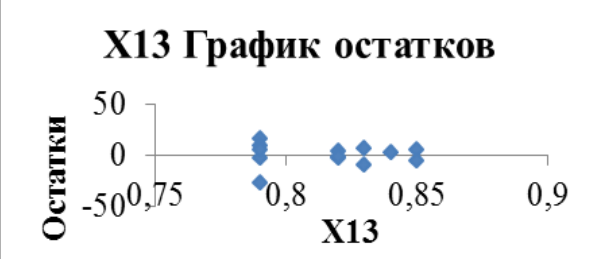
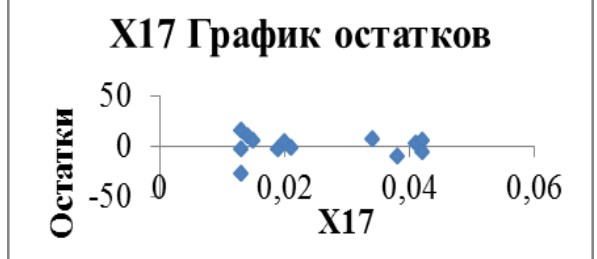
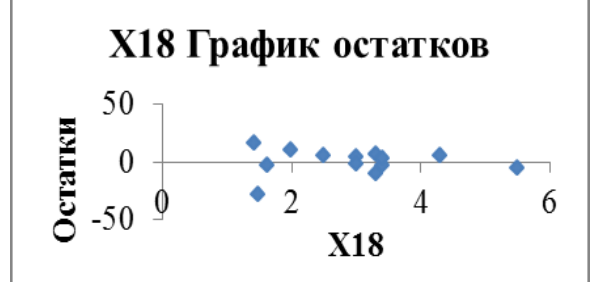
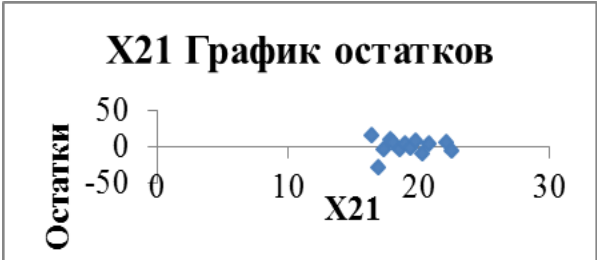
№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
Согдийская область		
1.	$Y = 7201,65427554496 + 182,297097154115 * X_8 - 9,56014854111187 * X_9 - 76,6430634006843 * X_{10} + 2204,33371617589 * X_{17} - 2566,4448925399 * X_{19} + 268,058940007759 * X_{20} + 119,596273181953 * X_{25} + 73,6216253073572 * X_{27}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\%$ $= (0,988563572960475)^2 * 100\% = 0,97725793778438 * 100\% = 97,73\%$ $F_{набл} = 21,4856930853254$ $F_{крит}(0,05; 8; 4) = 6,041044476$ $F_{набл} > F_{крит}$	График ЭММ подвижности жителей кишлака Согдийской области — У (пасс.км/чел) — Упредсказанное
	У - динамическая транспортная подвижность населения в кишлаке Согдийской области, пасс.км/чел	График нормального распределения
	Х ₈ – кол-во врачей на один кишлак, ед.	Х8 График остатков
	Х ₉ – средняя численность посещения амбулаторно в поликлинику на 10 тыс. жителей посещений	Х9 График остатков
	Х ₁₀ – средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 сельских жителей, ед.	Х10 График остатков

№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
	X_{17} – численность дошкольных учреждений на один кишлак, ед.	X17 График остатков 
	X_{19} - плотность размещения в кишлаке, ед./тыс.кв ²	X19 График остатков 
	X_{20} - плотность центра тяготения, ед./тыс.кв ²	X20 График остатков 
	X_{25} - удельный вес ведомственного транспорта в регионе, %	X25 График остатков 
	X_{27} – кол-во прибывших в кишлак жителей, тысячи человек	X27 График остатков 

Источник: расчеты автора

**Экономико-математические модели формирования спроса сельских жителей
Хатлонской области Республики Таджикистан**

№ п/п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
Хатлонская область		
2.	$Y = 3994,58285750473 - 82,3504370453 \cdot X_4 - 770,455073342115 \cdot X_{10} + 1633,29680618883 \cdot X_{12} + 96,620253307705 \cdot X_{13} + 8049,41314283713 \cdot X_{17} + 21,4633552635731 \cdot X_{18} - 72,2863672875858 \cdot X_{21}$ <i>Коэффициент детерминации:</i> $D = (K_B)^2 \cdot 100\%$ $= (0,997331178574022)^2 \cdot 100\% = 0,994669479755848 \cdot 100\% = 99,47\%$ $F_{набл} = 133,284964184328$ $F_{крит}(0,05; 7; 5) = 4,8758717$ $F_{набл} > F_{крит}$	График ЭММ подвижности жителей кишлака Хатлонской области 
	У - динамическая транспортная подвижность населения в кишлаке Хатлонской области, пасс.км/чел	График нормального распределения 
	X₄ - объем бытовых услуг жителей кишлака, млн. сомони	X₄ График остатков 
	X₁₀ - средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 сельских жителей, ед.	X₁₀ График остатков 

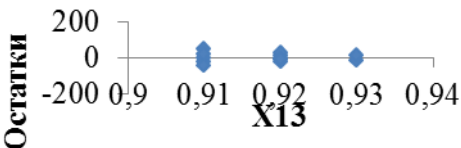
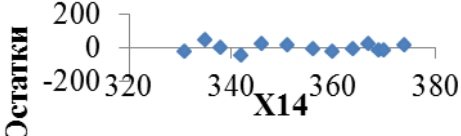
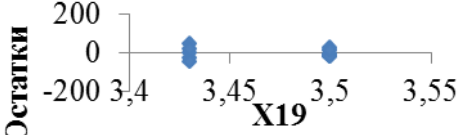
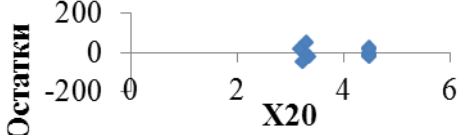
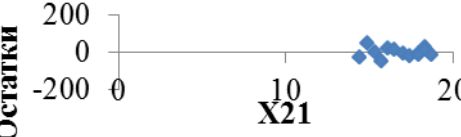
№ п/п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
	X_{12} - средняя численность культурных учреждений в одном селе, ед.	X_{12} График остатков 
	X_{13} - численность общеобразовательных школ (лицеев) в кишлаке ед.	X_{13} График остатков 
	X_{17} - численность дошкольных учреждений в одном кишлак, ед.	X_{17} График остатков 
	X_{18} – численность промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения, ед.	X_{18} График остатков 
	X_{21} - средний размер села, тысячи человек	X_{21} График остатков 

Источник: расчеты автора

Также нами в работе разработана экономико-математическая модель формирования спроса жителей сельской местности РРП (табл. 3.15).

Экономико-математические модели формирования спроса жителей сельской местности РРП

№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
Районы республиканского подчинения		
3	$Y = -99331,3195155536 - 3,551200408 X_3 - 74,1355830578487 X_6 + 196604,602650757 X_{13} - 175,629212211253 X_{14} - 11791,0537573762 X_{19} - 733,338745399017 X_{20} + 1641,93056005224 X_{21} + 17,1469683908138 X_{23}$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,996493059363705)^2 * 100\% = 0,992998417360037 * 100\% = 99,30\%$ $F_{\text{набл}} = 70,9124256916065,$ $F_{\text{крит}}(0,05; 8; 4) = 6,041044476$ $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}$	График ЭММ подвижности жителей кишлака по РРП У (пасс.км/чел) — Упредсказанное
	У - динамическая транспортная подвижность населения в кишлаке по РРП, пасс.км/чел	График нормального распределения У (пасс.км/чел) — Упредсказанное
	Х ₃ -среднегодовая ВП одного хозяйства, тыс. сомони	Х3 График остатков Остатки — У (пасс.км/чел) — Упредсказанное
	Х ₆ - количество магазинов, лавок и палаток в райцентре, ед.	Х6 График остатков Остатки — У (пасс.км/чел) — Упредсказанное

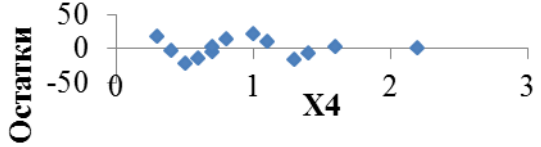
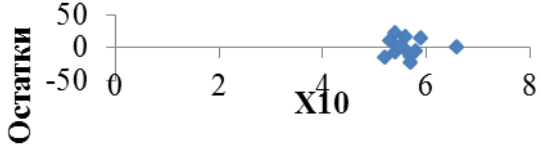
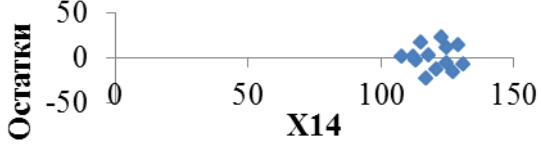
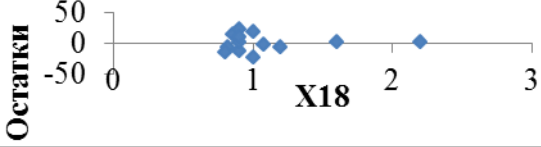
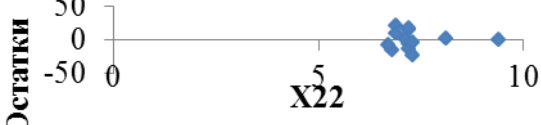
№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
	X_{13} - численность общеобразовательных школ (лицеев) в кишлаке, ед.	X13 График остатков 
	X_{14} - средняя численность обучающихся в кишлаке сельской школе (лицее), чел.	X14 График остатков 
	X_{19} - плотность размещения жителей кишлака в кишлаке, ед./тыс.кв ²	X19 График остатков 
	X_{20} - плотность центра тяготения, ед./тыс.кв ²	X20 График остатков 
	X_{21} - средний размер кишлаков, тыс. чел.	X21 График остатков 
	X_{23} - удельный вес инженерно-технических работников в общей численности работников кишлаке, %	X23 График остатков 

Источник: расчеты автора

Также разработана экономико-математическая модель формирования спроса жителей сельской местности ГБАО Республике Таджикистан, которая показана в таблице 3.16.

ЭММ формирования спроса жителей сельской местности ГБАО
Таджикистана

№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
ГБАО		
4	$y = -3311,80756897817 + 48,523029917 \cdot X_2 + 180,403716996048 \cdot X_3 + 54,5426534439603 \cdot X_4 + 42,5157463057446 \cdot X_{10} - 6,87606593217749 \cdot X_{14} - 104,373814182039 \cdot X_{18} + 12,2240457272643 \cdot X_2^2$ Коэффициент детерминации: $D = (K_B)^2 \cdot 100\% = (0,985034581383843)^2 \cdot 100\% = 0,970293126522042 \cdot 100\% = 97,03\%,$ $F_{\text{набл}} = 23,3301737208584,$ $F_{\text{крит}}(0,05; 7; 5) = 4,875871696$ $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}$	График ЭММ подвижности жителей кишлака по ГБАО —●— У (пасс.км/чел) —●— Упредсказанное
	У - динамическая транспортная подвижность населения кишлака ГБАО, пасс.км/чел	График нормального распределения
	X_2 - доля жителей кишлака в регионе, %	X_2 График остатков
	X_3 -среднегодовая ВП одного хозяйства, тыс. сомони	X_3 График остатков

№ п/ п	Вид экономико-математической модели и основные параметры	Графические интерпретации функциональных зависимостей в реальных процессах и явлениях
	X ₄ - объем бытовых услуг сельских жителей, млн. сомони	X4 График остатков 
	X ₁₀ – средняя численность больничных коек в кишлаке на 1000 сельских жителей, ед.	X10 График остатков 
	X ₁₄ - среднее количество обучающихся в одной сельской школе (лицее), чел.	X14 График остатков 
	X ₁₈ - количество промышленных предприятий и объединений на один центр тяготения, ед.	X18 График остатков 
	X ₂₂ - удельный вес жителей кишлака старше трудоспособного возраста, %	X22 График остатков 

Источник: расчеты автора

Полученные разработанные ЭММ данные по областям и РРП говорят об адекватности реального процесса и статистически значимы.

Таким образом, разработанные ЭММ позволят, выявить основные значимые факторы, влияющие на развитие потребности жителей в услугах ПАТ и разработать приоритетные направления для удовлетворения спроса в условиях сельской местности Таджикистана.

3.4. Согласование объема спроса с предложением на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

В условиях инновационного развития в Таджикистане для передвижения жителей в сельской местности (кишлаках) особое распространение получил автомобильный транспорт, играющий важную роль в перевозках пассажиров. Жители сельской местности общественный автомобильный транспорт используют для удовлетворения жизненных потребностей, а также и экономии времени в процессе поездок.

Для обеспечения жизнедеятельности жителей кишлака значительную роль играет результативное функционирование системы транспорта общего пользования. От соотношения спроса и предложения зависит ситуация на рынке сельских ПАТ услуг, а также путем использования Face ID можно повысить качество обслуживания пассажиров, удовлетворить потребность жителей кишлаков в передвижении, а также усовершенствовать систему ПАТ.

Проблемы определения потребности в пассажирских перевозках были изучены со стороны исследователями А.П. Минаевым и К.Ю. Рихтером, которые выявили три основных подхода:

- нормативный подход - принимается численность передвижений выделенной группы жителей;
- сравнительный – сравнительный анализ потребности разных соцгрупп жителей;
- опросный подход - отдельная группа жителей, которые формируют свои потребности.

Однако эти подходы имеют слабые стороны, применение которых ведет к несовпадению результатов прогнозируемой подвижности с фактическими данными.

Под влиянием различных факторов формируется потребность жителей в перевозках, однако социально-экономические факторы развития жителей

кишлака, не имеют прямого воздействия на объем услуги транспорта, а зависят от формы и уровня организации и управления автотранспортного процесса и прямо могут повлиять на результативные показатели работы транспорта.

Учеными Е.П. Володиным и Н.Н. Громовым в своих исследованиях о влияющих факторах на развитие потребности жителей сел (кишлаков) в пассажирских перевозках разделили их на четыре группы:

- социально-экономические факторы - уровень жизни жителей сел и возможности при потреблении услуги пассажирского автотранспорта;
- территориальные факторы - размещение населения относительно объектов тяготения, а также их плотность и количество;
- организационные факторы - вид транспорта, плотность маршрутной сети, качество обслуживания и затраты времени;
- природно-климатические факторы. Проблемы сохранения экосистем тесно связаны с вопросами изменения климата и вызванным им воздействием участвовавших в последние десятилетия стихийных бедствий и катастроф, а также с коммерческим использованием услуг и конкуренцией за использование ресурсов на местном и национальном уровнях.

На рост транспортной подвижности жителей кишлаков влияют нижеследующие факторы:

- соотношение городского и сельского населения;
- плотность дорожной сети и благоустройство сельских жителей;
- модификация численности культурно-бытовых и трудовых поездок;
- административное значение села (кишлака);
- размещение и развитие промышленных предприятий в сельской местности;
- климатические условия и географическое положение села;
- расположение и территориальная площадь села;
- плотность застройки, возраст и количество жителей;

- продолжительность отпуска, баланс и график работы в сельской местности;
- деятельность и развитие культурных и бытовых предприятий и административных центров;
- развитие индивидуального легкового и автобусного транспорта;
- развитие образовательных ВУЗов;
- культурный уровень жителей.

В целом, мы считаем, что спрос жителей на пассажирские перевозки, это социально-экономическое явление, где важен комплексный подход.

В качестве актуальных проблем для определения спроса на автотранспортные услуги предлагаются следующие направления, которые определяют состояние и тенденции развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг. Изучение рынка предусматривает работу в следующих направлениях:

- сбор информации о потребностях транспортных услуг;
- изучение характера и тенденций изменения спроса на транспортные услуги;
- выявление неудовлетворенного спроса потребителей;
- выявление потенциальных потребителей услуг пассажирского автотранспорта;
- сбор данных о предприятиях, работающих на рынке ПАТ услуг, и анализ их работы;
- выявление слабых и сильных сторон субъектов рынка сельских ПАТ услуг;
- повышение качества обслуживания на РСПАТУ;
- анализ динамики модификации спроса на услугах ПАТ;
- исследование потенциальных потребителей услуг пассажирского автотранспорта и анализ спроса, которые неудовлетворены;

- исследование субъектов рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг;
- поиск места бренда на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг;
- качество услуги пассажирского транспорта;
- доступность услуги пассажирского транспорта;
- удовлетворенность потребителей услугами пассажирского транспорта;
- мобильность жителей кишлака;
- определение сегментов РСПАТУ по потребителям и сегментов по неудовлетворенным спросам;
- рост и доступность качества услуги конкурентов;
- удовлетворенность потребителей ПАТУ;
- конкурентоспособность на рынке ПАТУ;
- Размер рынка - определить предельно возможные значения роста рыночного потенциала с учетом сложившихся потребительских тенденций.

Рассмотрим факторы, влияющие на предложение автотранспортных услуг, основываясь на мнение экспертов – перевозчиков, субъектов автотранспорта.

Большинство экспертов признали существование зависимости предложения транспортных услуг от качества транспортного средства.

Для установления спроса на УПТ можно использовать следующие методы: метод прямого счета, экспертные, экспериментальные и математические методы. Методом прямого счета, размер спроса умножаем фактический объем перевозок и коэффициент повторности.

Метод прямого счета является установление спроса, без разбиения по видам услуг:

$$Q = n \times g \times p, \quad (3.4)$$

где Q – спроса на УПТ; n – число потребителей на рынке транспортных услуг; g – средней годовой потребность одного жителя в услугах пассажирского транспорта; p – тариф за услуги пассажирского транспорта.

Широкое распространение для оценки спроса в развитых странах приобрели экспертные методы, и экспериментальный способ для измерения фактического объема спроса, результаты которых можно распространить на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг.

В процессе проведения анализа временных рядов и статистических данных применяются математические методы.

В частности, при построении экономико-математического моделирования на основе факторов спроса строятся зависимости, исчисляется величина спроса в прогнозе.

Мы считаем, что для построения модели прогноза РТУ необходимо использовать эти методы.

Факт аналогичного использования зависит от того, какого рода информации о спросе надо получать: общая информация, поверхностная информация или максимально достоверная информация.

Задача транспорта не только увеличивать предложение и полностью удовлетворится им, но и повышать качество оказываемых услуг, пытаться воздействовать на рынок транспортных услуг так, чтобы он соответствовал спросу.

Используя показатель средней численности поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта, можно определить удовлетворённость жителей в услугах пассажирского транспорта устанавливая статистическую ($Q_{\text{пер}}/Q_{\text{нас}}$) и динамическую ($P_{\text{пасс.км}}/Q_{\text{нас}}$) подвижность жителей Таджикистана, приходящего на одного жителя в год при использовании различных видов транспорта (табл. 3.17 и 3.19).

Таблица 3.17

Статистическая подвижность жителей Таджикистана на одного жителя в год,
(ездок)

Вид транспорта	Годы												
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Автомобильный	71,1	69,5	68,5	67,6	66,8	65,6	64,8	64,7	64,5	66,5	65,3	71,7	80,7
Железнодорожный	0,081	0,079	0,064	0,063	0,061	0,048	0,058	0,057	0,056	0,066	0,043	0,04	0,05
Воздушный	0,108	0,105	0,102	0,100	0,098	0,096	0,094	0,103	0,090	0,077	0,04	0,04	0,05
Всего	71,3	69,7	68,7	67,8	66,9	65,8	64,9	67,3	67,4	70,7	69,5	76,2	85,5

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

Определена статистическая и динамическая подвижность жителей автомобильным транспортом по регионам Таджикистан на одного жителя в год (табл. 3.18. и.3.20.)

Таблица 3.18

Статистическая подвижность жителей автомобильным транспортом по
регионам Таджикистана на одного жителя в год, (ездок)

Вид транспорта	Годы								
	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Согдийской области	81,51	58,10	58,28	62,90	66,39	61,91	66,83	75,00	80,98
Районы республиканского подчинения	47,20	45,33	39,19	36,48	27,92	30,20	30,77	30,79	34,23
Хатлонской области	19,64	19,59	23,17	24,16	25,96	28,64	28,79	33,54	39,49
Горно-Бадахшанская автономная область	19,37	31,28	31,82	34,08	34,38	34,51	27,58	31,29	53,02

Источник: расчеты автора

Таблица 3.19

Динамическая подвижность населения Республики Таджикистан на одного жителя в год, (пасс.км/чел.)

Вид транспорта	Годы								
	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Автомобильный	948	850	790	779	788	779	768	796	841
Железнодорожный	4,4	1,9	2,2	3,2	3,7	3,1	2,3	2,1	2,1
Воздушный	258,1	242,9	264,2	268,2	250,9	209,7	78,9	85,4	144,2
Всего	1210	1094	1056	1050	1043	992	849	918	1028

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

РСПАТУ необходимо прогнозировать спрос на пассажирские перевозки на основе маркетинговых исследований, разрабатывать и предоставлять услуги в соответствии с запросами сельского населения.

Таблица 3.20

Динамическая подвижность жителей по областям автотранспортом на одного жителя в год, (пасс.км/чел.)

Вид транспорта	Годы								
	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Согдийской области	1481,4	913,3	886,3	933,0	985,3	898,7	872,8	920,9	1008,6
Районы республиканского подчинения	1143,7	1075,4	878,3	781,0	729,5	643,6	610,5	549,9	617,1
Хатлонской области	236,5	310,6	324,3	343,0	387,9	456,6	509,4	622,2	675,1
Горно-Бадахшанская автономная область	622,3	680,3	679,5	680,3	654,5	655,3	617,8	675,8	917,2

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

Таблица 3.21

Сравнительный анализ согласование спроса и предложения в услугах ПАТ в кишлаке Таджикистана на одного жителя в день, (пасс.км/чел.)

Вид транспорта	Ед. изм.	Годы								
		2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Согдийской области	Пасс. км	4,06	2,50	2,43	2,56	2,70	2,46	2,39	2,52	2,76
	Мест. км	5,99	6,28	5,97	6,57	7,99	8,58	8,29	4,95	3,78
Районы республиканского подчинения	Пасс. км	3,13	2,95	2,41	2,14	2,00	1,76	1,67	1,51	1,69
	Мест. км	2,17	1,78	1,41	1,28	1,57	1,58	1,70	2,52	2,27
Хатлонской области	Пасс. км	0,65	0,85	0,89	0,94	1,06	1,25	1,40	1,70	1,85
	Мест. км	1,34	1,12	0,91	1,04	1,21	1,11	1,06	0,98	0,88
Горно-Бадахшанская автономная область	Пасс. км	1,70	1,86	1,86	1,86	1,79	1,80	1,69	1,85	2,51
	Мест. км	0,76	0,22	0,28	0,24	0,26	0,58	0,60	0,57	0,54

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

Для определения согласованности спроса и предложения в услугах ПАТ в кишлаке и динамики по регионам необходимо использовать данные таблицы 3.21.

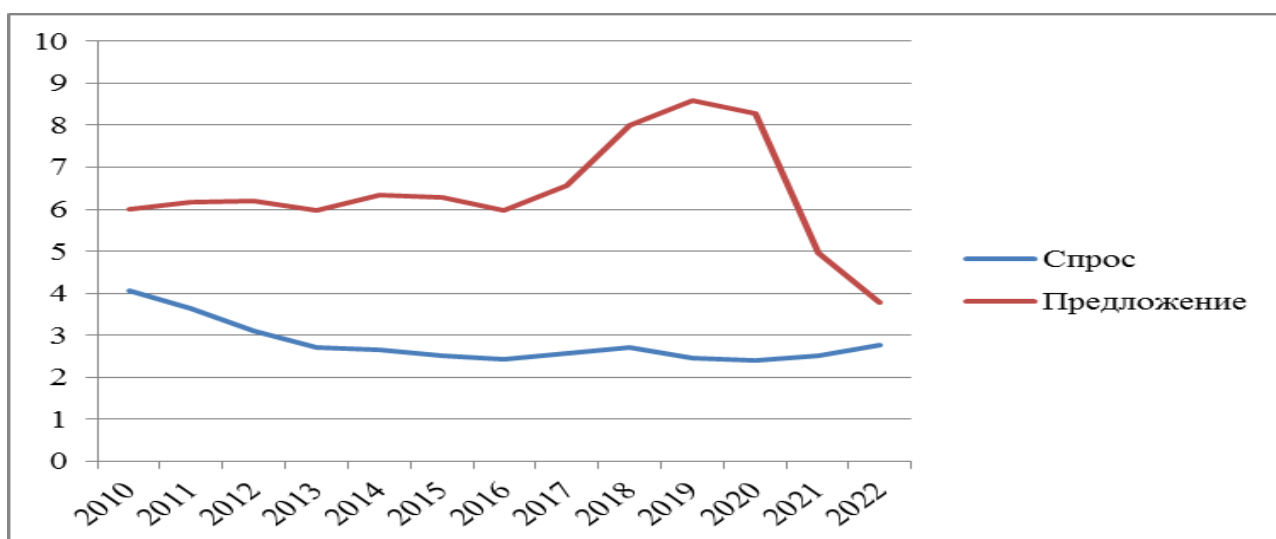


Рисунок 34 - Согласованности спроса и предложения в услугах пассажирского автотранспорта в Согдийской области.

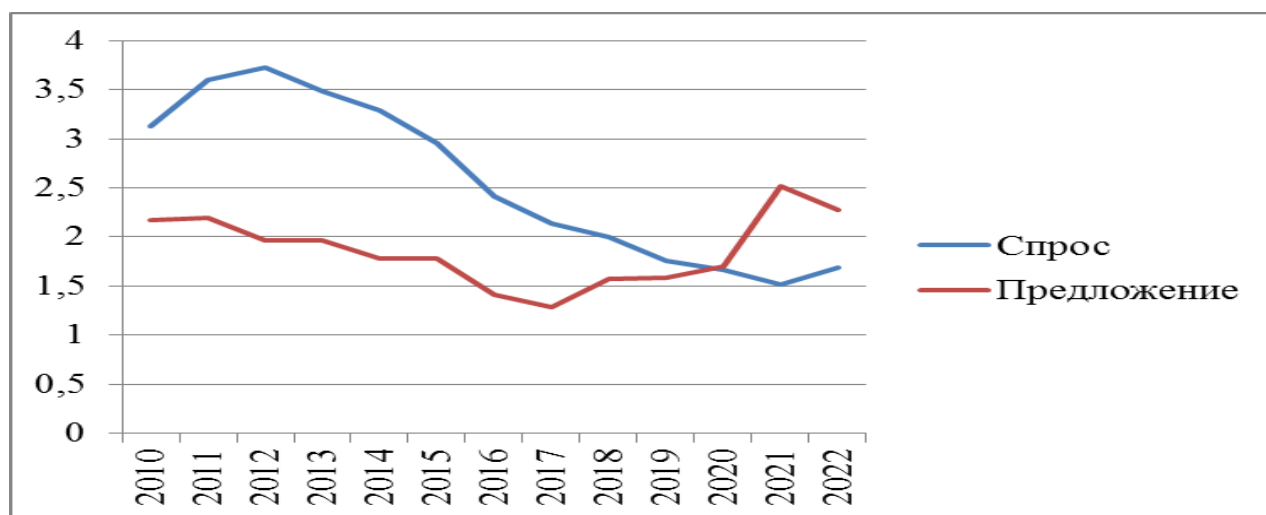


Рисунок 35 - Согласованности спроса и предложения в услугах пассажирского автотранспорта в РРП

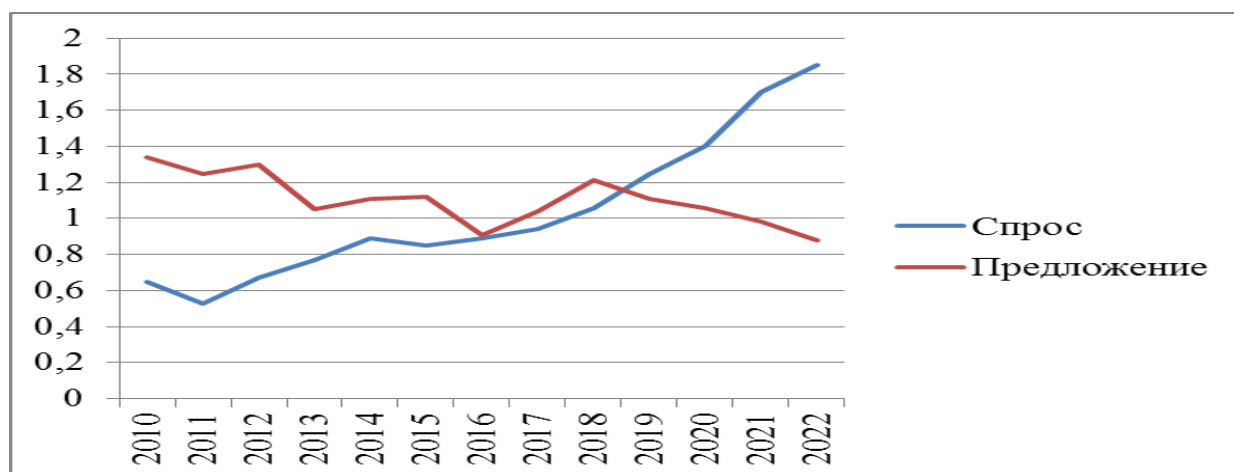


Рисунок 36 - Согласованности спроса и предложения в услугах ПАТ в Хатлонской области.

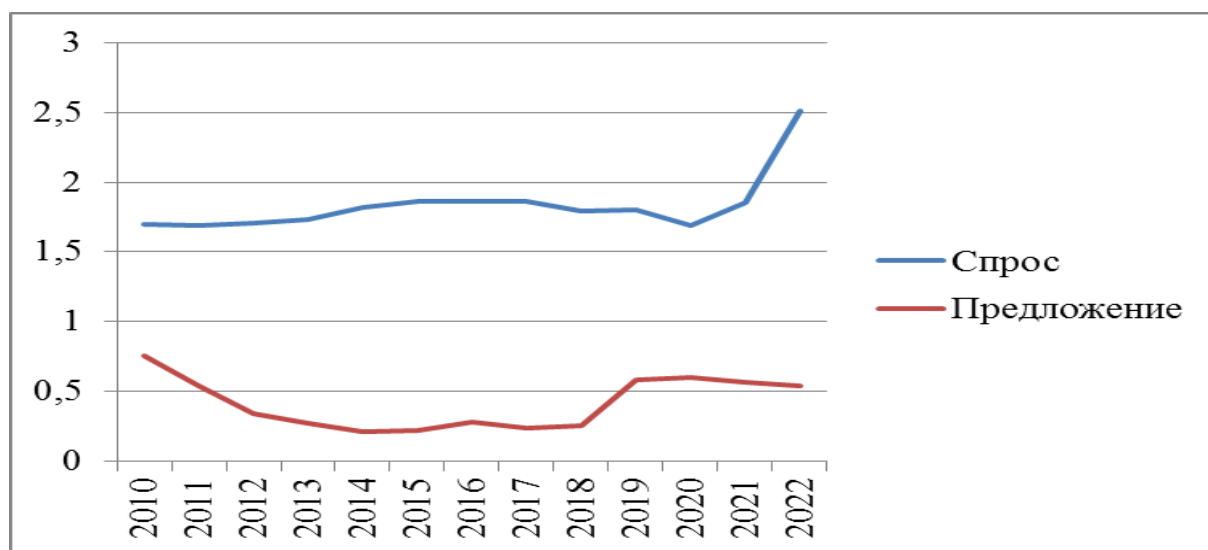


Рисунок 37 - Согласованности спроса и предложение в услугах ПАТ в ГБАО

Полученные результаты выявили, что в Согдийской области и РРП предложение превышает спрос - цена снижается, а в Хатлонской области и ГБАО спрос превышает предложение - цена повышается.

Далее приведены факторы спроса на услуги пассажирского автотранспорта в селе:

1. Уровень тарифов на услуги пассажирского транспорта.
2. Уровень доходов сельского населения.
3. Прогнозирование изменения тарифов на услуги пассажирского транспорта.
5. Объем пассажиропотоков и темпы их прироста.
6. Специфические особенности жителей сельской местности.

Особенности спроса, которые нужно учесть при реализации деятельности автотранспорта, являются следующими:

- неравномерность спроса, которая обуславливается сезонности, уровни жизни жителей кишлака и др.;
- по натуре потребности на услуги пассажирского транспорта стоит на первом месте, потому что при возникновении любой другой потребности, чтобы добраться до места необходимо проехать на транспорте.

Количественная оценка РТУ - предложение, устанавливающая связь между ценой услуги и ее количеством, которое прилагается на рынке для продажи своих услуг.

Для оценки предложения транспортных услуг, вероятно, необходим интегральный показатель, позволяющий учесть эффективное использование всех видов потенциала.

В процессе исследования были выявлены нижеследующие факторы, изменяющие величину предложения:

- повышенная цена на ресурсы;
- инновационные технологии;
- рост налогов и условия госрегулирования;
- конкурентоспособность;

- численность перевозчиков и посредников на рынке;
- рост цен на услуги и др.

Следовательно, РТУ является конкурентоспособным, при отсутствии даже на этом рынке крупных автотранспортных предприятий.

Второй признак означает, что клиенты видят разницу в уровне применяемых тарифов, при этом низкий тариф является доминирующим, поэтому стратегия «низких издержек» должна быть наиболее приемлемой в деятельности перевозчика.

Перечисленные особенности рынка транспортных услуг необходимо учитывать при организации автотранспортной деятельности.

Транспортное предложение оценивается показателями плотности транспортной сети.

Основные показатели транспортной сети являются следующим:

- плотности транспортной сети

$$d_1 = L/S; d_2 = L/N, (3.5)$$

где L – длина транспортной сети, км; S – площадь территории, км²; N – число населения данной территории, чел.

- коэффициент Энгеля:

$$d_s = \frac{L}{\sqrt{S \cdot N}} \quad (3.6)$$

- коэффициент Успенского

$$d_y = \frac{L}{\sqrt[3]{S \cdot N \cdot Q}} \quad (3.7)$$

где Q – уровень пассажиропоток в маршрутах, пасс.

Коэффициент подвижности является характеристикой спроса в поездке на стадии планирования или прогнозирования, разделяется на два вида:

- Статистический – количество поездок в год на число населения:

$$k_c = \sum A/N$$

- Динамический – годовой пассажирооборот на число населения:

$$k_c = \sum A L / N$$

где: $\sum A$ – годовой объем перевозок, пасс.; $\sum A L$ – годовой пассажирооборот, пасс.км.; N – число населения местности, человек.

Следующими важными показателями деятельности пассажирского транспорта является:

-средняя дальность перевозок пассажиров:

$$L_m = \sum AL / \sum A; D_{AL} = \sum AL / L_{\Sigma} \text{ (пасс.-км/км)} \quad (3.8)$$

- коэффициент неравномерности: $\alpha = A_{\max} / A_{\text{med}}$,

где: L_{Σ} – эксплуатационная протяженность автодорог данной территории, км;
 $A_{\max} / A_{\text{med}}$ – соответственно максимальный и средний месячный объем перевозок за год, пасс.

При планировании работы пассажирского транспорта учитывается пространственная и временная неравномерности пассажиропотоков.

Первая вызывает изменением спроса по направлениям, по маршрутам и т.п., а вторая по часам, суткам, сезонам и месяцам.

На всех видах пассажирского транспорта показатели средней дальности, неравномерности и мобильности неодинаковы и сильно зависят от многих факторов.

С учетом этого подвижность населения сельского населения во всех видах пассажирского транспорта Республики Таджикистан имеет такую тенденцию.

Транспортная подвижность определяется влиянием различных факторов: экономических, политических, социальных, демографических, местных, географических и др.

В процессе выбора транспорта пассажиры придают большее значение предпочтениям в отношении доступности, экономичности, регулярности, технического состояния подвижного состава, безопасности и транспортной инфраструктуры.

Степень влияния этих факторов на подвижность, оценивается при изменении рыночных условий в РСПАТУ, и их значимость можно определить,

проведя естественнонаучные исследования и обработав статистику транспорта различными методами.

Потребность в транспортных услугах в условиях сельской местности и в значительной степени зависит от характера развития и размещения предприятий сферы промышленности, системы расселения и роста количества жителей. Эффективность развития пассажирского автотранспорта существенно зависит от степени баланса предложения и спроса в транспортных услугах в этих условиях, которые характеризуют процессы ее социально-экономического развития. Считаем, что баланс предложения и спроса на пассажирские автотранспортные услуги в сельском районе имеет спрос.

В качестве спроса выступает спрос жителей сельских районов в услугах легковых такси и автобусов.

При этом необходимо обеспечить равновесие между предложением (П) и спросом (С), т.е. $P=C$.

Допустим, объем спроса будет выражен следующим образом:

$$C = C_a + C_{л.а.} + C_{п.}, \quad (3.9)$$

а объем предложений – по следующей формуле

$$P = P_{г.о.} + P_{п.} + P_{с.т.} + P_{ч.в.}, \quad (3.10)$$

отсюда: C_a – спрос сельского населения в услугах автобуса; $C_{л.а.}$ – спрос сельского населения в услугах легковых такси; $C_{п.}$ – спрос предприятия в услугах пассажирского автотранспорта; $P_{г.о.}$ – объем предложения государственных перевозчиков; $P_{п.}$ – объем предложения предприятия отдельных ведомств; $P_{с.т.}$ – объем предложения частных транспортных организации; $P_{ч.в.}$ – объем предложения частных владельцев.

Таким образом, основным рыночным индикатором сбалансированности спроса и предложения на РУПТ – это тарифы, которые имеют четко выраженную социальную направленность, соответствуют требованиям действующего законодательства, и служат отправной точкой в планировании финансовой деятельности автомобильных перевозчиков.

Основу экономических и хозяйственных отношений на транспорте формирует рынок спроса и предложений транспортных услуг.

Важно учесть, что в нашей стране была усовершенствована транспортная инфраструктура, которая сыграла важную роль в удовлетворении спроса на пассажирские перевозки и дала толчок для инновационного развития данного сегмента.

Однако, большая проблема транспортной инфраструктуры, это низкий уровень развития автомобильных дорог, то есть спрос на автомобильные перевозки.

Функционированию и развитию рыночных отношений способствует изучение спроса и предложений на ПАТУ, внедрение рыночных рычагов, диспропорции спроса и цены, инфляционные процессы, а также другие рыночные подходы, которые требуют проведения специальных исследований.

Мы считаем, что миссия ПАТП состоит в удовлетворении спроса на ПАТУ, повышении эффективности качества автотранспортных услуг, достижении финансовой стабильности и обеспечении конкурентоспособности предпринимательской деятельности на ПАТП. Она достигается путем реализации следующих стратегических целей:

- расширение сферы предпринимательской деятельности и усилении конкурентных преимуществ на рынке автотранспортных услуг;
- повышение эффективности деятельности автотранспортных предприятий;
- обеспечение качества автотранспортных процессов и безопасности автоперевозок;
- достижение финансовой стабильности и эффективности ПАТП.

Тарифы являются важным рыночным индикатором пропорциональности развития спроса и предложения на РУПТ и служат отправной точкой в планировании финансовой деятельности транспортных предприятий.

Система транспортного маркетинга нацелена на гибкое реагирование при изменении динамики транспортного рынка путем необходимого пересмотра

ценовой политики при определенных, относительно небольших изменениях сегментов спроса на транспортные услуги.

Спрос на транспортные услуги представляет собой потребность потребителей транспорта в перевозках, а также других видах услуг. Он определяется необходимыми объемами пассажиров с указанием расстояний и времени перевозки, корреспондирующих пунктов, а также таможенными, перевалочными и другими операциями. По пассажирским перевозкам – числом пассажиров и пассажиро-километров.

На оказание дополнительных услуг в ряде случаев спрос определяется стоимостью их предоставления. При планировании всех перевозок различают как общий спрос на транспортные услуги, так и платежеспособный, подкрепленный покупательной способностью. Платежеспособный спрос представляет объемы перевозок, работ и услуг, за предоставление которых потребители готовы платить определенное количество денег.

Следовательно, через оператора осуществляется непосредственная связь производителей и потребителей транспортных услуг, т.е. взаимодействие секторов спроса и предложения (рис. 38).

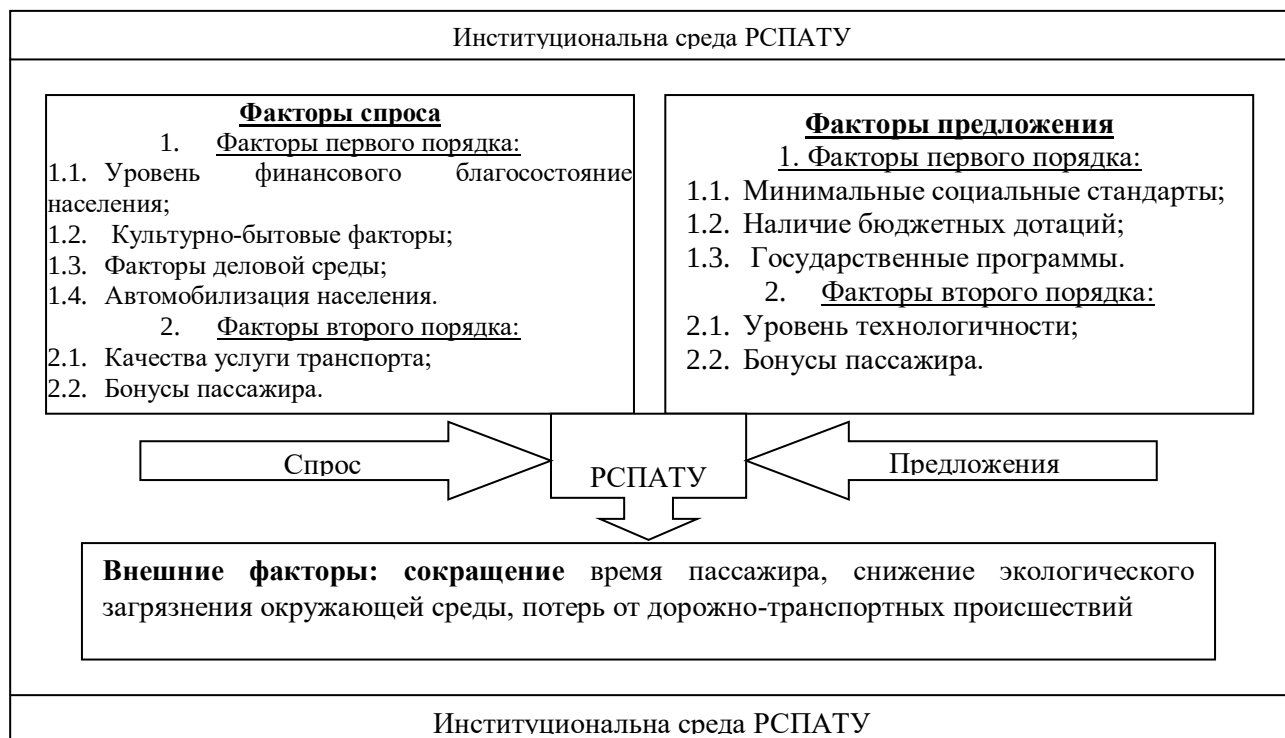


Рисунок 38 - Схема взаимодействия элементов рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг

А из этого вытекает, что оператора как основного организатора транспортного процесса необходимо законодательно наделить функциями по сбору и анализу информации о рынке перевозок пассажиров в регулярном сообщении.

Рациональное распределение обязательств по планированию транспортных услуг между заказчиком (оператором) и перевозчиком у стороны, ответственной за планирование, должна возникнуть заинтересованность в изучении спроса на перевозки со стороны населения.

Кроме стоимости проезда на величину спроса на пассажирские перевозки оказывают существенное влияние уровень реальных доходов населения и цена билетов на конкурирующих видах транспорта.

Эластичность спроса по доходу:

$$E_I = \frac{\Delta AL / AL}{\Delta I / I}, \quad (3.11)$$

где: ΔAL – изменение пассажирооборота при изменении доходов населения; AL – среднее значение пассажирооборота; ΔI – изменение доходов жителей; I – среднее значение доходов жителей;

Рассчитанную величину необходимого прироста пассажирооборота требуется сопоставить с прогнозируемым изменением спроса на пассажирские перевозки. В том случае, если предполагаемые изменения объема транспортных услуг соответствуют необходимым значениям, ценовая политика является экономически целесообразной.

Рынок деловых услуг транспорта при перевозке людей имеет свою специфику, связанную с тем, что спрос других организаций на эти услуги определяется спросом на выполняемые ими услуги, например, спросом на туристические, экскурсионные, культурные или деловые поездки. Поэтому покупатели этих услуг учитывают свои интересы и запросы своих клиентов.

В настоящий период времени владельцев, легковыми индивидуальными автомобилями перевозят пассажиров в разы больше, чем владельцами легковых автомобилей - такси. Поэтому при организации перевозок пассажиров

автобусами необходимо учесть темпы роста индивидуальных легковых автомобилей как результат снижения спроса на перевозки.

Основным параметрам РСПАТУ являются предложение, спрос и тариф, при этом между ценой и количеством услуг должна быть взаимосвязь, т.е. баланс. Чем больше дефицит предложения, тем выше цена и тем больше пассажир платит за услуги, и наоборот, чем больше само предложение, тем ниже цена и тем меньше платит пассажир.

Поэтому объекты, осуществляющие пассажирские перевозки, должны уделять особое внимание ценообразованию, чтобы рыночная цена не опускалась ниже этой цены, так как это не отвечает их экономическим интересам.

Согласование предложения и спроса на услуги пассажирского транспорта, является необходимым условием обеспечения динамичного развития РСПАТУ. Спрос на услуги пассажирского транспорта предопределяется как специфическими, так и общими факторами, характеризующими ее структуру.

Внедрение маркетинга на отечественном транспорте обусловлено необходимостью оптимизации эксплуатационных расходов и получением максимальных доходов. Растущая диспропорция между спросом и предложением на рынке перевозок требует перестройки управленческой деятельности с ориентацией на рынок.

Маркетинговая деятельность на транспорте должна включать комплексное изучение рынка, приспособление производства к потребностям рынка и продвижение транспортных услуг на рынок. Это позволит реализовать системный подход к использованию принципов маркетинга для совершенствования деятельности предприятий транспорта.

Мы считаем, что с учётом существующих особенностей РСПАТУ необходимо выбрать следующую стратегию проведения маркетинга состояния спроса, таблица 3.22.

**Стратегии проведения маркетинга состояния спроса на рынке сельских
пассажирских автотранспортных услуг**

Состояние спроса	Задача мониторинга
Негативный	Создать спрос
Отсутствие	Стимулировать спрос
Потенциальный	Развить спрос
Снижение	Повысить спрос
Колеблющийся	Сбалансировать спрос
Полный	Поддержать спрос
Чрезмерный	Снизить спрос
Иррациональный	Ликвидировать спрос

Источник: составлено автором

Закон спроса говорит о том, что имеется взаимосвязь цены и количества услуг, приобретенных в процессе установившейся цены. Считаем необходимым выявить основные факторы спроса на РСПАТУ (табл. 3.23).

Таблица 3.23

**Классификация факторов спроса на рынке сельских пассажирских
автотранспортных услуг**

Факторы спроса	Структура фактора
Производственные	Объем. Структура и ассортимент предоставляемых услуг, качество и уровень конкурентоспособности, проявления инновации, политика реализации, доля потребителей
Социально-экономические	Уровень инфляции, соотношение цен и структура денежных доходов, размер и прирост сбережений у жителей кишлака и оборотных средств у перевозчиков, уровень занятости или безработицы, эффективность пенсионного и соцобеспечения
Социальные	Распределение жителей кишлака по соцгруппам, соцстатус, стиль и образ жизни, уровень образования и культуры
Психологические	Тип личности, степень рекламной внушаемости, потребительская психология, престижность, отношение к качеству услуг
Демографические	Численность и половозрастная структура жителей кишлака, размер, состав и жизненный цикл семей, уровень урбанизации, миграция, обеспеченность жителей жильем, антропологические признаки (рост, размер и т.п.)
Торгово-экономические	Потребительские свойства услуг, процесс морального старения, организация и эффективность маркетинга, эффективность рекламы
Инфраструктурные	Развитие транспортные сети, обеспеченность доступности их потребления для населения и предприятий в кишлаке, время, затрачиваемое на приобретение транспортные услуги, качество транспортного обслуживания
Климатические	Национальные традиции, особенности климата

Источник: составлено автором

Анализ таблицы 3.23 позволяет отобрать более приемлемую стратегию проведения маркетинга спроса в зависимости от его состояния, при этом учитывая задачи и стратегию в транспортной организации.

В целом можно сделать вывод, что своевременное проведение маркетинговых исследований и использование информационно-инновационных технологий на РПАТУ позволит определить состояние спроса на эти услуги, повысит уровень качества обслуживания пассажиров, удовлетворит потребности жителей в передвижении, а также усовершенствовать систему ПАТ.

ГЛАВА 4. ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ ИННОВАЦИОННЫХ ФОРМ ОРГАНИЗАЦИИ СЕЛЬСКИХ ПАСАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

4.1. Организация сельских пассажирских перевозок на основе внедрения инновационно-коммуникационных технологий

Информационные и коммуникационные технологии (ИКТ) - это обобщающее понятие, описывающее методы, способы и алгоритмы сбора, хранения, обработки, представления и передачи информации. Различают следующие виды ИКТ: персональные компьютеры; интернет сети; различные носители информации; локальные сети; искусственный интеллект; машинная графика; различные средства связи и др.

Транспортные инновации — это внедрение новых знаний, усовершенствование технологий, направленных на решение общественных и экологических проблем, повышение производительности и снижение производственных и временных затрат в транспортной системе.

Трудно переоценить важность и актуальность внедрения информационно-коммуникационных технологий на транспорте. Сегодня во всем мире активно разрабатываются технологии, которые направлены на подготовку управленческих решений в транспортных системах, обеспечение мониторинга передвижения транспортных средств, оценку. Над этими вопросами плодотворно работают ученые разных стран мира, в том числе и наши исследователи.

В Республике Таджикистан данная проблема решается путем принятия программы развития электротранспорта на 2023-2028 годы на государственном уровне. Программа развития электротранспорта в Республике Таджикистан разработана с целью повышения конкурентоспособности национальной экономики, её адаптации к глобальному изменению климата, охраны окружающей среды и улучшения экологического состояния страны, достижения целей устойчивого развития, в том числе борьбы с изменением климата, обеспечения здорового образа жизни и содействия благополучию для всех, обеспечения всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и

современным источникам энергии для всех, обеспечения перехода к рациональным моделям потребления и производства, объявленными Генеральной Ассамблеей ООН.

Целью данной программы является создание условий для развития электромобилей категорий M1, M2, M3, N1, N2 и N3, приводимых в движение электродвигателем. Основные задачи реализации данной программы является создание пунктов зарядки и технического обслуживания для электромобилей на территории Республики Таджикистан, формирование комплекса мер по стимулированию развития электромобилей, создание благоприятных условий для утилизации аккумуляторов электромобилей и создание базы для производства электромобилей и их комплектующих⁹⁵.

В плане действий «Программа развития электротранспорта в РТ на 2023-2028г.» отображены: «...рынок электромобилей в Таджикистане находится на стадии становления, и спрос на индивидуальный электрический транспорт удовлетворяется за счёт импорта»⁹⁶.

Также в плане действий «Программа развития электротранспорта в РТ на 2023-2028г.» отражено, что: «...основные направления развития электротранспорта путем создание благоприятных инфраструктуры – создание точек сбор аккумуляторов и сбыта электроэнергии, возведение производственно-технологической базы – строительство предприятий по производству электротранспорта и его запасных частей, определён механизм финансирования производства электромобилей, а также его запасных частей за счёт государственного бюджета и частного сектора. Производство и использование электромобилей и электробусов – одна из современных тенденций, сконцентрированных на повышение эффективности использования ресурсов, широкое внедрение новых экологически безопасных технологий. Рынок электромобилей в дальнейшем будет расти с учетом снижения цен на аккумуляторные батареи, и, по оценкам, в 2030 году парк электромобилей в

⁹⁵Постановление Правительства Республики Таджикистан от 31 октября 2022 года № 532. О Программе развития электротранспорта в Республике Таджикистан на 2023-2028 годы

⁹⁶Там же.

мире составит 116 миллионов единиц, что соответствует 8 процентам мирового автопарка (1,4 миллиарда единиц). Также по данным Международного энергетического агентства, доля электромобилей в общем количестве зарегистрированных автомобилей в Германии, Франции, Великобритании составляет около 2,8 процента (108 630, 61 350 и 75 140 единиц), в Швеции – 11,4 процента (40700 единиц), в Голландии – 15,1 процента (67520 единиц). Норвегия является лидером, 60% от общего числа транспортных средств составляют электромобили – 79 640 единиц. Правительство этих стран поставили перед собой цель полностью прекратить использование транспорта с двигателями внутреннего сгорания до 2025 года. Во многих развитых странах половина доли пассажирского объема приходится на электротранспорт. Переход сферы транспорта на электрификацию является актуальной задачей и должен быть решен в ближайшее время. Таджикистан, как горная и солнечная страна, обладает огромным потенциалом возобновляемых источников зелёной энергии – гидроэнергетики, солнечной и ветровой энергии – является привлекательным для развития парка экологически чистого электротранспорта и экономии топлива. В настоящее время 98% электроэнергии в Таджикистане производится на гидроэлектростанциях (ГЭС). Этот показатель очень важен с точки зрения регионального вклада в сокращение выбросов углекислого газа в атмосферу. Производство электроэнергии на возобновляемых электростанциях, особенно на ГЭС, считается самым дешёвым. Этот фактор позволяет создать благоприятные условия для электротранспортной сферы, особенно пассажирского транспорта. В Таджикистане с учётом прямой зависимости транспортной сферы республики от импорта нефтепродуктов, а также изменений в ценовой политике данной услуги в мире целесообразно поэтапно переводить транспортную отрасль с углеводородного топлива на электрификацию. Ещё один фактор, благоприятный для использования электрического транспорта в Таджикистане – это тёплый климат»⁹⁷.

⁹⁷<https://e-cis.info/news/567/105182/>

Согласно информации Министерства, в Таджикистане увеличился импорт электромобилей. Так, только за 9 месяцев 2023 года в страну было ввезено более 1,3 тыс. таких автомобилей, что на 533 единиц больше, чем за весь период 2022 года. В ближайшие годы будет увеличена доля электромобилей до 20-30% от общего количества ввозимых в Таджикистан машин. Такие меры запланированы в рамках «Программы развития электротранспорта на 2023-2028 годы». План действий на этапе 2023-2025г. разработаны Министерством транспорта и утверждены Постановлением Правительства Республики Таджикистан от 31.10.2022г. за №532⁹⁸.

В рамках программы развития электромобилей ожидается увеличение импорта, развитие инфраструктуры, в целом усиление как новой отрасли экономики страны. В то же время Таджикистан предоставил льготы импортерам электромобилей, в том числе освобождение от уплаты таможенных пошлин. Ранее Министр транспорта Таджикистана Азим Иброхим сообщил журналистам, что ежегодно в страну из-за границы импортируется топливо на сотни миллионов долларов. По его словам, мощности производства электроэнергии и использования электромобилей в стране очень высоки. Было отмечено, что автомобильное топливо Таджикистан почти полностью импортирует, в основном из России (бензин и дизельное топливо) и Казахстана (сжиженный газ). При этом республика обладает огромным гидроэнергетическим потенциалом (527 млрд кВт/ч в год), но используется всего около 4% (около 21 млрд кВт/ч в 2021 году). Следует отметить, что Лидер нации - основатель мира и национального единства, Президент РТ, уважаемый Э. Рахмон год назад в своём ежегодном Послании парламенту, отметил имеющиеся у страны огромные ресурсы для производства экологически чистой электроэнергии и малый объем выбросов парниковых газов. «В случае использования «чистой» электроэнергии, производимой в стране, на электрических транспортных средствах, можно снизить потребность

⁹⁸Источник: <https://avesta.tj/2023/12/29/tadzhikistan-uvelichil-import-elektromobiliej-v-uhodyashhem-godu/> Avesta.tj - Все права защищены.

Таджикистана в нефтепродуктах, и таким образом содействовать охране окружающей среды и улучшению экологической ситуации в стране», — сказал Глава государства. Он поручил Министерству промышленности и новых технологий «принять конкретные меры для налаживания внутри страны производства электрических транспортных средств». Более того, в ходе Международного форума «Душанбе Инвест – 2023» в сентябре 2023 года, в котором приняли участие порядка 800 делегатов из более чем 30 стран мира, Эмомали Рахмон объяснил, почему стоит вкладываться в производство электромобилей. Он сказал, что Таджикистан имеет потенциал стать местом для производства электромобилей, поскольку в республике добывается алюминий с соблюдением всех экологических требований, также в стране развита «зеленая» энергетика, что являются основополагающими факторами для создания центра производства электромобилей, убежден Глава государства.

Кроме этого данный момент в республике ведется работа в области использования цифровизации (блокчейна) в сфере пассажирского автотранспорта.

Цифровизация – это процесс превращения аналоговых данных и рабочих процессов в цифровой формат. Она включает в себя использование цифровых технологий для автоматизации бизнес-процессов, улучшения уровня качества услуг, оптимизации производства и повышения эффективности работы организаций и предприятий в целом.

Эффективность использования инновационно-коммуникационных технологии на пассажирском автотранспорте в РТ, путем использования блокчейна т.е. распределенная база данных, предназначенная для хранения и передачи цифровых материалов между участниками системы.

В целом резюмируя вышеотмеченное можно формализовать разность традиционных операции и операций с использованием блокчейн системы организации перевозок пассажиров в сельской местности (табл. 4.1.).

Сравнения традиционного процесса перевозок пассажиров и процесса с
использованием блокчейн системы

Параметры	Традиционный процесс	Блокчейн системы (умные контракты)
Прозрачность	Задержки в выполнении обязательств, нарушение условий договора	Партнеры в рамках одной сети используют и предоставляют данные из одной системы онлайн, что гарантирует точность данных
Эффективность	Использование рабочей силы для утилизации и хранения документов требуют денежных затрат	Отсутствие документов исключает риск потери или дублирования информации
Индивидуальность	Часто не учитывают индивидуальные потребности сторон	Учет потребностей участников, разумные контакты, адаптация к особенностям работы партнеров
Удобность	Возможна задержка обмена данными, большая часть операций происходит в автономном режиме офлайн	Единая база данных для всех участников, цифровые данные, онлайн-доступ ко всей информации
Безопасность	Данные не синхронизируются между участниками и могут быть скрыты от участников, также может иметь место мошенничество	Данные будут проверены, добавлены, но не изменены. Риск мошенничества минимален

Источник: составлено автором

Таким образом, использование технологии блокчейн способно обеспечить большую прозрачность и скорость доступа к документам, а стоимость услуг снижается за счет прозрачности и открытости взаимодействия всех участников процесса функционирования на РСПАТУ.

В настоящее время во всех сферах Таджикистана решаются вопросы внедрения новых технологий. Например,

ГУП "Центр цифровизации сферы транспорта" Министерства транспорта РТ, созданный в соответствии с постановлением Правительства РТ от 29 декабря 2022 года №617.

ГУП «Центр цифровизации транспортной отрасли», прежде всего, заложил основу для внедрения и использования современных информационно-коммуникационных и телематических технологий для гармонизации, упрощения, повышения эффективности и безопасности деятельности

хозяйствующих субъектов, связанных с транспортной и дорожной отраслью, независимо от форм собственности.

С целью организации оцифровки отрасли транспорта и автомобильных дорог Центр обеспечивает полный охват статистических показателей отрасли: эффективное и целевое использование дорожной техники и механизмов; бюджетные средства, направляемые в отрасль: контроль за деятельностью пассажирских автотранспортных средств, паспортизацию автомобильных дорог и их объектов.

В Таджикистане за последние годы значительно увеличилось количество автомобилей. По данным УГАИ МВД РТ, до 1 марта 2024 года в республике официально зарегистрировано 666074 легковых, грузовых, пассажирских транспортных средств. Год назад это число было 601136.

В настоящее время в стране зарегистрировано 562 000 легковых автомобилей. В 1991 году на территории Таджикистана было зарегистрировано всего 216 тысяч легковых автомобилей.

Необходимо отметить, что ввоз транспортных средств, произведенных до 2013г., запрещен Постановлением Правительства РТ от 2 авг. 2023г. №355.

Импорт электромобилей в Таджикистан также растет. В 2023 году было закуплено более 3 тысяч электромобилей, в дальнейшем республика планирует увеличить их долю до 20-30%.

Такие меры запланированы в рамках «Программы развития электрического транспорта на 2023-2028 годы», проект которой разработан Министерством транспорта и утвержден Постановлением Правительства РТ от 31 октября 2022 года под номером 532.

Программа направлена на развитие технологий обслуживания электромобилей, в результате ее реализации появятся новые рабочие места и снизится зависимость Таджикистана от импортируемого топлива. Кроме того, с переходом на электромобили объем выбросов парниковых газов, которые в основном выбрасывают автомобили, уменьшается.

В 2022 году в Налоговый кодекс РТ внесены изменения, которые предусматривают ввоз в страну электромобилей без уплаты таможенных пошлин в ближайшие 10 лет, а также их освобождение от налогов и акцизов.

В Казахстане предлагается повысить цены на платные дороги. Об этом 15 февраля 2024 года заявил министр транспорта Марат Карабоев, сообщает [Zakon.kz](#). «Он говорит, что наши специалисты должны оценить, сколько денег потребуется, чтобы купить 1100 единиц техники для обслуживания дорог. Конечно, мы не можем заплатить за все это сразу». Он заверил, что повышение тарифов на платные дороги будет обсуждаться с сообществом.

Также с 1 марта 2024 года ограничения на большегрузные автомобили были введены в восьми регионах Казахстана. Об этом сообщило Министерство транспорта РК, пишет [Zakon.kz](#), каждый год весной вводится временное ограничение движения транспортных средств с нагрузкой более 8 тонн на одной оси для защиты дорог республиканского значения после зимы.

В 2024 году в Европейском Союзе запланированы изменения для водителей. Штрафы за серьезные нарушения правил дорожного движения должны применяться единообразно во всех странах-членах Содружества. Депутаты Европейского парламента поддержали предложение расширить сферу санкций.

Одно из предложений состоит в том, что при отзыве водительских прав в любой стране Содружества этот штраф (или наказание) должен применяться на территории всех государствах-членах сообщества. Цель состоит в том, чтобы посредством обмена информацией между государствами-членами водители, совершившие тяжкие преступления, не имели возможности снова сесть за руль автомобиля.

Тарифы на услуги по техническому осмотру автомобилей, которые были установлены в России еще осенью 2022 года, выросли с начала 2024 года. В большинстве регионов страны цены на технические осмотры легковых автомобилей выросли на 12%.

Японские компании Suzuki и Skydrive начали производство летающих автомобилей. Летающие автомобили впервые будут представлены в рамках Всемирной выставки Expo-2025 в городе Осака. Производители объявили, что приступят к созданию таких устройств. Ожидается, что через несколько лет они заполнят парки такси, а также будут использоваться для быстрой доставки врачей пациентам. Компания планирует продавать такие автомобили частным лицам в 2026 году, и первой моделью будет SKYDRIVE (SD-05), предназначенный для трех человек, включая пилота. Самое большое расстояние полета составит 15 км, и такой автомобиль будет приводиться в движение с помощью 12 электродвигателей. Производители сообщили, что максимальная скорость движения автомобиля составляет 100 км/ч. Он взлетает и приземляется вертикально.

Весь этот опыт зарубежных стран также можно использовать в условиях нашей страны для улучшения ситуации с организацией пассажирских перевозок на дорогах республики.

Информационное обеспечение для участников дорожного движения должно осуществляться за счет реализации ряда мероприятий. Нанесение высокоэффективной дорожной разметки, установка дорожных знаков, организация работ по оперативному реагированию на изменения в состоянии автомобильных дорог, погодных условий, чрезвычайные ситуации и ДТП, среди которых говорится и о внедрении современных электронных средств организации дорожного движения, дорожной связи и ИКТ.

Стремительное развитие автомобилестроения в мире стимулирует новейшие разработки в области радиоэлектроники и спутниковой навигации. Сегодня трудно представить себе путешествие по автомагистралям без GPS-навигатора, с помощью которого можно было бы обеспечить процесс управления определенными объектами (в том числе информационными), которые имеют специфические способы передвижения в определенном пространстве.

Возможности имеются у Центральной диспетчерской службы по контролю движения (GPS):

- контроль за подвижным составом в режиме онлайн;
- контроль за съездом автобусов с линии;
- возможность составления анализа выполненных рейсов с выявлением нарушений в электронном виде, ежедневного отчета для автопарка и руководства о нарушениях;
- разработка механизма материальной ответственности в случаях преднамеренной поломки GPS-оборудования водителями.

Мобильные приложения меняют стиль нашей повседневной жизни. Они уже оказали влияние на покупку билетов, а многие горожане уже не мыслят заказа такси без приложения. Многие пассажиры часто не знают точное направление, а иные не представляют, сколько нужно ждать автобус, из-за чего они не могут рассчитать время поездки.

Мобильное приложение позволяет:

- отслеживать движение автобусов по заданному маршруту;
- узнавать время прибытия на конкретную остановку;
- получать информацию о том, какие именно маршруты проходят через определенную остановку;
- узнать скорость движения автобусов;
- получить информацию о количестве автобусов на выбранном маршруте;
- добавлять маршруты в список избранных для быстрого доступа и другие полезные функции.

Преимущество безналичной системы оплаты проезда на транспорте либо автоматизированной системы оплаты является:

- повышение уровня безопасности и культуры обслуживания;
- систематическое обследование пассажирских потоков с целью повышения эффективности перевозок, а также учет проезда различных категорий пассажиров;

- прозрачность сборов оплаты проезда, а также увеличение его безналичного расчета;

- внедрение единой транспортной карты.

Таким образом, внедрение ИКТ на транспорте связано с проблемой, которая требует немедленного решения: это наличие и распространение доступной для широких слоев населения информации, умение ее использовать в повседневной практике.

Все это определенным образом требует организованной подготовки широких слоев населения, поскольку такое внедрение имеет ряд позитивных социально-экономических последствий: развитие инновационных видов деятельности, востребованность высококвалифицированных специалистов для разработки новых ИКТ, пригодных для использования на транспорте.

Минимум времени на дорогу, оптимальная скорость движения, безопасность на маршруте и возможность всегда оставаться на связи — основные предпочтения пассажиров и всех, кто управляет автотранспортными средствами.

Организация пассажирского автотранспортного обслуживания населения сельской местности требует выявления диспропорций в развитии системы автоперевозок, определение возможностей и направлений развития. В процессе анализа проводится оценка охвата населением села регулярными автобусными сообщениями; рассчитывается транспортная обеспеченность на селе; выявляются причины возникновения диспропорции в развитии пассажирских перевозок по сельской местности; определяются основные задачи по развитию системы пассажирских перевозок сельского населения в целом.

В сельской местности по следующим основным направлениям разрабатываются мероприятия по комплексному развитию системы пассажирских автоперевозок, в частности:

- развитие сети автодорог, сети линейных сооружений, маршрутной сети и производственно-технической базы;

-совершенствование пассажирских перевозок и контроля за работой автобусов путем диспетчерского управления;

-а также и социально-экономическое развитие коллективов предприятий.

Пассажиропоток в сельской местности, как правило, должен обеспечиваться автобусами, хотя на некоторых маршрутах может использоваться комбинированный автомобиль, предназначенный как для перевозки пассажиров, так и грузов. Автобусный маршрут в сельской местности соединяет районный центр и другие населенные пункты с областным центром. Автобусные маршруты должны быть организованы в ряде крупных населенных пунктах. Транспорт, работающий в сельской местности, может быть адаптирован к низкому пассажиропотоку, различным дорожным условиям, значительным колебаниям пассажиропотока в будние дни и сезоны года, а также наличию ручной клади или багажа пассажиров

Основная задача пассажирского автотранспорта в наше время в условиях сельских территорий - это, прежде всего, повышение качества работы и экономической эффективности транспортной системы за счет полного и своевременного удовлетворения потребностей сельского населения в транспорте.

В сельской местности основным средством передвижения является автотранспорт. Он обеспечивает связь между территориальными селитебными зонами с рабочими местами, центрами социального, культурного и бытового обслуживания.

Организация работы и функционирование пассажирского транспорта напрямую отражается как на уровне функционирования технологии сельскохозяйственного производства, так и на уровне социального развития села.

Правильная организация транспортного сообщения в сельской местности нашей страны создает следующие возможности:

- сокращение времени движения населения на пассажирском транспорте и, таким образом, обеспечение роста национального дохода;

- расширение возможности сельских жителей за счет предоставления социальных, культурных и бытовых услуг;
- сокращение текучести кадров и уровня безработицы;
- создание условий для экономическо-эффективного и рационального использования трудового потенциала.

Решение таких задач требует научно обоснованного подхода к исследованию совершенствования процесса пассажирских перевозок в сельских районах страны.

В сельской местности в настоящее время автобусное сообщение развито не так сильно, но в целом за счет увеличения протяженности сети маршрутов, соединяющих населенные пункты с районными и областными центрами, а также количества автотранспорта развитие идет полным ходом. То есть развитие транспортной сети и маршрутов пока не охватывает практически все труднодоступные населенные пункты.

В целом отрицательными сторонами существующей формы автотранспортного обслуживания сельского населения являются:

- разобщенность пассажирского автотранспорта по хозяйственным делам, которая еще сопровождается слабой ремонтно-восстановительной базой либо ее отсутствием, что снижает технико-эксплуатационные показатели деятельности данного вида транспорта;
- организация работы пассажирского транспорта в сельских местностях носит несистемный характер, т.е. не имеет четкого планирования и учета.

За рубежом также недостаточно развит пассажирский транспорт в сельской местности.

В них наиболее современными формами пассажирского обслуживания населения сел являются:

- использование заказов, которые обслуживают рабочие и школьные движения⁹⁹;

⁹⁹Н.И. Piper R.R. Transit strategies for suburban communities. Journal of the American Institute of Planners, {977, v.43, p. 380-385. Erprobung des alternativen Linien und Bedarfsbetriebes mit Bussen „TV“, 1980, ZI , j/1 , 47 p.p.446. banister D. TrcmSport mobility in Interurban Areas: A caße Studu Approach in South Oxfordshire.-Reqf. Stud., UM).

- «...применение автобусов в качестве такси»¹⁰⁰;
- «...совместное использование автобусов различной вместимости, особенно малой вместимости»¹⁰¹;
- «...перевозки на основе государственных субсидий либо дотации»¹⁰²;
- «...использование разнообразных комбинированных и других систем»¹⁰³.

Принимая во внимание опыт зарубежных стран в целом, следует отметить, что сопутствующими факторами разницы между потребностями сельского населения и его удовлетворенностью являются:

- недостаточное или ограниченное количество автобусов, произведенных в соответствии с требованиями сельских условий;
- отсутствие передовых инновационных коммуникационных технологий, в том числе баз данных о мобильности сельского населения;
- наличие сельских поселений с очень небольшой численностью населения;
- качество и состояние автодорог в некоторых труднодоступных населенных пунктах на территории сельской местности;
- не очень высокая плотность сети автомобильных дорог;
- отсутствие конкурентоспособной и экономической оценки эффективности деятельности автопредприятий с действующей системой планирования.

Основными критериями компоновки систем пассажирского транспорта в сельской местности должны быть прежде всего: эксплуатационные расходы, затраты времени на передвижение населения, инвестиции, повышение комфорта и безопасности транспорта.

¹⁰⁰Weaver V.C., Lunclberd & D. Rural public transportation: North Dakota case study.- Transp. Res. Rec., 1977, /636, p. 44-46. i39. Rural public transportation poor relation. Built environment, 1975, VI, /2, p.119-120. Taw Valley Rural Transport Experiments: Tfye / valley car Service A report by the devon rutex working group.-TRRL Suppl. Rept., no 7/570.

¹⁰¹ Car Ownership and the Rural Transport problem,-Transport, v. 36, V5, 1975, p. 409-HZ. Jackson R.L., Martirv P.H. The economics of contract bus services.-TRRL Lab. Rept., 1979, VMS, p.p.

¹⁰²Z. Experimenten in het openbaar vervoer op het platteland „Otar“, m, 63, /6, p.376-379.

¹⁰³S. Dekindt Horace Grpffer Pierse. Simulation d'une ligne d'autobus. Ier Symposium irrte reduite.

Ученый Хрущев М.В. исследовал мобильность населения внутри хозяйства¹⁰⁴. Однако он затронул только вопрос организации обслуживания пассажирского автотранспорта для отдельной группы, то есть для учащихся.

Следует отметить, что комплексное решение проблемы обслуживания пассажирского автотранспорта сельского населения на сегодняшний день в полной мере не разобрано.

Мы с уверенностью отмечаем, что, основываясь на этих утверждениях, существует необходимость и у нас в исследованиях в этой области, и это также актуально.

В связи с этим, целью текущей части диссертации является совершенствование организации сельских пассажирских перевозок на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологий.

В соответствии с поставленной целью, организация сельских пассажирских перевозок на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологий определила задачи:

- исследование особенностей формирования пассажирских потоков на территории сельской местности;
- разработка экономико-математической модели подвижности населения сельской местности;
- разработка путей совершенствования организации сельских пассажирских перевозок на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологий.

В процессе написания данного параграфа диссертации для анализа объекта мы использовали статистические материалы отдельных территориальных зон.

Результаты проведенных анализов могут быть использованы в транспортных учреждениях, при решении вопросов реконструкции существующих систем транспортного обслуживания в сельской местности.

¹⁰⁴Хрущев М.В. Методика расчета схем автобусных маршрутов в городах с использованием ЭВМ. В сб.: Техничко-экономические проблемы работы автомобильного транспорта. Труды МИЭИ.

Развитие системы организации сельских пассажирских перевозок на основе внедрения инновационно-коммуникационных технологий должно базироваться на оптимизации взаимодействий составляющих элементов, таких как транспортная и маршрутная сеть, материально-техническая база пассажирского автотранспорта, а также технология, организация сельских пассажирских перевозок на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологий. Критерием этой системы являются как затраты времени передвижения населения, так и минимум затрат средств на ее осуществление.

Предлагаемая комплексная мера по осуществлению подвижности сельского населения позволяет значительно снизить трудоемкость организации сельских пассажирских перевозок на основе внедрения инновационно-коммуникационных технологий. Считаем, что это связано с внедрением разрабатываемой системы тарифов на обслуживание пассажирского автотранспорта населения сельской местности, которой посвящена следующая часть диссертационной работы.

И как было отмечено выше для дальнейшего исследования проблемы организации сельских пассажирских перевозок на основе внедрения инновационно-коммуникационных технологий необходимо совершенствовать технологию сохранности востребованного пассажирского подвижного состава, обуславливаемого специфическими особенностями сельской территории, создать материально-техническую базу, разработать требования к конструкциям этих автобусов.

Развитие инноваций в РТ является существенным приоритетом политики правительства страны в сфере экономики. Потому этот вопрос был поднят еще в 2016 году в Послания Лидера нации, Президента Республики уважаемого Эмомали Рахмона на Маджлиси Оли РТ от 20 января 2016 года¹⁰⁵.

¹⁰⁵www.president.tj Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г.

Уже сейчас среди важнейших направлений развития экономики выделяются инновационные мероприятия, направленные на устойчивое и динамичное развитие страны в инновационном формате, т.е. на повышение эффективности использования возможностей и ресурсов во всех отраслях народного хозяйства и на предотвращение уязвимости национальной экономики в долгосрочной перспективе.

Основной целью инновационного развития пассажирского транспорта является разработка и внедрение научно-практических достижений, которые приведут к качественному и устойчивому развитию автомобильного транспорта.

Система пассажирского транспорта в пределах территориальных зон страны должна обеспечивать экономическую эффективность использования инновационного потенциала и развития отраслей экономики.

По этой причине Кутейников А. отмечает, что : «...инновации как способ удовлетворения потребностей общества продвигаются вперед на основе достижений науки»¹⁰⁶.

Также П.Д. Ходжаев считает, что: «инновация – это конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формированию инновационной экономики»¹⁰⁷.

Поэтому мы считаем, что инновации - это нововведения в различных областях коммуникаций и других технологий, результатом которых является, прежде всего, снижение эксплуатационных расходов и получение максимальных возможностей.

Учитывая все вышесказанное, мы считаем, что концепция развития инновационных коммуникационных технологий в пассажирском транспорте будет реализована с точки зрения:

¹⁰⁶Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ - М.: Наука, 1990. -С.12-13.

¹⁰⁷Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ. ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

-повышения уровня качества обслуживания пассажиров, удовлетворение запросов пассажиров и реагирование на тарифную политику являются важными показателями, которые устанавливают уровень конкурентоспособности и в то же время являются средством завоевания РСПАТУ;

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

-финансирования инновационных коммуникационных технологий должно основываться на основе грантов и финансироваться за их счет;

-повышения качества обслуживания пассажирских перевозок позволяет нам сегодня перейти от конкуренции к сотрудничеству между государством и частным сектором. Поскольку разработка модели сотрудничества государством с частным сектором является единственным средством полного удовлетворения потребностей сельского населения за счет комплексного предоставления автотранспортных услуг;

-согласования интересов пассажиров с интересами перевозчиков и разработка эффективных инновационно-коммуникационных технологий обслуживания сельского населения имеют решающее значение для бесперебойного функционирования обеих сторон.

Также отметим, что экономика страны столкнулась с новым направлением проблем развития. В нем научно обоснованные изменения инновационно-коммуникационных технологий играют важную роль. В этих условиях возникла проблема развития инновационной деятельности, необходимость максимального использования научного и кадрового потенциала предприятий.

На основе вышеизложенного предложены приоритетные направления развития инновационно-коммуникационных технологий в РСПАТУ, решение которых не обойдется без помощи государства, и которые представлены в таблице 4.2.

Приоритетные направления развития инновационно-коммуникационных
технологии в РСПАТУ

№ п.п	Приоритетные направления развития инновационных и коммуникационных технологий РСПАТУ
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	А также и развитие линейных сооружений пассажирского автотранспорта на основе внедрении инновационно-коммуникационных технологии

Источник: предложено автором

Но, к нашему сожалению, объем инвестиций со стороны государства в инновационные технологии, которые могут улучшить управление транспортными потоками и сделать поездки более комфортными и безопасными для пассажиров, ограничен.

Кроме того, существует другие направления инновационного развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, которые могут улучшить управление транспортными потоками и сделать поездки более комфортными и безопасными для пассажиров. Это, прежде всего внедрение централизованного диспетчерского управления и контроля за перевозочным процессом, а также системы автоматизированного регулирования деятельностью терминалов позволит пассажирам владеть всей необходимой информацией о режимах работы терминалов, пассажирского транспорта,

расписаниях движения, изменениях в расписаниях движения, возможности бронирования мест на маршруты дальнего следования.

Автоматизированная система управления терминалом должна выполнять следующие функции:

- обеспечение терминалов современными информационно-коммуникационными технологиями, функционирования информационно-сетевой связи между терминалами, государственными органами управления, а также обратной связи с пассажирами;

- обеспечение соблюдения расписаний и графиков маршрутов;

- учет, анализ, координация и корректировка графиков движения всех автобусных маршрутов;

- диспетчеризация – своевременный прием и отправка, пересадка пассажиров;

- предоставление справочной информации о маршрутах, вариантах и видах транспорта следования до пункта назначения;

- централизованный учет продажи билетов и сборов, предоставление льгот пассажирам, обеспечение эффективной системы контроля за оборотом денежных средств с использованием современных технологий;

- постоянное взаимодействие с перевозчиками.

Решение задачи освоения инновационно-коммуникационных технологий инфраструктуры пассажирского автотранспорта предусматривает:

- создание базы данных по инновационным технологиям содержания инфраструктуры пассажирского автотранспорта с учетом опыта зарубежных стран;

- реализацию мер поддержки государства по разработке и адаптации инновационно-коммуникационных технологий, содержания объектов инфраструктуры пассажирского автотранспорта в климатических условиях сельских территории;

- наличие мотивации использования инновационно-коммуникационных технологий организациями, занимающиеся содержанием инфраструктуры

пассажирского автотранспорта. Пересмотр нормативно-правовых актов и документов на базе инновационно-коммуникационных технологий с целью внесения решения инновационного уровня.

С целью укрепления сельского образа жизни, развитие инновационно-коммуникационных технологий должно сопровождаться соответствующим развитием социальной сельской среды: улучшение условий жизни жителей сел, повышения уровня обустройств сельских населенных пунктов объектами инновационно-коммуникационных технологий в сфере пассажирского автотранспорта. Поэтому в долгосрочной перспективе наряду с мерами поддержки, направленными на развитие сельской экономики и ее индустриализацию, необходима реализация мер социальной направленности.

В частности, обеспечение роста уровня жизни сельского населения, создание комфортной среды его жизнедеятельности, повышение престижа проживания и работы в сельской местности. Обеспечение доступности современных услуг связи для населения в сельской местности, прежде всего в отдаленных и малочисленных населенных пунктах;

Население сельской местности является хранителем специфического и традиционного образа жизни и культуры. Сельская местность, как социально-территориальная зона обеспечивает воспроизводство общественных ценностей, которые не поддаются стоимостной или количественной оценке. Оно выполняет общенациональные функции, главными из которых являются следующие функции:

- демографическая - обеспечение рабочей силой, пополнение демографического потенциала, миграция, урбанизация;
- социально-культурная – сохранение традиций, духовный менталитет;
- производственная - удовлетворение общественной потребности в продовольствии и сырье;
- рекреационная – создание объектов отдыха, туризма, дач, оздоровления и др.;

-природоохранная функция - сохранение природного потенциала, такие как воды, почв, природных ландшафтов, растительности и заповедников.

Для решения этой задачи политика власти должна быть направлена на устойчивое развитие сельской местности в целом, включающее три основных элемента: развитие экономики сельской местности, развитие территорий сельских местностей и развитие человеческого потенциала.

Так как в последнее десятилетие экономика сельской местности развивалась высокими темпами, тем не менее, выделяются следующие проблемы, замедляющие потенциала экономического развития сельской территории:

- Низкий уровень конкурентоспособности в некоторых районах страны, отсталость инновационно-коммуникационных технологий пассажирских перевозок в сельской местности.

- Отсутствие механизма продвижения и внедрения научных разработок в области новых инновационно-коммуникационных технологий.

- Нехватка ресурсов для развития, обусловленной инвестиционной привлекательностью удаленных территорий.

- Отсталость сельских территорий в развитии инфраструктуры: дефицит электроэнергии, низкий уровень технического состояния сети автодорог в удаленных районах, слабая обеспеченность сел доступом интернета, которые затрудняют сбор информации для автоматизации транспортного процесса.

- Низкий уровень качества жизни, территориальное благоустройство, доступ к социальным услугам, что способствует оттоку активной части населения, особенно молодежи, в качестве потенциала развития сельских районов.

Обеспечение развития вышеотмеченных потенциалов осуществляется путем реализации следующих задач, которые считаются основным:

- развитие сети автомобильных дорог, отвечающих требованиям международного уровня и соединяющих села с основной сетью автомобильных дорог, увеличение числа регулярных пассажирских перевозок с

административными центрами, вооруженными инновационными коммуникационными технологиями;

- благоустройство населенных пунктов, расположенных в сельской местности;

- повышение качества социальных услуг населению и объектам общественной инфраструктуры;

- оборудование материально-технической базы, отвечающее требованиям современного рынка труда, технологическое и социальное развитие отраслей сельского хозяйства.

- Факторы, отрицательно влияющие на рост транспортно-логистических узлов и развития РСПАТУ:

- потребность в пассажирском автотранспорте, связанной с трудовой миграцией, не удовлетворяется имеющейся системой перевозок пассажиров;

- несоответствие темпов развития транспортной инфраструктуры темпам развития инновационных транспортных и логистических объектов;

- требуется модернизация сети автодорог для обеспечения развития транспортно-логистических узлов и реализации услугами пассажирского транспорта в территории сельской местности;

- недостаточный темп развития инфраструктуры транспорта для полного обеспечения перевозок пассажиров в зонах экономического развития и для обеспечения транзитных пассажирских потоков, проходящей по территории сельской местности страны;

- необходимость расширения сети маршрутного транспорта для увеличения объемов обслуживаемых пассажиров и полного использования пропускной способности;

- общей проблемой является износ основных фондов и инфраструктуры. Основные фонды обновляются недостаточными темпами;

- обеспечение возрастающей подвижности населения, повышение качества обслуживания пассажирского автотранспорта.

Основными направлениями решения этой задачи являются:

- развитие пассажирского автотранспорта;
- функционирование системы пересадочных пунктов;
- увеличение эксплуатационной скорости пассажирского автотранспорта;
- функционирование сети пассажирских терминалов на территории областей;
- совершенствование системы межобластных автобусных перевозок пассажиров;
- оптимизация сети маршрутного автотранспорта;
- развитие навигационной системы управления перевозок пассажиров автотранспортом (ГЛОНАСС/GPS);
- внедрение электронной системы продажи билетов, развитие системы безналичной оплаты с использованием пластиковых карт на пассажирском автотранспорте.

Поощрение практики совместного использования автомобилей и практики создания автомобильных клубов в сельской местности: реакция на эти практики со стороны правительства.

В секторе пассажирских перевозок мы продолжаем наблюдать тенденцию к повышению мобильности в сочетании с более быстрой и гибкой реализацией потребности в мобильности и увеличением использования частных автомобилей. Это заметно в увеличении величины транспортных потоков, сдвигах в отношении используемых видов транспорта, высокой зависимости от автомобиля и т.д.

В то же время, значительные ограничения в развитии экономики возникли в связи с недостаточным развитием транспортной системы на основе внедрения коммунально-инновационных технологий. Сегодняшние объемные и качественные характеристики пассажирского транспорта на территории села, особенно его инфраструктура, не позволяют полностью и эффективно решать задачи экономики, в том числе задачи удовлетворения потребностей инновационного сектора в высококачественных транспортных и логистических

услугах.

На низком уровне находится инновационно-коммуникационная технология, которая является ключевым фактором в развитии парков пассажирских перевозок, особенно при перевозках на труднодоступных территориях в горных районах. Наблюдается значительная отсталость работы пассажирского транспорта по экологическим направлениям.

Инновационный вариант развития предполагает сбалансированное развитие комплекса сельских пассажирских перевозок страны, что позволит обеспечить транспортную модернизацию для повышения качества жизни населения путем внедрения инновационных коммуникационных технологий.

Для этого сохраняется ряд особенностей, в частности:

- реализация транспортных проектов, обеспечивающих доступ к месторождениям полезных ископаемых в труднодоступных районах;
- развитие инновационных коммуникационных технологий, которые обеспечивают реализацию транзитного потенциала страны с другими государствами.

В настоящее время отличительными особенностями развития инновационно-коммуникационных технологий пассажирской системы автотранспорта могут являться:

- увеличение объема пассажирских перевозок автотранспортом;
- повышение спроса населения на услуги доступных пассажирских перевозок за счет максимального обеспечения свободы личного времени.

С учетом вышеотмеченного предполагается развитие системы пассажирского автотранспорта в сельской местности страны. В этом направлении важным является развитие парка автобусов, сопоставимого с мировым уровнем технико-эксплуатационным и экономическим параметрам, повышение регулярности их движения, развитие инновационно-коммуникационных технологий, обеспечивающих скоростные перевозки пассажиров.

В целом, учитывая приоритеты и энергетический потенциал страны, а

также опыт зарубежных партнеров, считаем, что развитие инновационных коммуникационных технологий в инфраструктуре пассажирского автотранспорта на основе внедрения парка электробусов и электромобилей на территории сельских районов республики приведет к повышению уровня конкурентоспособности пассажирского транспорта, вопрос о котором будет рассмотрен в следующем параграфе.

4.2. Исследование факторов, характеризующих уровень конкуренции на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг

В данный момент в Республике Таджикистан основой развития РСПАТУ является конкурентоспособность негосударственных автоперевозчиков. Так как конкурентоспособность в этой сфере действительно высока, перевозчикам приходится изобретать новые способы для завоевания доли РСПАТУ, путем создания дополнительных конкурентных преимуществ перед партнерами.

Поскольку основой отношений РСПАТУ является конкуренция перевозчиков как движущая сила транспортных отношений, быстрый переход экономики страны на рынок требует таких научных исследований, как «конкуренция» и «конкурентоспособность».

Сам термин «конкуренция» происходит от латинского слова «concurrere» определяется как форма взаимного столкновения интересов хозяйствующих субъектов.

При определении теоретических концепций мы приписываем особый тип справедливой экономической конкуренции, которая, при равных возможностях сторон, дает преимущество стороне, имеющей способности и инициативы больше получить значительную долю рынка. Конкуренция в развивающихся условиях экономики должна стимулировать стремление к получению прибыли путем повышения качества предоставляемых услуг.

Что касается, конкуренции на РСПАТУ - это конкуренция между субъектами, которые занимаются перевозкой в сельской местности и ожидают дальнейшего развития.

Понятие конкурентоспособности услуг пассажирского автотранспорта приводит к дифференциации определенных свойств услуг, предоставляемых одним субъектом относительно другому. В этом случае конкурентоспособность как оценка приоритета позволяет эффективно удовлетворять потребности населения в пассажирских перевозках. Конкурентоспособность выявляет уровень качества услуг перед аналогами. Таким образом, сделаем вывод, что она определяет качественные и стоимостные значения услуг, которые потребители оценивают с точки зрения удовлетворенности. Важно отметить, что при определении конкурентных преимуществ перед конкурентами необходимо обращать внимание на потребительские требования и следить за тем, чтобы они оценивались положительно.

Поэтому выделим следующие признаки, определяющие уровень конкурентоспособности в РСПАТУ:

- владение конкурентными преимуществами услуг путем сравнения рынка в условиях развития конкуренции;
- существование различных категорий, а именно: индивидуальные предприниматели, отраслевые и национальные компании;
- наличие приоритета взаимовыгодных интересов обслуживающих субъектов с учетом факторов внешней и внутренней среды (рис. 39.);
- трансформация конкуренции между субъектами пассажирского автотранспорта с помощью одной из двух противоположных, но взаимодополняющих тенденций развития: конкуренция и интеграция.

Интенсивность конкуренции в РСПАТУ зависит от перспектив развития отрасли по двум причинам: от роста спроса на пассажирские автотранспортные услуги; от ухода слабых игроков в условиях развития транспортно-логистических услуг.

Поскольку динамика современной среды вынуждает компании искать новые способы увеличения конкурентных преимуществ, они вынуждены снижать тарифы за счет рационализации организации и управления процессом

перевозки пассажиров, тем самым полностью удовлетворяя потребности клиентов.

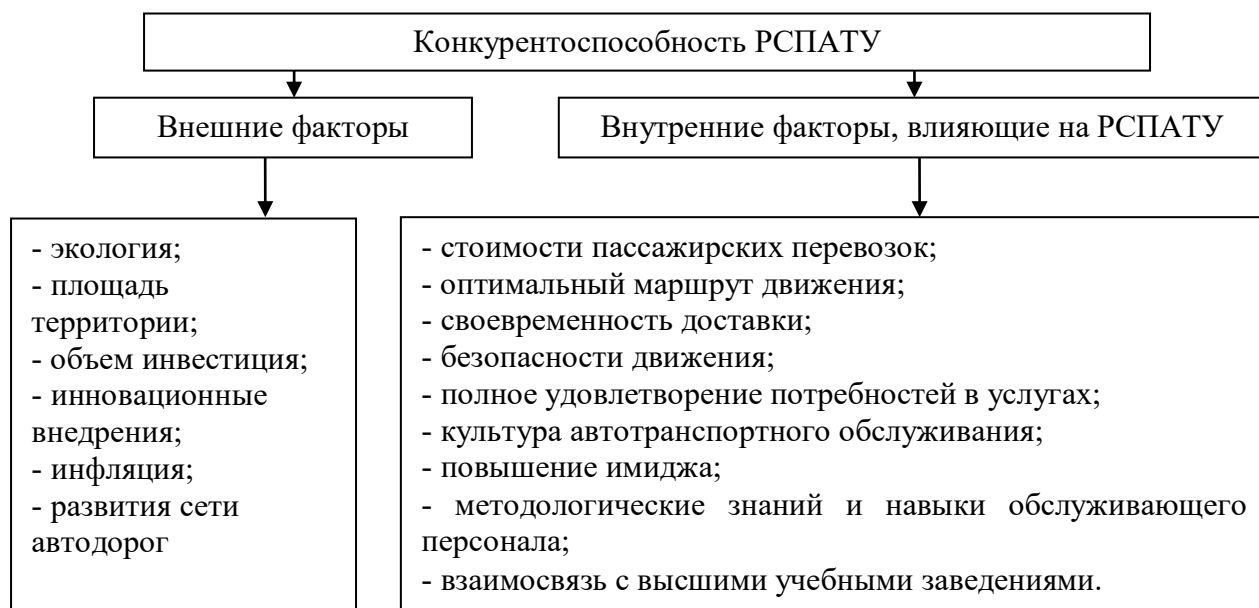


Рисунок 39 – Факторы, влияющие на уровень конкурентоспособности субъектов РСПАТУ

Источник: составлено автором

В условиях развития конкурентных рынков сельских пассажирских автотранспортных услуг обычно выполняются следующие задачи:

-определение и установление адекватной стоимости предоставляемых на рынке сельских пассажирских автотранспортных услуг часто рассматривается как регулятор предложения, так что оно может быть реализовано в соответствии со спросом, а также создает барьер для развития монополии;

-распределение прибыли, связанное с эффективностью использования расходуемых ресурсов и выравниванием стоимости транспортных услуг, предоставляемых индивидуальными предпринимателями, рассматривается как необходимость инновационного повышения экономической эффективности.

Как отметили исследователи, занимающие вопросы конкуренции, что: «...при монополии имеют место участники, доля которых на рынке составляет уже 85% и выше. И при 100 % доле рынок является чистой монополей»¹⁰⁸.

Эксперименты показывают, что конкуренция классифицируется по следующим признакам:

¹⁰⁸Оливье А. Международный маркетинг / А. Оливье, А. Дайан, Р. Урсе // М.: Экономика. – 2002. – С. 513.

- ценовые и неценовые признаки рыночного соперничества;
- соблюдение справедливой и недобросовестной деловой этики в сфере услуг автомобильных пассажирских перевозок;
- постоянные и временные признаки;
- свободные и регулируемые признаки, учитывающий характер развития РСПАТУ;
- признаки целенаправленного и хаотичного существования целей;
- индивидуальные, внутриотраслевые, межотраслевые и национальные признаки развития масштабов конкуренции.

Поскольку на конкурентном рынке сельских пассажирских перевозок борются перевозчики, предлагающие определенный объем по разумной и адекватной цене, основными методами борьбы с конкуренцией являются следующими:

- увеличение объема потребительских свойств пассажирских автотранспортных услуг - неценовая конкуренция;
- конкуренция с помощью маневрирования ценами, лидерство, льготы и оплаты - ценовая конкуренция¹⁰⁹.

Также вопросами оценки конкурентоспособности нами рассмотрены в работах зарубежных и отечественных ученых: Багиева Г., Бобоева О., Ефремова В., Котлера Ф., Кея Дж., Коно Т., Минтсберга Г., Пралада С., Раджабова Р.К., Улицкого М.П., Факерова Х.Н., Фатхутдинова Р., Фохакова А.С., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д., Юданова А. и др.

Следует отметить, что важнейшим условием успешного развития пассажирского транспорта в условиях развивающейся экономики является высокая конкурентоспособность предоставляемых услуг потребителям.

Для достижения этой цели считаем, что конкурентоспособность пассажирских автотранспортных услуг в основном определяется следующими двумя факторами: первое, - уровнем стоимости услуг и второе, - уровнем

¹⁰⁹Некоторые особенности рынка транспортных услуг на современном этапе // Проблемы устойчивости социально-экономического развития в условиях глобализации// Материалы международной научно-практической конференции (г. Душанбе, 8-9 апреля 2015 года). – Душанбе: «Сумани Кудрат», 2015. - С.66– 69.

качества предоставляемых услуг. Поэтому считается, что снижение стоимости и повышение качества пассажирских перевозок является важнейшим условием повышения конкурентоспособности.

На первый взгляд кажется, что снижение стоимости перевозок может быть, достигнуто за счет снижении эксплуатационных расходов, но следует отметить, что путем повышения производительности транспортных средств и рационализации транспортных процессов также можно достичь этой цели.

То, что относится к качеству обслуживания пассажирского автотранспорта, оно определяется выполнением рейса в соответствии с графиком движения и уровнем комфорта. В этом случае важнейшим показателем качества обслуживания является время доставки пассажиров, которые зависит от уровня эксплуатационной скорости подвижного состава. Следует, отметить, что это не только зависит от уровня технических параметров подвижного состава, но и от уровня развития транспортной инфраструктуры сельских территорий.

Следует также отметить, что конкурентоспособность субъектов РСПАТУ зависит не только от уровня стоимости и качества конкретных транспортных услуг, но и от уровня их диверсификации и имиджа.

Существуют также важные факторы, непосредственно влияющие на уровень конкурентоспособности субъектов пассажирских перевозок, такие как качественное выполнение технического обслуживания и ремонта транспортных средств, организация платных автостоянок. В то же время для повышения уровня рентабельности субъектов РСПАТУ необходимо выполнение ряда других работ, таких как аренда помещений в качестве складов, продажа и торговля запчастями и материалами, а также производственных помещений.

В современных условиях особое значение в осуществлении конкурентных преимуществ путем повышения качества транспортных услуг приобретает оперативная реализация, если субъекты РСПАТУ внедряют инновационные мероприятия.

Первым шагом к реализации этих целей является оценка конкурентоспособности транспортных услуг с использованием экспертного метода. Она дает возможность выявить основные факторы с характерными особенностями, которые оказывают существенное влияние на развитие РСПАТУ, выявить слабые и сильные стороны, разработать и осуществить мероприятия по укреплению сильных сторон и устранению слабых, что в данном случае нам помогает определение коэффициента конкурентоспособности транспортных услуг, который рассчитывается по следующей формуле:

$$k_j = \sum_{i=1}^n D_i \left(\frac{P_{ij}}{P_{in}} \right) \beta_i, \quad (4.1.)$$

где, k_j - коэффициент оценки конкурентоспособности услуги; n - параметров характеристик услуг, которые рассматриваются при принятии решения о покупке услуг; D_i - коэффициент значимости услуги для потребителя i -го параметра; P_{ij} - значение i -го параметра для j -й услуг; P_{in} - значение i -го параметра, которое позволяет полностью удовлетворить потребность; β_i - коэффициент, учитывающий направление изменений (улучшение или ухудшение) исследуемых параметров; оно равно $+1$, если увеличение способствует росту конкурентоспособности, например, имеются скидки для постоянных клиентов и равно -1 , если увеличение приводит к снижению конкурентоспособности, например высокая цена.

При этом могут, выбраны следующие параметры как размер тарифов; форма оплаты; скидки; содержание экспедиционных услуг; наличие лицензий и др.

Групповая оценка может быть получена только в случае согласия экспертов. Поэтому при использовании экспертного метода следует проверить целесообразность экспертной оценки. Согласованность мнений экспертов можно проверить путем расчета коэффициента координации Кенделя.

Оценка компетентности экспертов возможна, когда все участники опроса работают в одной сфере.

Также конкурентоспособность может определяться с учетом весомости автотранспортных услуг и рынков, на которых они реализуются:

$$K_{\text{АТП}} = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n (a_i b_j k_{ij}), \quad (4.2)$$

где, $K_{\text{АТП}}$ - коэффициент конкурентоспособности; m - число анализируемых услуг; n - число сегментов рынка; a_i - удельный вес i -й услуги в общем объеме реализации в денежном выражении; b_j - показатель стабильности сегмента рынка услуг; k_{ij} — конкурентоспособность i -й услуги, реализуемой на j -м сегменте рынка.

Работа Аболонина С.М. имеет определенный интерес, представляя следующую оценку конкурентоспособности¹¹⁰:

$$K_{\text{АТП}} = K_{\text{кач}} \cdot K_{\text{имидж}} \cdot K_{\text{цены}}, \quad (4.3)$$

где, $K_{\text{кач}}$, $K_{\text{имидж}}$, $K_{\text{цены}}$ — коэффициенты конкурентоспособности соответственно по качеству, имиджу и цене.

От эффективности и качества предоставляемых услуг на пассажирском автомобильном транспорте в полной мере зависит себестоимость, производительность труда, конкурентоспособность большинства отраслей экономики страны.

К примеру, эффективность и качество автотранспортных услуг, способствующих созданию конкуренции в различных секторах РСПАТУ и дающих право оказывать услуги наиболее конкурентоспособному субъекту, напрямую зависит от совершенствования госрегулирования в области автотранспортной деятельности, которое нас заинтересовало в процессе выполнения данного исследования.

При формировании рыночной модели в транспортной отрасли на основании процессов реструктуризации, регулирования и интеграции для каждого из видов пассажирского автотранспорта выбрана модель, которая в большей степени отражает комплекс основных экономических и других отношений как между участниками РСПАТУ и государством, так и между

¹¹⁰Аболонин С.М. Исследование конкурентов АТП // Автомобильный транспорт. 2002. № 2. С. 26-27.

участниками самого рынка. Кстати этот вопрос также нами рассмотрен в процессе диссертационного исследования.

РСПАТУ в современных условиях должен предложить смешанную модель, основанную на механизме свободной конкуренции. В этих условиях методы и средства регулирования РСПАТУ государством становятся еще более важными.

Основной чертой чистой конкурентный рынок является наличие большого числа независимых перевозчиков. Фирмы практически ничего не тратят на рекламу и не занимаются специальным стимулированием сбыта своих услуг. Ни одна из фирм не устанавливает свою цену, но каждая из них приспосабливается к установившейся рыночной цене. Перевозчик может получить ту же самую цену за единицу транспортной услуги (или за одну поездку) при большем или меньшем их производстве. Запрашивать более высокую, чем существующая рыночная цена, было бы бесполезно. Новые фирмы могут свободно входить, а существующие – покидать рынок с чистой конкуренцией.

Модель совершенной конкуренции перевозчиков формируется на основе двух основополагающих принципов, которые считаются важными не только для развития экономической эффективности, но и для реализации на практике. Монополия на транспортном рынке может быть, как результат географического местоположения потребителей, так и естественной монополией, вызванной объективной необходимостью сократить транспортные расходы в долгосрочном плане.

Имеются три причины существования монополии:

- первая заключается в существовании некоторого числа естественных монополий, издержки которых минимизируются тогда, когда весь выпуск производится только одной фирмой;

- вторая причина состоит в том, что монополист может обладать контролем над источником сырья или в области некоторых специальных технических знаний;

- третья причина - это предоставление государством монопольных прав одной единственной фирме.

Поведение монополиста, который устанавливает разные цены на один и тот же вид транспортных услуг, основано на том факте, что для объектов, спрос на транспортные услуги которых является эластичным, то есть для клиентов, которые могут сменить перевозчика или вообще отказаться от поездок, в этих случаях монополист устанавливает более привлекательную цену.

А для тех клиентов, чьи требования неэластичны, то есть для тех, у кого нет альтернативных вариантов, устанавливается высокая цена. В результате деятельности доход и в целом прибыль также могут быть значительно увеличены. Спрос является эластичным, если эластичность спроса по цене больше 1, спрос является неэластичным, если эластичность по цене меньше 1; если же эластичность равна 1, то спрос имеет единичную эластичность.

Прибыльный рост обусловлен тем, что в случае абсолютной ценовой дискриминации монополист продает каждую дополнительную транспортную услугу с предельными затратами и, как следствие, может продавать услуги в максимально возможной степени на конкурентном рынке пассажирских автотранспортных услуг.

Это означает, что ценовая дискриминация снимает ограничения для монополиста в объеме предоставляемых услуг.

Если, с одной стороны, у монополистического перевозчика есть возможность увеличить прибыль, с другой стороны, он компенсирует разницу в ценах для нуждающихся клиентов, позволяя нуждающимся клиентам воспользоваться его услугами, и в целом рынок будет предлагать все больше и больше услуг автомобильных пассажирских перевозок.

Целью любой транспортной фирмы является максимизация прибыли. Препятствуют этому издержки производства и спрос. Чем выше издержки, тем меньше при существующей цене прибыль, тем меньше у перевозчика

возможность совершать транспортную работу, и, наоборот, при уменьшении издержек они готовы предложить клиентам больше услуг. Прибыль не всегда является главным стимулом деятельности фирмы; известны перевозчики, которые не могут зарабатывать прибыль. Однако допущение максимизации прибыли уже любого перевозчика способного дать разъяснение и поведению предприятия, пользующегося дотациями (субсидиями) и определить направление политики транспортных органов.

По существу, эта прибыль не является таковой в экономическом понимании, поэтому ее иногда называют не прибылью, а «нормальным доходом». Подобной классификации издержек не существует в настоящее время на транспорте нашей страны. Это объясняется отсутствием опыта предпринимательства в области транспорта.

Можно все перечисленное сократить и уменьшить соответственно количество перевозимых пассажиров. Изменить объем услуг за короткий промежуток времени практически невозможно, так как при увеличении объемов предложения увеличиваются как переменные, так и постоянные затраты. Долгосрочный временной интервал представляет собой отрезок времени, достаточный для того, чтобы изменить величину постоянных затрат.

Западная экономическая теория транспорта давно пришла к выводу, что зависимость долговременных средних издержек от объема перевозок имеет на графике вид кривой с ровным протеканием на достаточно длительном интервале объемов перевозок. Отсюда следует, что в области транспортного бизнеса могут на равных конкурировать крупные, средние и мелкие перевозчики.

Транспортное предприятие может долго увеличиваться, пока не исчерпает эти возможности. У него будет отдел маркетинга, экспедиции, менеджеры финансовый по кадрам и т.п.

Повышение эффективности использования основных средств является первоочередной задачей на пути повышения конкурентоспособности и может осуществляться по следующим направлениям:

- повышение производительности автопарка, в том числе за счет улучшения технико-эксплуатационных показателей, таких как коэффициент использования вместимости, пробега, эксплуатационной скорости и т.д.;
- увеличение промежутка времени между ремонтом автомобилей за счет повышения качества ремонта;
- применение принципов логистики в процессе организации управления деятельностью предприятий и компьютеризация процесса оперативного управления транспортом;
- улучшение структуры автобусного парка с целью снижения доли изношенных транспортных средств;
- повышение уровня профессионализма, что в первую очередь, ведет к рациональному использованию парка автомобилей, увеличению срока службы и сроков между ремонтами;
- а также и внешние факторы, которые способствует повышению экономической эффективности использования пассажирских автотранспортных средств, такие как: интенсивность транспортных потоков в населенных пунктах и улучшение качества автомобильных дорог;
- ограничение скорости движения и соблюдение других правил дорожного движения на горных дорогах.

Для оценки конкурентоспособности РСПАТУ считаем, что в основном используем разновидность комплексного метода, а именно расчет интегрального показателя. С этой целью построим алгоритм оценки конкурентоспособности РСПАТУ, которые могут выглядеть следующим образом, показанным на рисунке 40.

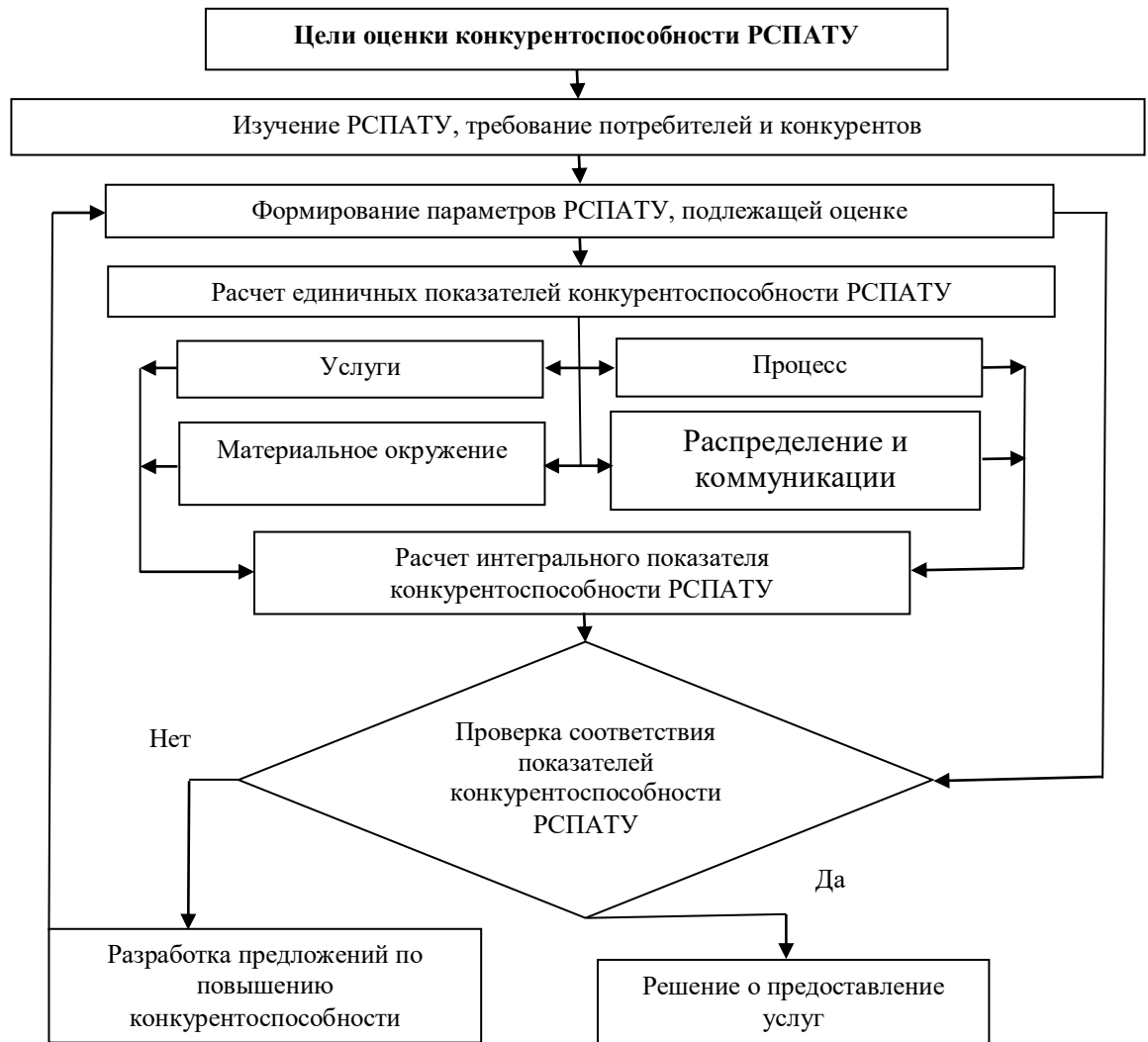


Рисунок 40 - Алгоритм оценки конкурентоспособности РСПАТУ

Комплексный метод позволяет на основе единичных, групповых и интегральных показателей получить обобщенную оценку уровня конкурентоспособности в целом за счет каждого фактора.

Также необходимо отметить, что более систематизированный перечень факторов конкурентоспособности РСПАТУ могут, соответствовать следующим групповым признакам:

- технические признаки (подвижной состав, нормативные параметры, экологические параметры);
- экономические признаки (ценообразование и уровень тарифов, рентабельность);
- организационные признаки (своевременность и безопасность).

Согласно этим признакам производим расчет показателей конкурентоспособности РСПАТУ. При этом предлагаем выделить факторы конкурентоспособности по двум признакам: по стадиям реализации услуг и по местам формирования. С учетом этого интегральный показатель конкурентоспособности РСПАТУ может, рассчитываться по формуле:

$$K_{\text{инт}} = K_1 \cdot K_2 \cdot K_3 \cdot K_4 \cdot K_5 \quad (4.4)$$

где: K_1 -доля собственных автомобилей в общем количестве ПС; K_2 -технический уровень; K_3 -доля объем услуг в рынке (в данном случае в РСПАТУ); K_4 -коэффициент спроса и предложение; K_5 –маршрутный коэффициент.

Для сравнения полученных результатов от расчета оценки конкурентоспособности в РСПАТУ, нам необходима шкала оценивания уровня конкурентоспособности, которая представлена в табл. 4.3.

Таблица 4.3

Шкала оценивание уровня конкурентоспособности

Значение коэффициента	свыше 0,9	0,8-0,9	0,6-0,8	0,5-0,6	до 0,5
Уровень конкурентоспособности	очень высокая	высокая	средняя	низкая	очень низкая

С учетом вышесказанного нами экспертным анализом были выбраны следующие несколько показателей характеризующие уровень конкурентоспособности РСПАТУ с учетом доступных статистических данных. Следует отметить, что при доступности статистических данных может быть усовершенствован данный способ оценки конкурентоспособности.

Как отметили, нами были выделены следующие показатели, с помощью которых можно оценить уровень конкурентоспособности РСПАТУ: уровень комфортности (низкая, средняя и высокая); периодичность транспортного обслуживания (постоянные и сезонные); доступности и мобильности. Эти факторы условно разделим на следующие показатели с помощью различных коэффициентов:

- K_1 -доля собственных автомобилей в общем количестве ПС;
- K_2 -технический уровень (коэффициент технической готовности);
- K_3 -доля объема услуг на рынке ($K_d = Q_{\text{п.п. в село}}/Q_{\text{общ.}}$);

- K_4 -коэффициент спроса и предложения ($K_{сп} = (Q_{пр}/Q_{сп})/1,25$);
- K_5 –маршрутный коэффициент;
- $K_{инт}$ -интегральный коэффициент.

Используя значения данных показателей, проведем расчёт оценки конкурентоспособности по секторам РСПАТУ, результаты представлены в таблице 4.4.

Таблица 4.4

Результаты расчета оценки конкурентоспособности в РСПАТУ

Показатели	Сектор Согдийской области	Сектор районы республиканского подчинения	Сектор Хатлонской области	Сектор Горно-Бадахшанской Автономной области
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
$K_{инт}$	0,72	0,67	0,17	0,1
Общая оценка	средняя	средняя	очень низкая	очень низкая

Источник: расчёты автора

Результаты данных таблицы 4.4. показывает, что в секторах Согдийской области и районах республиканского подчинения наблюдается - средний, в Хатлонской области - низкий и в Горно-Бадахшанской Автономной области – очень низкий уровень конкурентоспособности.

Эффективность деятельности перевозчиков и уровень их конкурентоспособности характеризуются с точки зрения следующих субъектов: население, инвесторы и государство. При этом каждый оценивает уровень конкурентоспособности на основании тех критериев, которые носят приоритетный характер:

- с позиции АТП - это способность и умение оставаться в числе успешных лидеров;

- с позиции клиентов – это возможность получить услуги по доступной цене, а также и безопасно, и своевременно;

- с позиции сферы – это способность предоставить качественные услуги и успешно конкурировать с другими участниками рынка;

-с позиции государства - это умение построить эффективную транспортную политику.

Национальные аспекты развития РСПАТУ связаны с созданием сети конкурентоспособных услуг и новых центров экономического развития.

При переходе к инновационному варианту развития РСПАТУ необходимо обеспечить:

- развитие конкурентного рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг;

- доступность услуги пассажирского автотранспорта для населения села;

- кратное повышение эффективности и производительности труда на ПАТ;

- обеспечение высокой мобильности населения сельской местности;

- повышение инновационной активности перевозчиков, обновление технических средств, усиление роли научно-технических кадров в обеспечении развития сферы пассажирского автотранспорта;

- улучшение социального и материального обеспечения работников и профессиональной подготовки квалификационных кадров, а также создание безопасных условий их труда;

- обеспечение безопасности и надежности функционирования системы пассажирского автотранспорта, улучшение экологии, а также снижение количества ДТП, смертности и травматизма в результате происшествий;

- разработка и применение экономически эффективных механизмов госрегулирования в развитии РСПАТУ;

- улучшение инвестиционного климата в РСПАТУ.

Государственная транспортная стратегия на новом этапе призвана сформулировать активную позицию в совершенствовании РСПАТУ, а также является ключевым фактором социально-экономического развития. Это, прежде всего, касается повышения качества услуги пассажирского автотранспорта, снижения издержек, зависящих от услуги транспорта,

повышения конкурентоспособности РСПАТУ, усиления социальной, инновационной и экологической направленности развития РСПАТУ.

Стратегическая цель развития РСПАТУ, в первую очередь, должна стоять из удовлетворения потребностей социально ориентированного инновационного развития экономики и развития населения сельской местности в конкурентоспособных и качественных услугах пассажирского автотранспорта, так как в сельских местностях страны проживает значительная доля населения.

В целом, исследование факторов, характеризующих уровень конкурентоспособности в РСПАТ, показало, что в некоторых регионах уровень конкурентоспособности очень низкий. Следует отметить, что для повышения уровня конкурентоспособности в этих регионах необходимо принять меры по их урегулированию. Мы считаем, что одним из наиболее важных аспектов повышения уровня конкурентоспособности в регионах с самым низким уровнем конкурентоспособности является улучшение развития ГЧПП и, таким образом, повысит уровень качества сельских пассажирских перевозок.

4.3. Развитие государственно-частного предпринимательского партнерства и его влияние на организацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок

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 РСПАТУ. Формы ГЧПП в изучении данной проблематики является совокупность долгосрочного взаимодействия государства и частного сектора на взаимовыгодных условиях для решения общественно значимых задач, т.е. обеспечение транспортной доступности населения сельской местности Республики Таджикистан.

Как правило, модели ГЧПП предполагает, что не государство подключается к частным секторам РСПАТУ, а, наоборот, государство приглашает их принять участие в реализации таких общественно значимых

задач как качественное, своевременное и полное удовлетворение потребности сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта в сельской местности страны.

Для успешного выполнения программы ГЧПП на РСПАТУ, в первую очередь, необходимы такие механизмы как политическая воля и соответствующая нормативно-правовая база. Государственная транспортная политика должна заключаться, с одной стороны, в постепенном уменьшении государственного регулирования и вмешательства, а с другой стороны, в создании благоприятного климата и условий для развития частной инициативы и конкуренции.

Главные принципы и направления государственной транспортной политики имеют ряд особенностей внедрения транспорта в социально-экономические процессы внутри транспортной системы страны.

Реализация особенностей государственной политики в области автомобильного транспорта, которые способствуют повышению роли пассажирского транспорта в обеспечении развития системы пассажирского транспорта страны, тесно связано с решением ряда следующих первоочередных задач:

- Реализация государственной политики инноватизаций сферы пассажирского автотранспорта, так как она является актуальной;
- Повышение экономической эффективности от реализации инновационной государственной политики обуславливающей поиск методов внедрения инноваций в этой сфере и инновационных механизмов решения существующих проблем.

Мы считаем, что на сегодняшний день одним методов внедрения является обеспечение развития ГЧПП, который может влиять на организацию и повышение качества сельских пассажирских перевозок, основные принципы которых зависят от использования опыта зарубежных партнеров. Зарубежный опыт показывает, что рыночная экономика ни в коем случае не исключает создание эффективной системы госрегулирования автотранспортной

деятельности. Объективной необходимостью реализации государственной политики в области регулирования пассажирских перевозок является государственно-частное предпринимательское партнерство, которое состоит из:

- инфраструктурного характера функционирования хозяйствующих субъектов РСПАТУ;

- защиты потребителей услуг автотранспорта от нарушения коммерческих правил;

- защиты перевозчиков от проявления недобросовестной конкуренции;

- организации конкурсного размещения социально значимых объектов;

- контроля за соблюдением норм экологической безопасности в направлении использования пассажирских транспортных средств со стороны предпринимателей;

- снижения вероятности материального ущерба экономике страны и здоровью сельского населения в результате дорожно-транспортных происшествий за счет обеспечения безопасности движения транспорта и других участников дорожного движения;

- организации экономически эффективного обслуживания автомобильного транспорта в чрезвычайных ситуациях технологического и природно-климатического характера;

- защиты государственных интересов при функционировании и развитии акционерных обществ в сфере пассажирского автотранспорта;

- содействия свободному инвестиционному пространству для сектора пассажирских перевозок в направлении предпринимательского сотрудничества государственного и частного секторов;

- также не исключено содействие в повышении мобилизационной готовности автопарка.

Цивилизованный рынок создается благодаря повышению профессионального уровня операторов и водителей, совершенствованию технологий транспортного обслуживания, формированию единого

информационного пространства, удовлетворению разнообразного ассортимента потребительских запросов по автотранспортному обслуживанию.

Современный спрос на автотранспортные услуги существенно повысил требования к конкурентоспособности автомобильного парка по комплексу параметров потребительского характера, технологичности, экологичности и комфортности в управлении, что должно найти отражение в государственной политике развития отечественной автомобильной промышленности.

Госрегулирование РСПАТУ должно учитывать его сегментацию по значимости для обеспечения государственных интересов, а также по степени насыщения или по соотношению спроса и предложения. С позиции теории, соотношение спроса и предложения на автотранспортные услуги определяется механизмом саморегулирования путем установления равновесных цен на услуги.

Следует заметить, что за рубежом на различных этапах развития рыночных отношений проводится политика контингентирования (ограничения выдачи лицензий), а также с учетом временных, экологических и других регуляторов.

В основу стратегии развития РСПАТУ как считали ранее исследователи: «...устанавливается принцип разделения государственных функций регулирования системы автотранспортных услуг, таких как выполнение финансово-хозяйственных функций, частными предпринимателями, при этом роль государства как хозяйствующего субъекта постепенно снижается» и передает часть полномочий саморегулируемым организациям. Если саморегулируемая организация контролирует деятельность членов своей организации, в этих случаях могут быть предусмотрены и предоставлены упрощенные процедуры государственного контроля.

Государственное регулирование функционирования РСПАТУ предполагает, инструменты государственной поддержки, которые соответствуют следующим основным принципам реализации:

-объектами поддержки являются автотранспортные предприятия, и конкретные транспортные услуги;

-государственная поддержка распространяется на ограниченный круг важнейших транспортных услуг;

-по объектам государственной поддержки должен осуществляться контроль затрат и результатов, а также применяться механизмы, обеспечивающие безусловное использование выделенных средств только по прямому назначению;

-предприниматели, как правило, должны получать государственную поддержку на конкурсной и договорной основе.

Эти задачи должны быть решены путем принятия мер, которые являются ключевыми:

- минимизация барьеров для входа на РСПАТУ;
- ликвидация неэффективного и излишнего административного регулирования ГЧПП;
- обеспечение согласованности операций, подлежащих выполнению органами государственной власти.

Следует отметить, что принятые меры можно разделить на три отдельные группы:

- Минимизация, либо полное снятие входных барьеров на РСПАТУ;
- Разработка и внедрение новых механизмов чувства ответственности специалистами в области транспорта;
- Изменение функций и характера контроля со стороны государственных органов.

Устранение барьеров для входа на РСПАТУ, направленных на упрощение и унификацию процедур регистрации, реорганизацию и ликвидацию юридических и физических лиц, т. переход на регистрационную форму по принципу "единое окно", автоматизацию информации налоговых и иных органов о создании нового юридического и физического лица, повышение

ответственности учредителей, за достоверность предоставленной при регистрации информации и т.п.

Повышение уровня ответственности всех субъектов, осуществляющих услуги пассажирского транспорта, для достижения реальных и значимых результатов в своей деятельности необходимо не только введение строгих норм гражданской, административной, уголовной и иной ответственности, но и создание принципиально новых механизмов повышения уровня ответственности. В этом случае ответственность должна быть высокой не только перед государством, но и, прежде всего, перед контрагентами РСПАТУ, то есть потребителями.

В литературе теоретико-методологические и научно-методические основы изучения теории ГЧП представлены зарубежными учеными: А. Смит, Б. Карлоф, Г. Менкью, Д. Рикардо, Дж. Кейнс, Л. Прусак, М. Мотт, М. Портер, М. Рол, П. Боуф, П. Самуэльсон, Р. Коуз, Ф. Йоханссон и др.

В процессе развития отношений государственно-частного партнерства формируются новые модели финансирования, которые создают эффективные и рациональные методы управления, которые существенно изменяют отношения собственности.

Без применения этого практически невозможно будет решить вопросы, связанные с модернизацией экономики страны, а в условиях глобализации внутреннего бизнеса не будет оставаться конкурентоспособным в сфере пассажирских перевозок.

Учет соответствующих принципов проясняет возможности сотрудничества, чтобы повлиять на внедрение и реализацию инноваций в экономике страны и вывести ее из следующего кризиса.

Этот механизм демонстрирует многолетний опыт использования зарубежными странами сотрудничества.

Именно здесь сотрудничество является одной из наиболее распространенных форм государственной власти на всех уровнях: учреждения

науки, образования, частные компании, а также совмещение различных источников и ресурсов.

Наиболее совершенное определение ГЧПП дается Варнавским В.Г., он отметил, что: «ГЧПП – это организационный, институциональный и стратегический альянс между частным сектором и государством в целях реализации значительных проектов в широком масштабе сферы деятельности: т.е. от оказания услуг населению до базовых отраслей и научно-исследовательских работ»

На основе этого считаем, что ГЧПП в сферах сельского пассажирского автотранспорта – это система организованно-институционального взаимодействия частного сектора и государства, созданная на взаимовыгодной и долговременной основе для достижения поставленных целей на базе синтеза нематериальных и материальных ресурсов этих институтов в целях роста экономической эффективности, развития РСПАТУ страны, а также и подъема уровня качества жизни население сельской местности».

Одновременно в условиях ГЧПП бизнес в сфере РСПАТУ может использовать инновационные решения в стадии реализации проекта и ее планирования, что, повышает уровень качества пассажирских автотранспортных услуг, а также их уровень экономической эффективности. Соответственно, со стороны государства передать процесс планирования и разработки проекта частному сектору очень выгодно, потому что все риски, связанные с неудачами и с другими барьерами в этом процессе, переходятся на частный сектор.

Повышение экономической эффективности страны будет происходить за счет передачи права управления частному сектору.

Однако полное право собственности на сетевые и монопольные объекты не может быть передано бизнесу, так как ситуация может в любой момент измениться и выйти из контроля.

Таким образом, задачи государства при ГЧПП, остаются стратегические вопросы: тарифной политики, ценообразования, безопасности, качества

обслуживания, инвестиции, управление объектами передаются конкретным хозяйствующим субъектам частному сектору, благодаря чему процесс принятия решений значительно упрощается.

Считаем, что на сегодняшний день механизм ГЧПП становится главным инструментом развития РСПАТУ, повышая качество услуг путем привлечения инвестиций со стороны частного сектора.

Создание новых структур в сельских районах на базе развития механизма ГЧПП в условиях модернизации системе экономики страны обеспечивается путем: совершенствования организации пассажирских перевозках на территории сельских районов; повышения уровня качества пассажирских автотранспортных услуг предоставляемых потребителям, т.е. населению сельской местности; привлечение частных инвестиций в экономику способствует подъему уровня конкурентоспособности. В конечном итоге, все эти возможности окажут положительное влияние на процесс формирования инновационной экономики страны.

Для подъема уровня и качества обслуживания пассажиров, считаю необходимым полностью освободить от выплат таможенной пошлины и налога на добавленную стоимость на ввоз современных автотранспортных средств.

В данное время во всем мире наблюдается тенденция развития взаимоотношений между государством и частным бизнесом, поскольку эти отношения благоприятны для всех сторон.

Этот взаимодействие обнаруживаются во всех сферах деятельности государства, имеет стратегическое значение для инфраструктуры, здравоохранения, образования, энергетики, а также и транспорта. Для государства – такое отношение является отличным способом приобретения финансовых активов от предприятий частного сектора и управлять ими на объектах государства с помощью квалифицированных работников, а для сектора частного бизнеса подобный тип отношений является надежным способом получения финансовых результатов на государственных объектах.

ГЧПП-это инструмент, направленный на привлечение средств инвестиций в различных отраслях, в том числе в сфере услуг пассажирских перевозок автотранспортных средств, и учитывающий обязательства, ответственность и фактор риска частного сектора, возложенный на него государством.

В связи с ухудшением социально-экономической ситуации в сельской местности повышается заинтересованность частных инвестиционных структур, усложняется реализация основных задач государства по созданию новых инвестиционных объектов в последние годы, что, прежде всего, стимулирует механизмы взаимодействия предпринимательского сектора и государства.

Таким образом, ГЧПП является одним из альтернативных вариантов процесса приватизации объектов находящихся в собственности государств.

Кроме этого, тенденция к сокращению инвестиций в условиях нехватки бюджета для финансирования проектов создает необходимость развития сотрудничества в этом направлении.

ГЧПП организовано с целью обеспечения планирования, финансирования и эксплуатации объектов, принадлежащих государственному сектору. И имеет ряд особенностей:

1. Предоставление услуг в долгосрочном периоде до 30 лет;
2. Перенос риска со всеми другими его факторами в частную сферу;
3. Использование различных форм и типов долгосрочных договоров, заключаемых органами государственного управления с юридическими или физическими лицами.

В этом случае можно выделить следующие основные характерные черты для развития ГЧПП. К таким характеристикам следует отнести:

- Партнерство должно фиксироваться специальным контрактом между участниками со стороны частного сектора и государственным агентом;
- Объектом договора является частное или государственное имущество, а также другие услуги, предоставляемые бюджетными организациями и местными органами власти;

- Целью ГЧПП является модернизация, развитие, управление, обеспечение и повышение качества благосостояния населения сельской местности на основе привлечения инвестиций;
- Объединение управленческих, финансовых, организационных и технологических ресурсов государственного сектора и частного бизнеса;
- Распределение рисков между договаривающимися сторонами;
- Проект ГЧПП реализуется в течение фиксированного в договоре срока¹¹¹.

Как отметил В.Л. Василенок: «...целью совместного предприятия является наиболее полное использование потенциала каждой из сторон, а также максимум полезного эффекта от их деятельности»¹¹²

Механизмы ГЧПП могут быть, применены при реализации таких социальных проектов, как развитие здравоохранения, образования, объекты социального назначения, спорта, физической культуры, туризма, сферы культуры, инженерной и транспортной инфраструктуры, а также и инфраструктуры телекоммуникаций и связи.

Реализация и разработка мероприятий по стимулированию ГЧПП на сегодня является одной из наиболее важных проблем в институте сотрудничества частного сектора и государства¹¹³

Состояние партнерства государства с частным сектором в сфере РСПАТУ и наличие реакции со стороны них определяют уровень развития, степень социально-экономического развития, а также привлечение инвестиций в страну.

Развитие ГЧПП является одним из направлений деятельности государства, поскольку только благодаря благоприятному инвестиционному климату привлекаются иностранные инвестиции, а также не уходят

¹¹¹Бондарь Н. Н. Место государственно-частного партнерства в инвестиционном обеспечении развития отраслей экономики / Н. Н. Бондарь // Вестник ГГТУ им. П.О. Сухого, 2013. - №4 (51). - С. 81

¹¹²Василенок В. Л. Развитие предпринимательства и факторы его определяющие / В. Л. Василенок., Е.И. Алексашкина // Научный журнал НИУ ИТМО, 2013. - № 1. – С. 8

¹¹³Жигайло В.В. Механизмы взаимодействия государства и частного сектора экономики / В. В. Жигайло // Экономические науки. 2014 - № 2. -С.61

отечественные инвестиции за рубеж, что в целом повышает благосостояние граждан и может стать основой экономической и политической стабильности государства¹¹⁴.

Оптимальная стратегия государства на РСПАТУ для функционирования благоприятных условий развития ГЧПП заключается в создании и поощрении благоприятных условий жизни социально-экономически активных слоев сельского населения, содействии формированию среднего класса сельского населения, в то же время, поддерживая социально незащищенные слои сельского населения, сокращает бедность сельского населения.

Суммируя все показатели и возможности ГЧПП, хочется выразить свою позицию в пользу такой формы взаимоотношений.

– ГЧПП является механизмом смешанной экономики, которая позволит развивать отношения государственно-частного сотрудничества.

– ГЧП - это возможность государства найти источник бюджетных доходов, а для частного сектора, возможность получения различных государственных льгот, а также возможность владения и управления государственными активами.

– ГЧП формирует дополнительные конкурентные преимущества и объединяет возможности в рамках конкретных проектов.

ГЧПП в современном мире благодаря рациональному и грамотному поведению является механизмом, который может быть разработан на основе формирования высокотехнологичных корпоративных структур и для обеспечения ориентации частного и государственного секторов на решение проблем выхода из финансового кризиса.

В сельских населённых пунктах с низким уровнем доходов такой принцип часто становится препятствием для нормального обеспечения качества оказания услуг перевозчикам. Это, в первую очередь, из-за отсутствия возможности модернизации инфраструктуры.

¹¹⁴Василенок В.Л. Инновационный потенциал развития внутреннего предпринимательства /В.Л. Василенок., В.В. Негреева //Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки, 2013. - № 149. – С. 17

Для перевозок пассажиров с учетом критериев качества, условно можно объединить в следующие группы:

- информационное (передача информации об отправлении и прибытии транспортных средств в сельской местности и их стоимости проезда);

- комфортабельность (площадь салона, приходящаяся на одного пассажира, частота уборки, допустимые значения вибрации, шума и влажности, соблюдение требований к допустимому наполнению салона);

- эксплуатационная скорость (продолжительность поездки в условиях сельской местности, частота остановок в дорогах);

- своевременность доставки (регулярность движения, соблюдение интервала движения);

- безопасность дорожного движения (надёжность, профессиональная пригодность операторов и водителей, другие задачи связанные с перевозками в сельской местности)¹¹⁵.

Проведённый анализ рынка¹¹⁶, говорит о наличии неудовлетворённости участников (перевозчиков, местных властей и пассажиров).

Низкая финансовая грамотность населения сельской местности повышает их склонность к использованию личных автомобилей.

Данные противоречия между всеми участниками РСПАТУ говорят о том, что использующиеся инструменты развития системы пассажирского автотранспорта, повышения его привлекательности работают неэффективно.

Настало время необходимости применения механизмов, способных обеспечить более высокий уровень качества услуг. Подобным механизмом может стать использование принципов ГЧПП.

Механизмы ГЧПП, его принципы, модели и преимущества достаточно широко описаны в научной литературе¹¹⁷. Ряд работ посвящено применению данного механизма в отрасли транспорта¹¹⁸.

¹¹⁵Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества: ГОСТ Р 51004-96 — 1996. — Введ. 1997-01-01. — М. : Изд-во стандартов, 2012. — 12 с.

¹¹⁶Шмарин А.А., Шмарин А.П. Оптимизация модели взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок (на примере Оренбурга) // Региональные исследования / Смоленский гуманитарный университет. — 2014. — №2 (44) — С. 45-50.

Также возможности использования принципов ГЧПП в области транспорта описаны в работе¹¹⁹ ученых и исследователей.

Несмотря на широкое освещение в научной литературе, потенциальные участники данного механизма на практике сталкиваются с проблемой дефицита законодательных мер и актов, регулирующих этой сферы.

Существует комплекс причин законодательного характера в данном направлении:

- Отсутствие ряда законодательных мер и актов для проектов ГЧПП, наличие противоречий в законодательстве в сфере перевозок пассажиров.
- Перегруженность органов управления и регулирования транспортом несвойственными им функциями.
- Политика бюджетных ограничений, установление приоритета для социально значимых статей расходов.
- Риски, связанные с морально устаревшей техникой на фоне развития инновационно-коммуникационных технологий.
- Сложности, возникающие при организации конкурса и заключения соглашений о партнерстве.
- Отсутствие однозначных критериев, позволяющих судить об эффективности реализации этих соглашений.

На практике ГЧПП ключевые факторы успеха иногда отождествляются с факторами, влияющими на возникновение или не возникновение рисков в проектах ГЧПП.

Приостановка или отказ от реализации проекта ГЧПП может произойти не только в силу событий, негативно влияющих на проект ГЧПП с точки зрения стоимости, сроков и качества, но и рисков, возникающих при реализации.

¹¹⁷Горячий С.А. Концессионная модель организации рынка коммунальных услуг // Научный журнал НИУ ИТМО. Сер. «Экономика и экологический менеджмент». — 2012. — Вып.1. URL: <http://economics.open-mechanics.com/articles/441.pdf> (дата обращения: 21.07.2014).; Поровская А.Я. Интересы государства и бизнеса в рамках частно-государственного партнёрства // Вестн. Томского гос. ун-та. — 2009. — №328 — С. 131-134.

¹¹⁸ Максимов В.В. Государственно-частное партнёрство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. — М.: Альпина Паблишер, 2010. — 178 с.

¹¹⁹Аристов С.А. Пассажирский транспорт — сфера государственно-частного партнёрства // Транспорт. — 2007. — №8 — С. 2-4.; Петухов К.А. Частно-государственное партнёрство в области общественного транспорта г. Перми: проблемы взаимодействия сторон // Вестн. Пермского ун-та. — 2010. — №1 — С. 123-137.

В целом, проекты ГЧПП в РСПАТУ чувствительны к следующим факторам:

- детальная предварительная проработка параметров проекта ГЧПП и предварительная оценка его эффективности;
- заблаговременная подготовка имущества, вовлекаемых в проект ГЧПП;
- устойчивая и результативная управленческая команда проектом ГЧПП;
- стабильная политическая поддержка развития ГЧПП;
- взаимодействие с населением – пользователями объекта соглашения о ГЧПП;
- соблюдение экологических норм и требований;
- гарантии частному партнеру и др.

Практика реализации проектов ГЧПП в транспортной сфере в РТ, и в других странах свидетельствует о том, что при достаточном внимании участников проекта ГЧПП к предоставленным факторам, они могут быть завершены успешно.

Инвестиции в частном секторе в необходимом объеме не могут быть осуществлены в социальном секторе пассажирских перевозок из-за высоких рисков и несовершенства нормативной базы, хотя первые шаги по улучшению такой ситуации были предприняты в виде создания предприятий на принципах ГЧПП.

Опыт всех государств показывает, что пассажирский транспорт является особым видом транспорта в предоставлении социальных и экономических услуг. В большинстве государств мира действует особый правовой режим, предусматривающий неограниченную конкурентную замену РСПАТУ путем конкурсного отбора перевозчиков. Такая система обеспечивает безопасность и качество перевозок, позволяет оптимизировать обслуживание пассажиров, значительно повысить привлекательность данного вида деятельности для частного сектора, а также эффективно использовать бюджетные средства.

В данное время реконструкция транспорта, проводимая с учетом интересов сельского населения, является единственным допустимым практическим откликом в сложившейся ситуации.

В соответствии с Транспортной стратегией, реорганизация осуществляется с учетом следующих принципов:

- обеспечение местной административной ответственности за планирование и управление маршрутной транспортной сетью;
- свобода выбора моделей реорганизации местными органами власти;
- выравнивание уровня транспортного обеспечения на основе социальных стандартов обслуживания населения сельской местности;
- поддержка реорганизации за счет бюджетных средств по принципу субсидий, дотаций и грантов;
- конкурентное развитие для РСПАТУ;
- распределение управления транспортной системой в сельских районах и непосредственное выполнения перевозок.

На пути по обеспечению развития ГЧПП и улучшения его влияния на организации и повышение качества сельских пассажирских перевозок наиболее разумным методом установления пассажиропотоков является обработка электронных путевых листов. Поэтому нами в работе предложено формирование филиалов ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживания» (ГУ «АТ и ЛО») в райцентрах с целью дальнейшего принятия конкретных решений по решению проблем в сфере пассажирских перевозок.

В связи с этим в работе разработана схема взаимодействия ГЧПП в сфере услуги ПАТ и установлены границы их партнерства (рис. 41.). Как отмечено, на данный момент проблема, в сфере пассажирских перевозок стоит на первом месте и является предметом изучения пассажиропотоков. При создании в райцентрах филиалов ГУ «АТ и ЛО» появится возможность решения таких проблем в районах, а также возможность реализации основных целей, форм, модели и механизма ГЧПП на РСПАТУ.

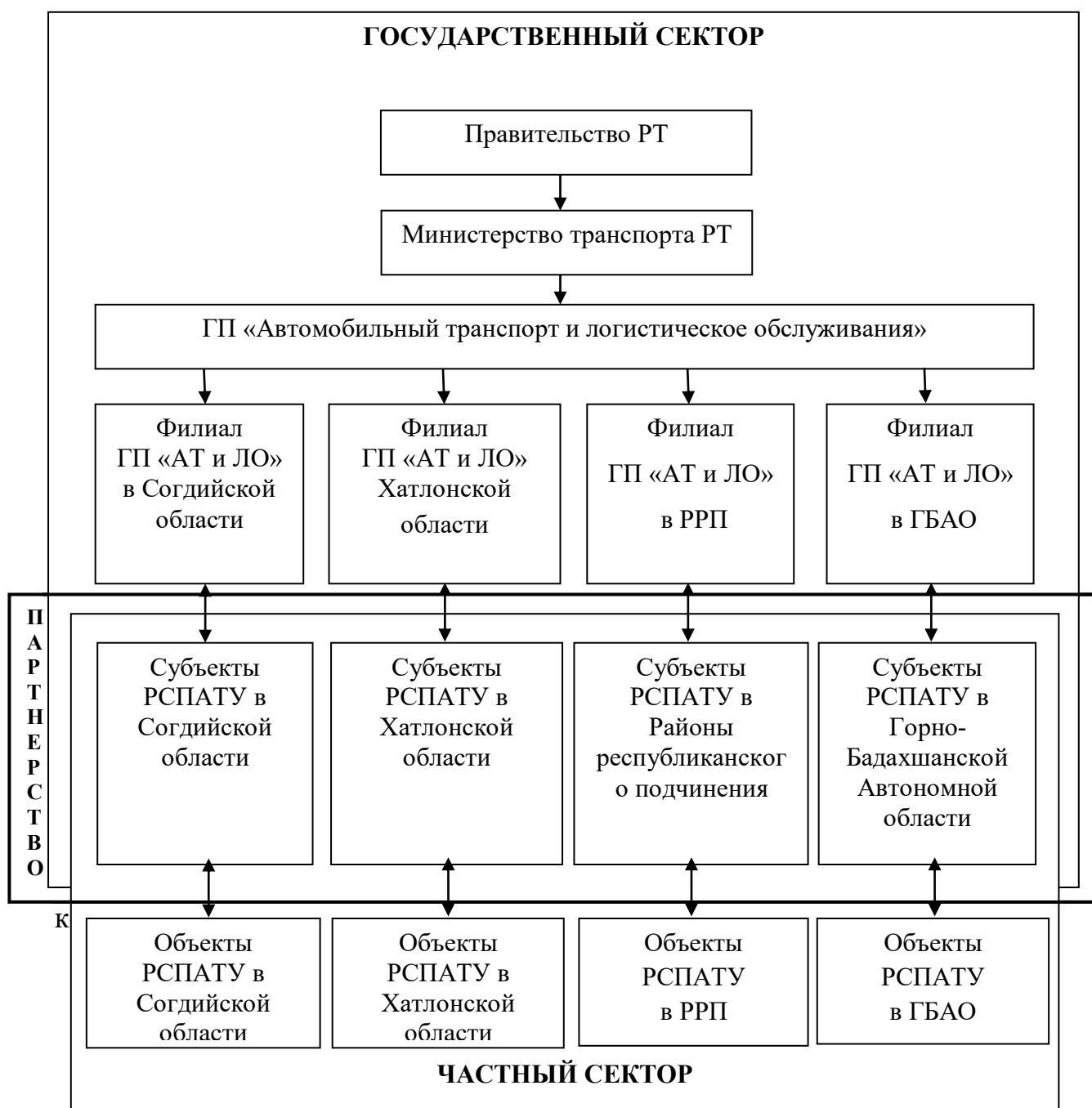


Рисунок 41 - Схема взаимодействие ГЧПП на РСПАТУ

Источник: составлено автором

Таблица 4.5

Комплекс мероприятий, направленных на развитии конкурентоспособной среды в рамках ГЧПП

№ п/п	Комплекс мероприятий, направленных на развитии конкурентоспособной среды в рамках ГЧПП
1	Формирования государственной политики с целью качественного транспортного обеспечения населением сельской местности
1.1.	проведение анализа деятельности структурных подразделений министерство транспорта с целью совершенствования госрегулирования автотранспортной сферы

№ п/п	Комплекс мероприятий, направленных на развитии конкурентоспособной среды в рамках ГЧПП
1.2.	умножение функций управления транспортной системой в направлении обеспечения безопасности перевозок пассажиров
1.3.	повышение технического состояния транспортных средств, в соответствии с нормативным актом на основе опыта зарубежных стран
1.4.	в соответствии с нормативным актом создание сети диагностических центров по проведению государственных технических проверок транспортных средств
1.5.	создание научного центра при Министерстве транспорта по разработке стандартов и регламентов, нормативно-правовых актов, экологических норм, регулирующих транспортную отрасль
1.6.	создание условий для экологической безопасности и воздействия транспорта на окружающую среду
2	Реструктуризация системы государственного регулирования автомобильного транспорта для увеличения благосостояния сельского населения
2.1.	шаг за шагом переход от жестких тарифов к установлению оптимальной рентабельности и повышению конкурентоспособности к свободному ценообразованию, удовлетворяющему платёжеспособность сельского населения в перевозках
2.2.	совершенствование нормативно-правовой базы системы сертификации и лицензирования, приведение их в соответствие с международными правилами и стандартами
2.3.	проведение конкурсов для распределения пассажирских маршрутов путем установления экономически эффективного механизма контроля условий договора, заключенного с победителями конкурса
2.4.	структурная реформа подразделений Министерства транспорта, предусматривающая обеспечение экономического и эффективного управления и государственного регулирования в областях и районах
2.5.	предоставление льгот сельским перевозчикам в порядке, установленном соответствующими структурами
2.6.	повышение конкурентоспособности за счет преодоления существующих организационных, административных и экономических барьеров
2.7.	ответственность и страхование при перевозке пассажиров автомобильным транспортом
3	Создание благоприятного инвестиционного климата путем улучшения нормативно-правовой базы транспортной политики
3.1.	разработка изменений и дополнений к автомобильному транспортному кодексу
3.2.	соответствие международных документов национальному законодательству в сфере пассажирских перевозок, а также адаптация к изменению климата
3.3.	создание благоприятного инвестиционного климата для пополнения парка электромобилей и электробусов
3.4.	создание благоприятных условий для безопасной перевозки пассажиров в горных районах страны автомобильным транспортом
4	Развитие сотрудничества в направлении дальнейшей интеграции Национальной транспортной системы и глобальной транспортной системы, развитие

№ п/п	Комплекс мероприятий, направленных на развитии конкурентоспособной среды в рамках ГЧПП
	международного сотрудничества в области пассажирских автомобильных перевозок
4.1.	подписание новых соглашений с партнерами по международным перевозкам пассажиров автомобильным транспортом
4.2.	развитие автомобильного пассажирского транспорта в международных отношениях путем присоединения к международным конвенциям
4.3.	в целях защиты интересов отечественных перевозчиков совершенствование международного договора о сотрудничестве в сфере автомобильного транспорта
5	Совершенствование системы РСПАТУ. Развитие инфраструктуры транспорта
5.1.	развитие транспортной инфраструктуры
5.2.	восстановление и строительство автомагистралей, обеспечивающих маршруты для сельских поселений
5.3.	совершенствование международных автомобильных пассажирских перевозок с учетом преодоления существующих административных и экономических барьеров
5.4.	повышение конкурентоспособности транзитных коридоров за счет развития придорожных услуг
5.5.	разработка программ развития действующих пассажирских терминалов с целью приведения их в соответствие с международным требованием
6	Пополнение или обновление парка пассажирского подвижного состава
6.1.	создание благоприятных условий для модернизации и пополнения парка пассажирского подвижного состава
6.2.	привлечение инвесторов для модернизации или пополнения парка пассажирских подвижного состава или оказания техпомощи
7	Развитие терминальных комплексов на базе транспортно-логистических центров
7.1.	создание терминальных комплексов и логистических центров в приграничных территориях и крупных населенных пунктах
8	Внедрение системы инновационных, коммуникационных технологий, создание системы информационного обеспечения в сфере пассажирского автотранспорта
8.1.	для реализации транспортной политики государство должно разработать программу по развитию сферы пассажирских перевозок и создать единую базу данных по деятельности автомобильных перевозок

Источник: составлено автором

При этом госсектор осуществляет функции государства, а частный сектор осуществляет перевозки.

Уровень удовлетворения потребности населения в услугах транспорта характеризуется показателем качества перевозок, которыми являются: коэффициент наполнения; регулярность движения; время, затрачиваемое на передвижение; возможность беспересадочной поездки; безопасность;

информационная поддержка пассажиров (объявление об остановочных пунктах, вывешивание схемы маршрутов движения, наличие расписаний).

Одним из показателей, определяющих качество транспортного обслуживания, является эксплуатационная скорость и скорость сообщения. Ее значение зависит от ряда факторов, характеризующих климатические и дорожные условия, такие как интенсивность движения и т.п. Поэтому за основу планирования принимается сложившееся значение эксплуатационной скорости, а ее рост определяется режимом движения. Создание сети экспрессных маршрутов является одним из основных направлений увеличения скорости сообщения и сокращения затрат времени передвижения населения.

Превышение средней дальности поездки на 6 км указывает на целесообразность организации экспрессных режимов движения. Остановочные пункты при организации таких маршрутов устанавливаются в местах наибольшего пассажирообмена с целью сокращения времени на поездку не менее 20-25 %.

Эффективность работы автобусов при экспрессных режимах движения может выявлена по числу пассажиров на 1 км маршрута по сравнению обычном режимом. Рациональное число экспрессных маршрутов определяется для отдельного населенного пункта в зависимости от характера пассажиропотоков.

Технологические этапы структуры функции качества для обоснования мероприятий по повышению качества услуг пассажирского транспорта:

- уточнение потребностей сельского населения в услугах пассажирского транспорта;
- определение особых и приоритетных потребностей сельского населения;
- перевод требований потребителей в характеристики процесса перевозок пассажиров;
- выявление корреляции между степенью удовлетворения потребностей и величиной процесса перевозок пассажиров;

- выбор индикаторов, определяющих качество обслуживания сельского населения пассажирским транспортом на основе экономических и технических возможностей системы ПАТ;

- выявление специфических особенностей для разработки мероприятий по повышению качества обслуживания сельского населения пассажирским транспортом в системе.

Экономические аспекты обеспечения качества услуг пассажирского транспорта сельскому населению включают:

- отсутствие материального стимулирования работников сферы пассажирского транспорта, оказывающих услуги в сельской местности;

- недостаточное финансирование или его отсутствие из различных источников системы пассажирского автомобильного транспорта;

- недостаточное конкурентное развитие или его полное отсутствие;

- неадекватная система планирования деятельности транспорта, технического ремонта и технического обслуживания, а также закупки расходных материалов и запасных частей, отсутствие финансирования в сфере контроля качества транспорта и др.

В то же время мы выявили ряд проблем в области организации пассажирских перевозок в сельской местности, наиболее важными из которых являются:

- очень слабая реализация принципов конкурсного отбора перевозчиков, особенно в сельских районах, где такого принципа отбора как будто вообще не существует;

- управление с точки зрения неэффективной экономики предприятиями пассажирского транспорта различных форм собственности (государственной, частной, ведомственного подчинения и т.д.);

- отсутствие пассажирского автотранспорта различной вместимости на маршрутах;

- отсутствие диспетчеризации перевозок в системе ПАТ и др.

Дорога должна иметь твердое покрытие, соответствующее требованиям первой, второй, третьей и четвертой категорий.

В этом случае стоит обратить внимание на такие показатели:

- Маршрутный коэффициент: $K_m = L_m / L_v$, который определяется путем деления суммарной длины маршрутов на суммарную длину дорог внутри сети. В пригородном и междугороднем сообщении маршрутный коэффициент имеет следующие ограничения: $K_m > 1,2 + 1,3$;

- Коэффициент плотности транспортной сети, км/кв.км: $\delta = L_v / F_{\text{сети}}$, для межрайонной и пригородном сообщении имеет следующие ограничения: $\delta > 0,6 + 0,8$;

- Транспортная подвижность населения: $B = Q_{\text{год}} / N_{\text{жнт}}$: имеет ограничение $B > 5 + 10$ для межрайонной сети в внутриреспубликанском сообщении; имеет место $B > 60 + 80$ для межрайонной и пригородном сети.

- Доступность с точки зрения рентабельности услуг пассажирского транспорта для населения села определяется с помощью соотношения средних расходов одного жителя села к действующим тарифам. Отсюда нормативные затраты одного жителя на услуги автотранспорта определяются:

$$Z_{\text{норм}} = D_{\text{ср}} \times P_A$$

где: $D_{\text{ср}}$ - величина среднегодового дохода жителя село, (сомони); P_A - средняя доля расходов жителя село на услуги пассажирского автотранспорта в общей сумме его доходов (в %).

Следует отметить что с учетом евростандартов хорошее качество обслуживания предполагает долю расходов не более 5-7 %.

- фактические затраты одного жителя на услуги автотранспорта определяются как: $Z_{\text{факт}} = T_{\text{ср}} \times B \times L_{\text{тр}}$,

где: $T_{\text{ср}}$ - среднегодовой тариф, (сомони/км); B - среднегодовая транспортная подвижность; $L_{\text{ср}}$ - средняя дальность поездки, (км).

Фактические затраты одного жителя на услуги автотранспорта не должны превышать нормативные ($z_{\text{факт}} \leq z_{\text{норм}}$).

Показателем качества экономической доступности является превышение фактических затрат по сравнению с нормативными не более, чем на 15 %.

-Показатель эксплуатационной скорости определяется отношением длины маршрута ко времени движения на маршруте:

$$V_T = L_M / t_{\text{движ}}$$

-для маршрутов в междугородном сообщении: более 60 км/час.

-для маршрутов в пригородном сообщении: 37-40 км/час.

-Средняя скорость сообщения - определяется отношением длины маршрута ко времени рейса: $V_c = L_M / t_p$

где t_p - время рейса с учетом время простоев на промежуточных остановках.

-для маршрутов в междугородном сообщении: 50 км/час.

-для маршрутов в пригородном сообщении протяженностью 25-30 км $V_c = 20-25$ км/час., протяженностью 30-45 км $V_c = 25-30$ км/час, и протяженностью 45-50 км $V_c = 30-35$ км/час.

-Показатель комфортабельности устанавливается ожиданием транспортных средств на трассе и на конечных пунктах. Категория комфортабельности автотранспортных средств характеризуется показателями: статическим коэффициентом использования вместимости и времени ожидания транспортных средств. Комфортабельность автотранспортных средств оценивается по степени наполнения салона с помощью статического коэффициента использования вместимости.

Он характеризуется следующим образом: $\gamma_{\text{ст}} = Q_{\text{факт}} / Q_{\text{нп}}$

отсюда: $Q_{\text{факт}}$ - фактический объем перевозок, $Q_{\text{нп}}$ – нормативный объем перевозок.

-для маршрутов в междугородном сообщении - по местам для сидения

$$\gamma_{\text{ст}} = Q_{\text{факт}} / Q_{\text{сид}}, \gamma_{\text{ст}} \leq 1,0$$

-для маршрутов в пригородном сообщении - по номинальной или общей вместимости

$$\gamma_{ст} = Q_{факт} / Q_{ном}, \gamma_{ст} \leq 0,56$$

Отметим, что контроль за соблюдением этих норм и правил в конечном итоге является функцией госорганов регулирования, которые являются одним из направлений при реализации ГЧПП в области пассажирского автотранспорта при осуществлении перевозок особенно в сельских территориях республики.

В целом считаем, что реализация вышеотмеченных предложений в сфере пассажирского автотранспорта обеспечивает развитие ГЧПП и обуславливает полное удовлетворение потребности населения сельской местности в услугах пассажирского автотранспорта и повышает уровень качества сельских пассажирских перевозок.

ГЛАВА 5. ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ РЫНКА СЕЛЬСКИХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

5.1. Стратегия устойчивого развития сельских территорий и развитие системы транспортного обслуживания населения

В развивающихся рыночных условиях решение социально-экономических проблем на селе и обеспечение устойчивого развития сельских территорий должны стать приоритетным направлением местных органов государственного управления.

Улучшение качества жизни населения, в частности сельского населения и развитие экономики страны отнесены «Президентом Республики Таджикистан к приоритетным направлениям социально-экономической политики»¹²⁰.

В условиях Таджикистана решение задачи развития сельскохозяйственного производства предполагает диверсификацию источников занятости населения, увеличение доходов сельского населения, создание требуемых условий жизни в сельской местности.

Поэтому приоритетным считается развитие агропромышленного комплекса. Он включает в себя следующие направления:

- ускоренное развитие садоводства, хлопководства, животноводства;
- стимулирование развития малых форм хозяйственной деятельности в агропромышленном комплексе;
- социальное развитие села.

Кроме того, приоритетом является повышение продолжительности жизни населения, в том числе сельского за счет повышения уровня здоровья населения, снижения инвалидности и смертности за счет улучшения качества медпомощи и её доступности.

При этом приоритетным также является:

- улучшение качества общего образования;

¹²⁰Послание Президента Республики Таджикистан к Маджлиси Милли и Маджлиси намояндагон Республики Таджикистан/www.prezident.tj. 23.01.2015

-повышение доступности и обеспечение качественного профессионального образования;

-повышение инвестиционной привлекательности сферы общего и профессионального образования;

-эффективное использование душевого финансирования и функционирования эффективного рынка образовательных услуг в сельской местности.

На наш взгляд, в основе устойчивого развития сельских территорий необходимо реализовать принцип полного учета факторов влияющих на развитие сельских территорий, таких как природно-климатических и социально-экономических. Такой подход позволяет устранению существующих негативных явлений, и это способствует повышению качества жизни жителей села и создаст основу для повышения престижности проживания населения в сельском районе.

С другой стороны, реализация агропродовольственной политики должна способствовать поддержке сельского хозяйства с целью реализации программы комплексного развития сельской местности.

Обеспечение устойчивого развития сельских территорий, должно быть, реализовано с учетом имеющегося опыта реализации пилотных проектов и улучшения межбюджетных отношений, меры по социально-экономическому развитию, направленные на повышение доходов и занятости сельских жителей, развитию самоуправления, стимулированию развития несельскохозяйственного предпринимательства в селе.

В целом, решение выделенных проблем и повышения уровня жизни сельских жителей связано с межведомственной координацией и взаимодействием, с целью решения вопроса занятости, повышения уровня профессиональной подготовки сельского жителя и механизма ее поддержки, а также их участие в развитии сельской инфраструктуры.

На наш взгляд, не решив эти задачи невозможно завершить модернизацию сельского хозяйства, обеспечить повышения уровни жизни

сельского населения, расширить налогооблагаемую базу республиканского и местных бюджетов на основе разработки и реализации научно-обоснованных стратегий.

Анализ экономической литературы¹²¹ показывает, что стратегия развития транспортной инфраструктуры представляет собой совокупность действий, которые позволяют достичь поставленных целей на основе распределения ресурсов предприятий, организаций и компаний, и она разрабатывается государством.

При этом выделяют следующую группировку стратегий с точки зрения экономического роста: стратегия концентрированного роста; интегрированного роста; диверсифицированного роста и сокращения производства.

Кроме того, модель конкурентных стратегий описывает структуру конкурентоспособности деятельности, которая включает в себя стратегии: лидерство за счет низкой цены, дифференциацию и фокусирование.

Важно заметить, что стратегия влияет на внутренние характеристики организации. Строеие организации должно поддерживать ее способ конкурировать на рынке.

Кроме того, она связано с оценкой повышения эффективности осуществления деятельности на различных сегментах рынка, а также модернизации имеющейся материально-технической базы и улучшение обеспеченности организаций требуемыми в совокупности ресурсов в условиях конкретных территорий.

Анализ научных работ¹²² показывает, что следует выделить следующие принципы государственной стратегии устойчивого развития и достижения целей сельских жителей:

¹²¹Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка/Л.Е. Басовский. – М.: Инфра-М, 2007. – 260 с.; Боркова Е.А. Стратегическое планирование/ Е.А. Боркова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2009. – 168 с. Завода О.В. Концепция развития экономических отношений на транспорте/ О.В. Завода. – СПб.: ИзПК СПбГИЭУ, 2010. – С.25; Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием/ А.Е.Рубцов. – СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 190 с.; Туренко Б.Г. Стратегическое управление предприятием (теоретико-методологический аспект)/ Б.Г. Туренко //Байкальский государственный университет экономики и права. – Иркутск: БГУЭП, 2008. – 234 с.

¹²²Государственное регулирование национальной экономики: под ред. Н.А. Платоновой и др. –М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008. – 652 с.; Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/ С.Г. Капканщиков.- М.: Кнорус, 2006. – 348 с. Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной

-развитие села как единого природного, социального, экономического, территориального, культурного, исторического комплекса, выполняющего экономические, социальные, демографические, производственные, культурные, рекреационные, природоохранные, а также экологические функции;

-сдерживание сокращения численности сельского населения и обеспечение прироста путем организации мест работ и увеличения численности занятых в экономике;

-увеличение численности и поддержка всех форм собственности и хозяйствования;

-расширение и углубление связей сельской местности с городом, интегрирование в единую систему на основе агропромышленной интеграции и кооперации;

-развитие всех видов инфраструктуры в сельской местности, начиная с транспорта до постепенной агломерации города и села;

-согласованное действие с сельским населением при реализации всех программ по социально-экономическому развитию, в т.ч. со структурной перестройкой сферы занятости сельского населения в перспективе;

-развитие партнерства между государством, органами исполнительной власти (Хукуматами), сельским населением и бизнесом;

-повышение эффективности использования материальных, природных и трудовых ресурсов села в увязке с институционными преобразованиями;

-усилением мотивационного механизма обеспечения устойчивого развития сельской местности;

-доступность социальных услуг для всех групп сельских жителей с учетом экономической и территориальной значимости;

-доступность медпомощи и соцзащиты для всех слоев сельского населения;

- координация финансовых и административных ресурсов с мерами господдержки, которыми располагают органы исполнительной власти сельской местности;

- сбалансированное развитие и выравнивание межрегиональных уровней социально-культурного и экономического развития сельской территории Республики Таджикистан;

- развитие самоуправления, улучшение деятельности общественных и хозяйствующих организаций;

- экологический принцип и качественно новое отношение к природным ресурсам при реализации механизма обеспечения требуемого уровня жизни в сельском населенном пункте.

С другой стороны, для обеспечения устойчивого развития сельских территорий, необходим ведомственный подход и согласованные действия между республиканскими и областными органами исполнительной власти, сельских Хукуматов, общественных и коммерческих организаций, представителей предпринимательства и населения. Кроме того, нужна координация этой работы с Правительством Республики Таджикистан.

Принимая во внимание работы¹²³, мы полагаем, что для обеспечения устойчивого развития сельских территорий Республики Таджикистан необходимы следующие действия:

- совершенствование агропродовольственной политики, в том числе системы земельно-ипотечного кредитования и аграрного лизинга;

- улучшение регулирования в сфере таможенно-тарифной политики;

- развитие сельской инфраструктуры с целью повышения конкурентоспособности агропромышленного комплекса, увеличение производства зерна, хлопка, фруктов, бахчевых культур и др.;

¹²³Катаев А.Х. Региональная инфраструктура: содержание, планирование и эффективность развития/А.Х. Катаев. - Душанбе: Ирфон,1990. - 208 с.; Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов/О.К. Сангинов. - Душанбе: Ирфон, 2002. - 325 с.; Хакимов А.Х., Каримова М.Т., Кадыров Д.Б., Шодиева Т.Г., Муминова Ф.М. Региональная экономика и управление/ А.Х. Хакимов, М.Т. Каримова, Д.Б. Кадыров, Т.Г. Шодиева, Ф.М. Муминова. - Душанбе: «Деваштич», 2002. - 260 с.

-разработка научно-обоснованных мер по решению проблемы устойчивого развития сельской местности и обоснование механизма их реализации на государственном, областном и районном уровнях;

-обоснование и функционирование эффективных направлений повышения качества оказываемых услуг в сельской местности и организация систематического мониторинга для их реализации;

-рациональное использование ведомственного подхода при разработке вариантов развития сельской местности;

-совершенствование механизма организационного, финансового, информационного и консультационного обеспечения устойчивого развития сельской местности;

-создание механизма межведомственной координации и взаимодействия с целью решения проблем развития сельских территорий, включая средства республиканского и местных бюджетов, других внебюджетных средств;

-введение изменений в методике определения эффективности использования человеческих, финансовых и других ресурсов.

Следует отметить, что при формировании направлений улучшения качества оказываемых услуг сельским жителям уделяются определенные приоритеты к децентрализации услуг, на основе введения изменений в структуре и функциях органов исполнительной власти и частных организаций, а также привлечение в эту сферу предпринимательских структур.

На наш взгляд, развитие субъектов предпринимательства в сельской местности имеет будущее во всех районах и областях республики.

При этом этот сектор способствует созданию устойчивой базы сохранения имеющихся сельских населенных пунктов и повышения уровня жизни сельского населения.

Поэтому политика поддержки предпринимательства в сельской местности, должна способствовать увеличению занятости сельских жителей и сдерживанию сокращения численности населения.

Кроме того, развитие местного самоуправления способствует улучшению экономических интересов сельского населения.

Эффективными направлениями развития сельской территории, мы считаем, охрану окружающей среды и мотивирование аграриев производства экологически чистой сельскохозяйственной продукции.

Поэтому, считаем, что хозяйственная деятельность в рамках села необходимо осуществлять в пределах экосистем с применением возобновляемых источников и эффективным использованием не возобновляемых ресурсов с применением проектов, не способных нести ущерб окружающей среде или экологические последствия, которые недостаточно исследованы.

Кроме того, ведение хозяйственной деятельности необходимо преимущественно ориентировать на уже освоенные территории или освоенные, но временно не используемые территории, при постепенном отказе от территорий, входящих в природоохранные зоны и освоения новых территорий.

В условиях сельской местности в целях защиты экосистемы важное внимание необходимо уделить массовому использованию энергосберегающих технологий и развитию экоземледелия, повышению поддержки производства сельскохозяйственной продукции и её сбыту.

Основные направления развития сельской местности должны быть- координация государственной политики в сфере развития малого сельского предпринимательского сектора (МСПС) на основе:

- формирования необходимых условий для создания и регистрации субъектов МСПС на основе упрощенных процедур;

- развитие дехканских (фермерских) хозяйств, а также различных форм и их кооперации;

- использование микрокредитных организаций или фондов для улучшения доступа субъектов МСПС на сельской территории к финансовым средствам;

- реализация порядка предоставления гарантий субъектам МСПС по выданным им кредитам;

- организация курсов повышения квалификации, бизнес-тренингов, семинаров в целях обучения и повышения уровня профессиональной подготовки сельских предпринимателей с учетом специфики МСПС в агропромышленном комплексе;

- содействие развитию индивидуального предпринимательства и МСПС в несельскохозяйственной сфере, переработки и реализации сельхозпродукции (агробизнеса), сферы услуг, сельского туризма и др.;

- содействие информационно-коммуникационной поддержки субъектов МСПС, развитию сельских консультационных и маркетинговых служб;

- содействие экономическим судам, обеспечивающим возможность решения сельским населением экономических споров, возникающих в их деятельности и др.

В этих условиях одним из первоочередных задач для сельской местности является совершенствование механизма социальной защиты сельского населения: формирование и развитие сети социальных учреждений, обслуживающих население и повышение качества, оказываемых социальных услуг.

Особенно важным направлением развития сельской местности является развитие транспортно-коммуникационного комплекса. Основной целью является опережающее развитие субъектов этого комплекса, способного полностью удовлетворять потребности общества и сельских жителей в транспортных услугах.

При этом миссия заключается в формировании такой транспортной инфраструктуры, которая способствует эффективно реализовать задачи государства, а также даст возможность минимизировать транспортные издержки.

Исходя из долгосрочных геополитических и социально-экономических приоритетов республики, мы предлагаем такие стратегические задачи развития РСПАТУ:

-улучшение степени развития инфраструктуры транспорта, повышение конкурентоспособности автотранспортных услуг на РСПАТУ;

-создание и развитие единого интегрированного транспортного пространства;

-функционирование и развитие перспективной отечественной транспортной инфраструктуры (ТИ) на базе разработки модифицированной модели развития автодорожных магистралей;

-повышение производительности и снижение себестоимости автотранспортной деятельности;

-снижение транспортных затрат в конечной стоимости на всех видах транспорта на базе совершенствования механизма госрегулирования;

-эффективное использование транзитного потенциала страны, а также использование современных высокотехнологичных транспортно-дорожных и логистических технологий;

-приведение в соответствии с требованиями нормативно-правовых и законодательных актов, стандартов, а также с учетом этого гармонизация транспортного законодательства в Республике Таджикистан;

-создание условий для развития межгосударственных и региональных транспортных сообщений в целях расширения и укрепления свободного экономического пространства между государствами;

-обеспечение транспортного доступа для сельского населения, которое гарантирует социальную стабильность с точки зрения экономического и эффективного развития, а также и использования транспортной инфраструктуры;

-обеспечение устойчивого развития конкурентоспособности услуг пассажирского транспорта за счет внедрения новых инновационных коммуникационных технологий;

-создание оптимальных условий для обеспечения безопасного использования пассажирских автотранспортных средств в сельской местности и минимизации дорожно-транспортных происшествий на горных дорогах;

-рациональное и эффективное использование имеющихся энергетических ресурсов на территории Таджикистана, а на основе их реализация политики правительства страны;

-обеспечение экологической безопасности в сельской местности страны, а также строгое соблюдение международных экологических стандартов и других применимых требований;

-создание благоприятного инвестиционного климата в сфере оказания транспортных услуг, особенно пассажирских.

Учитывая, вышеуказанные стратегические задачи развития РСПАТУ считаем, что ключевым принципом в этих направлениях является развитие транспортной инфраструктуры на территории сельской местности Республики Таджикистан (табл.5.1).

Таблица 5.1

Основные принципы развития транспортной инфраструктуры как фактор стратегического развития РСПАТУ

№ п/п	Принципы	Содержание
1.	Доступность СПАТУ и ТИ	Тарифы на автотранспортные услуги должны, быть соразмерны с уровнем доходов населения сельских территорий, в том числе малоимущих слоев населения. инвалидов и малообеспеченных слоев населения. Автотранспортным сообщениям необходимо охватывать так, чтобы все потребители автотранспортных услуг независимо от того, где они жили, у них был гарантированный доступ ко всем видам объектов социальной инфраструктуры;
2.	Безопасность	Воздействие транспортных средств как источника повышенной техногенной и экологической опасности должно быть сведено к минимуму. Один из политических приоритетов развития ТИ должно стать реализация комплексных мер по снижению количества и тяжести дорожно-транспортных происшествий и его негативного влияние на окружающую среду, в том числе на здоровье сельского населения;
3.	Интегрированная система	Отдельные подотрасли транспортного комплекса должны развиваться в единой структуре транспортной системы страны. Устойчивое развитие транспорта и ТИ должно быть прикреплены с программами перспективного размещения производительных сил и территориального развития регионов и страны. Развитие межгосударственных и региональных сообщений в перспективе должно качественно способствовать укреплению единого комплексного экономического пространства;
4.	Самоокупаемость	Автотранспортные тарифы должны полностью покрывать затраты на ремонт и содержание ТИ, а также вносить вклад в

№ п/п	Принципы	Содержание
		капитальные инвестиции за счет пользователей ТИ. за исключением случаев, когда обеспечение минимального уровня автотранспортных или иных транспортных услуг гарантируется государством;
5.	Минимум государственного вмешательства	Государство должно выполнять только такие функции как разработка транспортной политики, регулирование и финансировании автотранспортной деятельности. Прямое предоставление автотранспортных услуг сельским территориям государственными предприятиями могут быть сведены к минимуму. Кроме того, государство обязан завершить все структурные реформы на транспорте с передачей государственным предприятиям функций по управлению ТИ. Вопросы оказания автотранспортных услуг и содержания ТИ должны находиться в ведении частного бизнеса. Государство также должно поощрять привлечение частных инвестиций для реализации проектов транспортной инфраструктуры.

Источник: составлено автором

Сбалансированность и самодостаточность являются особенно важными условиями функционирования и развития транспортного комплекса, позволяющими оперативно реагировать на изменение потребностей населения в услугах пассажирского транспорта на местах, а также во всей экономике страны, требуется прилагать все усилия для определения основных направлений решения существующих проблем.

Поэтому мы рекомендуем участие государства, без необоснованного влияния на функционирование пассажирского транспорта, чтобы не привести к дисбалансу в развитии и снижении эффективности рынка транспортных услуг.

В этих условиях нормативно-правовое обеспечение транспортного комплекса и право применением фискальной политики, а также использование механизма государственного регулирования способствует развитию РСПАТУ в стране.

Опыт многих стран показывает, что уровень развития ТИ определяет степень эффективного функционирования транспортного комплекса в сельских районах. Поэтому в Республике Таджикистан развитие ТИ направлено на:

– управление движением автотранспорта на сельских маршрутах путем внедрения современных высокотехнологичных автоматизированных

технических средств управления, а также формирование и развитие единой системы информационного обеспечения транспортной инфраструктуры;

- увеличение пропускной способности автодорог местного, особенно сельских, общего и ведомственного пользования, а также производственных мощностей различных видов автотранспорта;

- функционирование оптимальной сети транспортной инфраструктуры с использованием логистических принципов в процессе планирования, организации, а также выполнения пассажирских перевозок.

Анализируя систему свободной конкуренции на автотранспорте, а также с целью развития отношений РСПАТУ, государство должно ограничить свое участие в хозяйственной деятельности операторов пассажирского транспорта в сельской местности и других субъектах рынка и усилить реализацию политики либерализации рынка с учетом осуществления следующих принципов:

- снижение сферы тарифного регулирования автотранспортных пассажирских услуг в сельской местности страны, а также разделение сфер монополизации и конкурентоспособности автотранспортной деятельности;

- развитие равных условий доступа на сегментах РСПАТУ и услуг автотранспортной инфраструктуры для всех хозяйствующих субъектов.

Из вышесказанного мы считаем важным повышение роли субъектов РСПАТУ и потребителей автотранспортных услуг, развитие системы контроля за качеством предоставления услуг пассажирского автотранспорта населению села.

Существующие различия в социальном и экономическом функционировании и развитии областей и районов страны в определенной степени положительно влияют на устойчивое развитие транспортного комплекса. Кроме того, эти различия влияют на состояние объектов транспортной инфраструктуры, содержание которых финансируется за счет местных бюджетов, а также на уровень организации общественного массового пассажирского автотранспорта, особенно в сельской местности.

Решение этих задач предполагает децентрализацию управления транспортным комплексом, а также разделение полномочий и функций. В этом случае органы исполнительной власти (правительство) играют координирующую роль в обеспечении равномерного развития транспортного комплекса района, создавая благоприятные условия и используя частные инвестиции, финансовые возможности правительств, а также ГЧПП и т.д.

На наш взгляд, соблюдение этих основных принципов является целесообразными и влияет на:

- уровень развития транспортного комплекса отдельного района, обеспечивая выполнение установленных стандартов сфере транспорта;
- сотрудничество местных и республиканских органов власти основываясь на обеспечении единого подхода в реализации государственной политики в транспортной сфере каждого района.

Учитывая вышесказанное, мы считаем, что стратегические направления развития сельских районов страны должны быть следующими:

- расчет требований к необходимым инвестициям в развитии сельской транспортной инфраструктуры должен производиться с учетом стратегических планов и показателей социально-экономического развития территории, а также с учетом развития различных видов автомобильного транспорта;
- на основе планирования деятельности и устойчивого развития транспортной инфраструктуры сельских поселений страны следует использовать программы социального, экономического, территориального и промышленного развития республики и ее районов;
- повышение экономической эффективности взаимодействия местных и республиканских органов управления;
- координация разработки и реализации районных, областных и государственных программ устойчивого развития каждого отдельного вида пассажирского автотранспорта с различными формами собственности.

Учитывая особенности республики, приоритетным считаем развитие РСПАТУ, где первоочередными задачами являются:

- с учетом численности населения обеспечить село регулярным пассажирским транспортом в соответствии с графиком;

- разработка и реализация научно-обоснованной маршрутной сети и оптимизации работы различных пассажирских автотранспортных операторов в обслуживаемых пассажирских маршрутах в пределах сельской территории и между территориями;

- повышение качества пассажирских автотранспортных услуг за счет внедрения новых транспортных средств перевозок пассажиров, увеличения комфортности и ужесточения нормативно-технических требований к безопасности и др.

В целом, данный этап развития экономики предполагает использование новых методов и подходов при формировании стратегии устойчивого развития сельских территорий и развитие системы пассажирских автотранспортных услуг населения на основе пересмотра принципов и критериев функционирования и развития РТК. Это, в свою очередь, требует разработки научно-обоснованной концепции развития транспортного обслуживания сельского населения республики на основе реализации механизма совершенствования государственного регулирования РСПАТУ.

5.2. Совершенствование механизма государственного регулирования системы оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг

Регулирование РСПАТУ полагает сочетание методов административного и экономического воздействия на осуществление перевозки пассажиров автотранспортом в сельской местности, реализации регулирования, как в перспективе, так и в порядке оперативных действий.

Роль и задача государства в экономике как механизма регулирования функционирования и развития рынка сформирована на принципах: – создание единого социально-экономического климата и правового поля, способствующего рациональному функционированию субъектов рынка; – защита прав собственности и поддержки свободной конкуренции; – повышение

с точки зрения экономического эффективного развития субъектов государственного сектора; – обеспечение безопасности жизнедеятельности населения сельской местности.

Проанализируем наиболее эффективные регуляторы – методы административного и экономического воздействия государства на РСПАТУ.

Административные методы – это комплекс обязательных для осуществления требований органов госуправления по отношению к предпринимателям. Реализовать такие методы регулирования можно посредством принятия соответствующих правил, норм, стандартов, регламентов и прочих нормативно-правовых актов. В сфере пассажирского автотранспорта воздействуют и специфичные отраслевые правового-нормативные акты, регулирующие условия эксплуатации пассажирского автотранспорта (положение по ТО и ТР подвижного состава; ПДД; стандарты по экологии; правила перевозок пассажиров и багажа и т.п.).

Экономические методы – это выражение специфических особенностей в области регулирования экономических заинтересованностей субъектов рынка с помощью тарифной, налоговой, денежно-кредитной политики.

Стратегическое действия государства заключается в применении более эффективных методов государственного регулирования, которые сформированы на условиях рынка и разрешают совмещать саморегулирование и госрегулирование. Целью государственного регулирования на пассажирском автотранспорте особенно в условиях сельской местности является формирование равноправных и благоприятных условий для реализации свободных пассажирских перевозок и автотранспортных услуг на территории сельской местности, формирование единого транспортного пространства, динамичной интеграции РСПАТУ.

Госрегулирование воздействует на процессы функционирования РСПАТУ, формы тарифов, мощности воспроизводства, синхронизацию доходов и расходов, системы отраслевых экономических отношений. На

рисунке 42 нами показаны административные и экономические методы регулирования РСПАТУ.

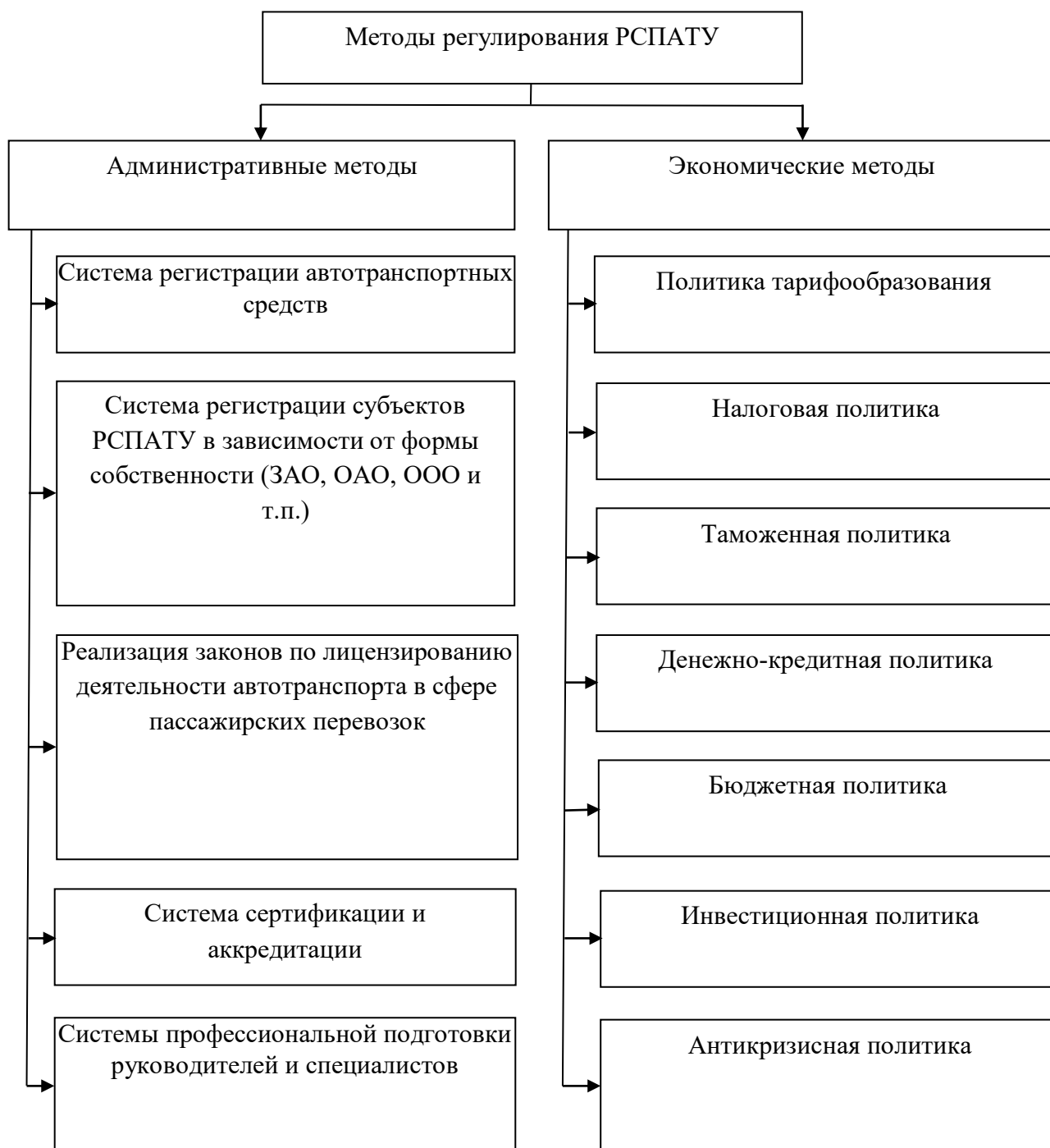


Рисунок 42 - Административные и экономические методы регулирования РСПАТУ

Источник: составлено автором

Формирование саморегулируемых субъектов рынка является одним из наиболее признанных способов регулирования производственной деятельности. Наиболее на сегодняшний день распространенной организационной формой саморегулирования является ассоциация.

Высшим органам управления автотранспортом в Республике Таджикистан является Министерство транспорта. Правительство обеспечивает прогнозирование социально-экономического развития, реализации программ развития приоритетных направлений в различных сферах экономики. Во всех регионах непосредственное управление автотранспортом осуществляет Министерство транспорта.

В рамках автотранспортной стратегии правительством Республики Таджикистан приняты адекватные стратегические постановления по развитию всего комплекса автотранспорта на долгосрочную перспективу. Соответственно сценарному развитию автотранспортной системы реализуется механизмы ценообразования и качества.

На наш взгляд, функционирование и развитие транспортного комплекса и предстоящие перед ней цели и задачи позволяют предложить основные направления государственной политики автотранспорта в Республике Таджикистан, учитывая и развитие РСПАТУ (рис. 43).

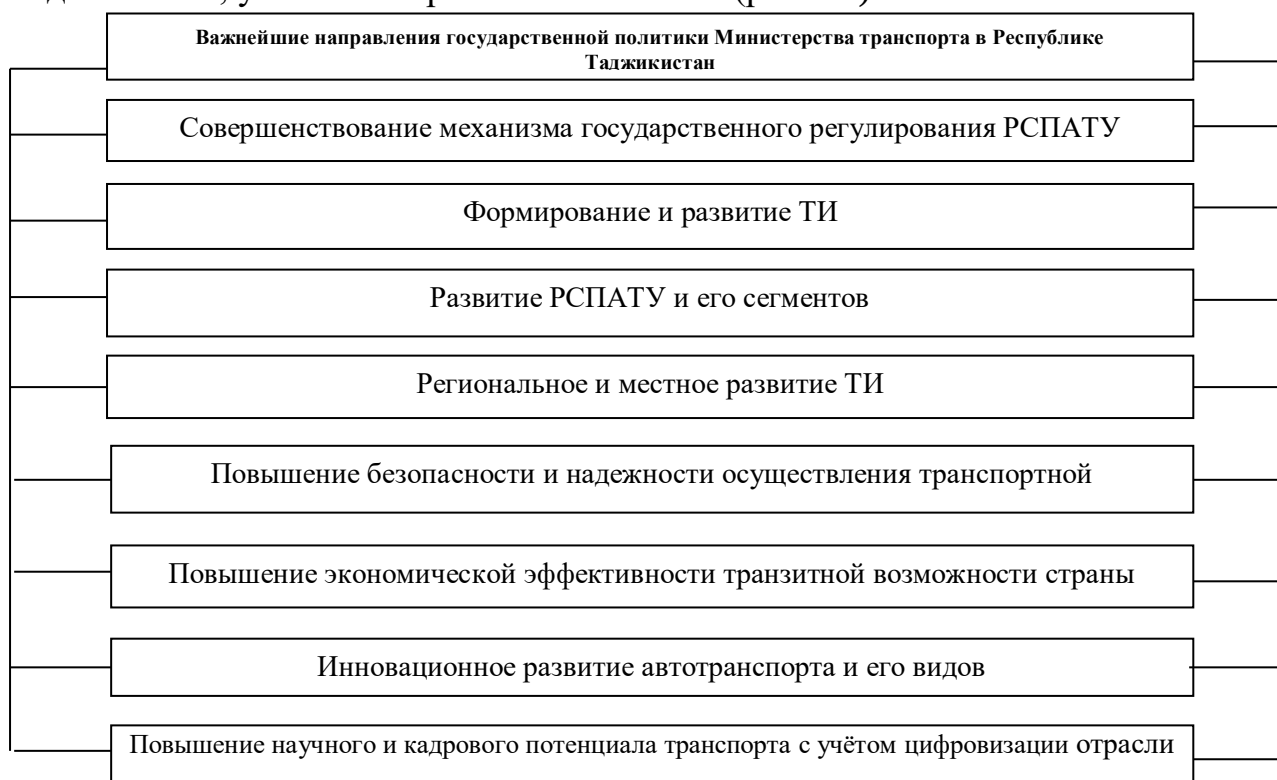


Рисунок 43 - Основные направления государственной автотранспортной политики в Республике Таджикистан

Источник: составлено автором

Опыт показывает, что: «...важнейшими инструментами механизма государственного регулирования системы оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг»¹²⁴ являются: рис. 44.



Рисунок 44. Механизм госрегулирования системы сельских пассажирских перевозок.

Источник: составлено автором

Это дает нам больше возможностей заложить основы, необходимые для разработки экономического эффективного механизма управления, в частности:

¹²⁴ Раджабов Р.К., Джалилов У.Дж. Методологические основы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг//Таджикистан и современный мир, №5 (68), 2019. -Душанбе: Центр Стратегических исследований при Президенте РТ, 2019. -250с.-С102-116.

- защита прав собственности, гарантированных государством, и развитие различных форм собственности;
- свобода спроса и предложения;
- развитие инфраструктуры РСПАТУ;
- установить адекватные цены;
- развитие конкурентоспособности перевозчиков;
- государственное вмешательство в деятельность хозяйствующих субъектов РСПАТУ;
- наличие правового обеспечения экономической деятельности хозяйствующих субъектов РСПАТУ;
- осуществление госрегулирования развития экономики посредством эффективной финансово-кредитной, таможенной и налоговой политики ¹²⁵.

В целом, в нашей стране завершено формирование законодательства об организационной, управленческой и экономической деятельности хозяйствующих субъектов в сфере пассажирского транспорта, основанного на принципах рынка, госрегулирования, различных форм собственности и видов экономической политики.

Поскольку деятельность пассажирских перевозчиков в сельских районах зависит от потребителя транспортных услуг (от трудоспособного населения сельских районов), они должны вести себя таким образом, чтобы занимать более активную позицию в условиях развития рыночной экономики, чем предприятия других отраслей экономики страны.

При этом в нашей стране в условиях развития рынка для регулирования деятельности транспортной отрасли используются экономические механизмы: субсидии, дотации, кредиты, тарифы, налоги и др.

¹²⁵Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики/ Л.И. Абалкин //Вопросы экономики, 1997, № 6. - 80 с.; Государственное регулирование национальной экономики /Под ред. Н.А. Платоновой и др. - М.: Альфа - М, Инфра-М, 2008. – 652 с.; Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте/ Н.Н. Громов, В.А. Персианов. - М.: Транспорт,1990. - 336 с.; Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В. Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.; Региональная экономика /Под ред. В.И. Видяпина, М.В.Степанова. - М.: Инфра-М, 2008. - 666с.; Сакс Дж. Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика/ Дж. Д.Сакс, Ф.Б. Ларрен// Глобальный подход: Пер. с англ. – М.: Дело, 1996. - 848с.

Анализ зарубежного опыта показывает, что такие мнения могут быть неверными¹²⁶.

В сельской местности Республики Таджикистан, на наш взгляд, в условиях развивающегося рынка очень важно госрегулирование, которое занимается обеспечением эффективной и устойчивой работы пассажирского транспорта. Поэтому решаемые социальные задачи делают рынок транспортных услуг, в том числе РСПАТУ, объектом жесткого госрегулирования.

В странах с развитой рыночной экономикой действуют системы госрегулирования РТУ, в том числе и РСПАТУ, в которых меры налогового, тарифного, денежно-кредитного и инвестиционного регулирования сочетаются с мерами государственного административного контроля и ограничения.

Исходя из этого, наше Правительство пытается защитить бизнес от произвольного вмешательства, и в этом направлении РСПАТУ является одной из наиболее регулируемых отраслей транспорта.

Эти предпосылки требуют учета технологических, политических, экономических, социальных и других факторов в процессе госрегулирования деятельности пассажирского транспорта.

При организации пассажирского процесса в сельской местности автомобильным транспортом такая система включает в себя комплекс мероприятий, не связанных между собой.

В этом случае целью влияния государства на РСПАТУ является: обеспечение требуемого объема и качества транспортного обслуживания сельского населения.

Исходя из вышеизложенного, механизм государственного регулирования развития РСПАТУ, должен предусматривать:

– Совершенствование технологии пассажирских автотранспортных перевозок на основе логистических принципов организации сельских

¹²⁶Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред В.В. Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.

пассажирских перевозок с учетом изменения объекта управления, а также развития МТП.

– Внесение изменений в существующую систему управления субъектами РСПАТУ 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;

– Формирование и развитие конкурентной среды, осуществление активной антимонопольной политики, сочетание разных методов управления РСПАТУ.

В целом, мы считаем, что основной задачей системы управления РСПАТУ должно быть создание необходимых условий для эффективного и качественного функционирования и развития пассажирской сельской автотранспортной системы, в том числе обеспечение взаимодействия всех ее элементов в различных сегментах рынка пассажирских автотранспортных услуг.

В результате изменения системы управления РСПАТУ осуществляются по следующим направлениям:

- изменение стиля взаимодействия объектов и субъектов управления в реальных условиях оказания автотранспортных услуг сельскому населению;
- разработка организационных структур управления РСПАТУ и улучшение механизма управления процесса пассажирского автотранспорта.

В нашей стране основное место в общем объеме перевозки пассажиров занимает автотранспорт.

Исходя из этого, государственная политика в области регулирования должно быть направлена на регулирование функционирования субъектов рынка пассажирских автотранспортных услуг, независимо от организационно-правовых форм, собственности и других видов деятельности предпринимательских структур.

Кроме этого, государство должно контролировать и регулировать соблюдение законодательно-правовых норм, осуществление политики финансово-экономического, налогового, инвестиционного, лицензионного, тарифного, экологического характера и реализацию госпрограмм в сельских местностях.

Анализ управления деятельности пассажирским автотранспортом на сельских территориях показал, что не существует систем вертикального подчинения. Местные органы исполнительной власти вообще не отвечают за осуществление перевозочной деятельности предпринимательских структур в области транспорта, не финансируют.

При этом, в особых случаях используют имеющий подвижной состав независимо от форм собственности.

Сегодня на государственном уровне сформулирована политика в области транспорта, определены цели и задачи, установлены ограничения в ресурсах и администрировании, а также поставлены конкретные задачи учитывающие особенности спроса данной территории в необходимости пассажирских перевозках.

Областные автотранспортные структуры управления решают вопросы, которые входят в компетенцию местных органов исполнительной власти, а также и вопросы реализации мер господдержки и госрегулирования, принимаемых Министерством транспорта Республики Таджикистан и другими госорганами управления транспортной отрасли.

Деятельность областных автотранспортных структур осуществляется с использованием методов административного управления и взаимодействие с субъектами РСПАТУ на договорной основе.

Основной орган в областях страны, который управляет деятельностью автотранспорта - это управление транспорта в составе Хукуматов областей, а в районах отделения Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта (ГСНРОТ).

Управление транспортом - административный орган власти на местах (область, район и т.п.), который непосредственно занимается управлением всех видов транспорта, ГСНРОТ свои функции реализовывает по координированию с другими органами управления в сфере автотранспорта. ГСНРОТ занимается лицензионной политикой, установлением для автопредприятия дополнительных лицензионных условий, определяет стоимости лицензий, а также льгот, применение к предпринимательским структурам санкций и др.

Кроме этого, это орган в условиях областей, на основе условий оговоренных при выдаче лицензий занимается привлечением подвижного состава для решения государственных задач.

Анализ мирового опыта и современной системы оказания пассажирских автотранспортных услуг даёт нам возможность выделить следующие формы госрегулирования автотранспортной деятельности на РСПАТУ:

1. Сегментация рынка со одинаковыми коммерческими и эксплуатационными условиями, а также определение статуса субъектов предпринимательских структур, действующих в сегментах РСПАТУ.

В таблице. 5.2 нами приведено рекомендуемое разделение РСПАТУ на сегменты.

Таблица 5.2

Рекомендуемое разделение РСПАТУ на сегменты

РЕКОМЕНДУЕМОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ РСПАТУ НА СЕГМЕНТЫ		
Пассажирское сообщение автотранспортом	Автобусное сообщение	1. Перевозка пассажиров контролируемым тарифам на сельских маршрутах (дотационные). 2. Перевозка пассажиров свободным тарифам (в основном на междугородных маршрутах). 3. Некоммерческая перевозка пассажиров (ведомственные).
	Легковые таксомоторы	4. Перевозка пассажиров, которые выполняют предпринимательские структуры и индивидуальные владельцы транспортных средств. 5. Перевозка пассажиров таксомоторными парками.
	Маршрутные таксомоторы	6. Перевозка пассажиров, которые выполняются предпринимательскими структурами и индивидуальными владельцами транспортных средств. 7. Перевозка пассажиров, которые выполняют автотранспортные предприятия с парком микроавтобусов.

Источник: собственная иллюстрация

Таблица 5.2 показывает, что выделенные сегменты имеют привлекательность для предпринимателей по оказанию пассажирских автотранспортных услуг, что гарантирует реализацию основной цели государственного регулирования - соответствие спроса и предложения на всех видах пассажирского автотранспортного сообщения.

2. Утверждение правил для допуска новых предпринимательских структур к деятельности в различных сегментах рынка на основе простой регистрации при выдаче разрешений или отказ по различным причинам (превышение предложений на спрос, платежеспособность, репутация, наличие материально технической базы и т.д.). Это эффективно влияет на рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг.

3. Со стороны ГСНРОТ выдавать разрешения для расширения деятельности действующие предпринимательских структур и осуществлять лицензирование по допуску новых предпринимательских структур на различные сегменты рынка.

4. ГСНРОТ контролировать выполнения предпринимательских структур требований, которые определены лицензиями, и применять санкций в случае нарушения АТП этих требований на рынке.

5. Усиление со стороны контролирующих органов контроля за процессом ценообразования и использования тарифов. Мы считаем, что эффективным будет реализация функций государственного регулирования автотранспортной деятельности на основе формирования новых тарифов, т.е. сочетание контроля за уровнем тарифов отдельными видами пассажирских перевозок предпринимательскими структурами.

6. Формирование и развитие налогового госрегулирования автотранспортной деятельности с целью мотивации оказания определенных видов пассажирских автотранспортных услуг, или, напротив, для ограждения тех сегментов рынка, где уровень конкуренции слишком высок. Кроме этого, изменения налогообложения пассажирских предпринимательских структур с

учетом специфики их деятельности, а также с учетом важности для оказания различных видов пассажирских сообщений и т.д.

7. Разработка системы официальной отчетности предпринимательских структур, а также использования методики анализа соотношения спроса и предложения на различных сегментах данного рынка и на той основе анализировать и контролировать состояние оказания транспортных услуг в различных сегментах РСПАТУ.

8. Оказание государственной помощи СПАУ и их предпринимательским структурам, а также финансирование отдельных проектов. ГСНРОТ при обсуждении местного бюджета необходимо ходатайствовать в вопросе финансирования необходимых элементов ТИ.

9. Выделять дотаций либо субсидии, как за счет местных бюджетов, так и на уровне госбюджета, предпринимательским структурам, которые осуществляют свою деятельность в сельских территориях для покрытия их убытков и повышения рентабельности.

10. ГСНРОТ необходимо провести всесторонний контроль выполнения экологических стандартов со стороны предпринимательских структур в сфере автотранспорта.

11. ГСНРОТ совместно с органами государственной автоинспекции необходимо разработать и проводить действенный контроль за выполнением установленных технических стандартов, норм охраны труда и безопасности пассажирского автотранспорта.

12. ГСНРОТ на основе разработки мер по улучшению и сохранению кадрового состава предпринимательских структур, улучшению социального положения работающих необходимо обосновать и направлять средства на социальное обеспечение предпринимательских структур.

13. С целью концентрации автотранспортных средств в чрезвычайных ситуациях нужно обосновать функционирование и использование административно-экономических мер.

В современных условиях под государственным регулированием деятельности в сфере пассажирских перевозок понимается расчет размера лицензионных сборов, взимаемых правительством при предоставлении ГСНРОТ, с учетом его социальной значимости, по каждому виду лицензии и в зависимости от вида транспортной деятельности.

Исходя из всего сказанного, отметим, что для определения стоимости лицензий необходимо учитывать следующие факторы:

- общее количество лицензируемых видов деятельности и лицензируемых объектов;

- минимальная стоимость лицензии с учетом суммы сборов, достаточной для финансового обеспечения контролирующих органов;

- стоимость лицензии на определенный вид деятельности определяется путем умножения базовой ставки на соответствующий показатель дохода;

- стоимость лицензии может быть обусловлена ее социальной значимостью с использованием необходимых коэффициентов;

- если лицензия выдается менее чем на один год, то ее стоимость определяется путем умножения коэффициента необходимого количества месяцев на годовое значение. Эти коэффициенты показаны в следующей таблице.

Таблица 5.3

Коэффициенты в зависимости от количества месяцев, на которые выдается лицензия

Число месяцев	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Коэффициент	0,20	0,37	0,51	0,63	0,73	0,81	0,87	0,92	0,95	0,98	0,99

Соблюдение норм охраны труда, технических и экологических стандартов на автотранспорте, областные отделения ГСНРОТ организует работу по выдаче лицензий.

Исходя из вышеизложенного можно констатировать, что 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.

5.3. Основные приоритетные направления развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан

В современных условиях дальнейшее развитие РСПАТУ непосредственно связано с реализацией требований рынка. В этих условиях важным считаем свободный доступ к рынку всех субъектов, оказывающих транспортные услуги сельским жителям.

Как было выше отмечено, существующая нормативно-правовая база отвечает требованиям рынка, но их реализация зависит от поведения участников транспортного процесса и рационального использования, имеющегося в АТП материально-технической базы, их модернизации, материальных и трудовых ресурсов, снижению себестоимости перевозок и инновационному развитию системы оказания транспортных услуг, а также повышения их качества.

Однако средняя вместимость имеющего парка составляет более 17,6 пассажира (Приложение 10, 11, 12 и 13).

В сельской местности республики парк автотранспортных средств насчитывает более 354,4 тыс. ед., а величина коэффициента технической готовности составляет - 0,45 (Приложение 10, 11, 12 и 13) и соответственно является очень низким.

Это доказывает, что имеющий пассажирский транспортный парк очень старый и требует замены либо рационального использования.

В таких условиях развития РСПАТУ целесообразно осуществлять на основе анализа современного состояния и разработки мер, по направлению совершенствования процесса перевозки пассажиров с учетом специфических особенностей каждой местности.

При этом уровень технического состояния автобусов и механизации процессов технического обслуживания и ремонта находится на низком уровне.

Наблюдается низкий уровень фондовооруженности рабочих мест, что является одной из причин некачественного выполнения ТО и Р в АТП.

Анализ по всем областям и районам Республики Таджикистан показывает, что самый наибольший коэффициент технической готовности наблюдается в РРП -0,52, а самая низкая в ГБАО -0,34 (Приложение 10 -13).

Это свидетельствует о неэффективном использовании имеющего пассажирского автобусного парка, что также показывает о неудовлетворенном уровне оказания автотранспортных услуг населению.

В целом результаты анализа современного состояния и развития системы пассажирского автотранспорта (СПАТ) и ее субъектов, особенно в сельской местности, позволил уточнить основные решаемые задачи, разработать рекомендации по совершенствованию транспортного обслуживания на РСПАТУ.

Поэтому, для решения проблемы развития СПАТ Республики Таджикистан, считаем целесообразным разработку и реализацию программы, позволяющей находить системное решение этой проблемы в Таджикистане на ближайшую перспективу.

Предложенные мероприятия позволяют устойчиво развиваться РСПАТУ и способствуют повышению качества обслуживания населения сельской местности, услугам пассажирского автотранспорта, а также эффективности СПАТ в Республике Таджикистан.

На наш взгляд, особенно важным при разработке программы является прогнозирование показателей функционирования РСПАТУ. Структура алгоритма этой программы имеет следующий вид (рис. 45).

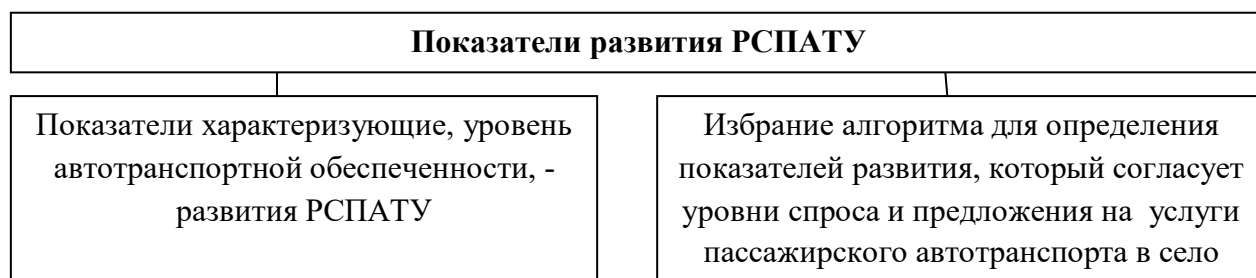


Рисунок 45 - Структурный алгоритм прогнозирования показателей развития РСПАТУ

Источник: составлено автором

Система пассажирского автотранспорта включает в себя совокупность перевозчиков, обслуживающих маршруты сельского района и маршрутную сеть, а взаимосвязь между элементами будут использованы для принятия вариантов управленческих решений с целью удовлетворения потребности населения в сельских автобусных перевозках.

Показатели функционирования сельских автобусных перевозок разделяем на три группы, которые характеризуют:

- уровень провозной способности (фактический): число автобусов и маршрутных такси, негосударственные автобусы, негосударственные легковые автомобили, число выданных лицензий (автобусам и легковым автомобилям), вместимость автобусов (среднее значение).

- уровень развития перевозчиков: коэффициент использования парка пассажирского подвижного состава; время в наряде (среднесуточное значение); коэффициент использования вместимости пассажирского подвижного состава; коэффициент технической готовности, количество работников автотранспортных предприятий в регионе, платный пробег такси, удельный вес пассажирского автотранспорта обслуживающих в маршрутах, проходящих через территории населенных пунктов находящихся в сельской местности, количество линейных сооружений, средняя эксплуатационная скорость автобусов.

- сеть маршрутного транспорта: маршрутный коэффициент; количество маршрутов в селе.

На следующем этапе производим выбор алгоритма для определения величины показателей функционирования сельских автобусных пассажирских перевозок.

При решении этих задач, можно, использовать методы факторного и регрессионного анализа. Учитывая цели исследования, используем: «...метод матричного исчисления»¹²⁷. Данный метод, позволяющий составлять матрицы пропорциональных коэффициентов, в цифровом выражении отражает реальные взаимосвязи между показателями развития сельского пассажирского транспорта. Применение «метода матричного исчисления» подробно описано в работе профессора Раджабова Р.К.¹²⁸. Используя эту методику, производим расчет прогноза показателей, характеризующих функционирование и развитие ПАТС. Приведем результаты прогнозирования показателей по Согдийской области на 2025 - 2030гг. ниже, в таблице 5.4.

Таблица 5.4

Прогнозирование показателей развития системы пассажирского автотранспорта Согдийской области на 2025 - 2030 годы

№ п/п	Наименование показателей	Усл. обоз.	Прог- ноз 2025г.	Прог- ноз 2030г.
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	Z ₁	2567	2650
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	Z ₂	80,0	120,0
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	Z ₃	3307,0	3497,0
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	Z ₄	5670,0	5776,0
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	Z ₅	187807,0	203318,0
6.	Число, выданное лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	Z ₆	6464	6713
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	Z ₇	79	82
8.	Маршрутный коэффициент	Z ₈	2,5	2,9
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	Z ₉	18,31	18,87
10.	Коэффициент технической готовности	Z ₁₀	0,71	0,72
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	Z ₁₁	353	363
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	Z ₁₂	3621	3960
13.	Количество линейных сооружений, ед.	Z ₁₃	519	544

Источник: на основе расчётов автора

¹²⁷ Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: под ред. А.Х. Катаева. Монография/Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон, 1999. – 187 с.

¹²⁸ Там же. – 187 с.

Из таблицы 5.4 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 потребует увеличение удельного веса пассажирского автотранспорта, обслуживающих в селах. Средняя вместимость подвижного состава, работающего в сельских районах не соответствует потребностям сельского населения, что приводит к необходимости росту средней их вместимости.

В связи с тем, что сельские населенные пункты находятся в трудных условиях, необходима организация движения автобусов в светлое время. А для этого, необходима реализация мер по совершенствованию графика движения автобусов и увеличение маршрутных коэффициентов на сельских территориях.

Аналогичные расчеты проведены в условиях Хатлонской области. Результаты по Хатлонской области на период до 2030 года (табл. 5.5.).

Таблица 5.5

Прогноз показателей устойчивого развития системы пассажирского транспорта
Хатлонской области на 2025 – 2030 годы

№ п./п.	Наименование показателей	Усл. обоз.	Прогноз на 2025 г.	Прогноз на 2030 г.
1	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	Z ₁	198,0	278,0
2	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	Z ₂	123,0	193,0
3	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	Z ₃	2928,0	3735,0
4	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	Z ₄	1803,0	2015,0
5	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	Z ₅	111773,0	120804,0
6.	Число, выданных лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	Z ₆	1114	1390
7.	Удельный вес обслуживающих сельские населенные пункты, %	Z ₇	74,3	75,8
8.	Маршрутный коэффициент	Z ₈	1,63	1,70
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	Z ₉	18,16	19,6
10.	Коэффициент технической готовности	Z ₁₀	0,70	0,76
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	Z ₁₁	200	212
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	Z ₁₂	2829	3156
13.	Количество линейных сооружений, ед.	Z ₁₃	423	464

Источник: на основе расчёты автора

Из таблицы 5.5 видно, что для полного удовлетворения потребности населения сел в пассажирских автотранспортных услугах и освоения прогнозов в 2030 году в Хатлонской области необходимо увеличить среднюю вместимость и удельный веса автобусов, обслуживающих сельские населенные пункты, а также увеличить долю автобусов средней вместимости.

Такие расчеты также проведены для РРП. Результаты проведенного расчета по прогнозированию в период до 2030 года представлены в таблице 5.6.

Таблица 5.6

Прогнозирование показателей развития системы пассажирского автотранспорта
РРП на 2025-2030 годы

№ п/п	Наименование показателей	Услов. обозн.	Прогноз 2025г.	Прогноз 2030г.
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	Z ₁	173,0	212,0
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	Z ₂	33,0	57,0
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	Z ₃	1894,0	2104,0
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	Z ₄	2398	2585
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	Z ₅	113862,0	124897,0
6.	Число, выданных лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	Z ₆	3750	3914
7.	Удельный вес обслуживающих сельские населенные пункты, %	Z ₇	72,5	73,4
8.	Маршрутный коэффициент	Z ₈	3,21	3,38
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	Z ₉	18,1	19,4
10.	Коэффициент технической готовности	Z ₁₀	0,79	0,81
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	Z ₁₁	169	176
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	Z ₁₂	747	795
13.	Количество линейных сооружений, ед.	Z ₁₃	407	441

Источник: на основе расчётов автора

Из таблицы 5.6 видно, что для наиболее полного освоения прогнозных объемов перевозок и удовлетворения спроса населения сельской местности в услугах пассажирского автотранспорта в 2030 году в РРП требуется увеличить среднюю вместимость и удельный вес автобусов обслуживающих сельское население за счет увеличения количества автобусов средней вместимости.

Аналогичные расчеты проведены для ГБАО. Результаты прогнозирования показателей, характеризующие развитие пассажирского автотранспорта в ГБАО на период до 2030 г. приведены в таблице 5.7.

Таблица 5.7

Прогнозирование показателей развития системы пассажирского автотранспорта
ГБАО на 2025-2030 годы

№ п/п	Наименование показателей	Услов. обозн.	Прогноз 2025г.	Прогноз 2030г.
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	Z ₁	165	174
2	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	Z ₂	22,0	28,0
3	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	Z ₃	646,0	710,0
4	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	Z ₄	348,0	365,0
5	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	Z ₅	11933,0	13852,0
6.	Число, выданных лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	Z ₆	368	432
7.	Удельный вес обслуживающих сельские населенные пункты, %	Z ₇	67	68
8.	Маршрутный коэффициент	Z ₈	1,98	2,10
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	Z ₉	18,3	19,4
10.	Коэффициент технической готовности	Z ₁₀	0,69	0,74
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	Z ₁₁	46	51
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	Z ₁₂	371	387
13.	Количество линейных сооружений, ед.	Z ₁₃	29	36

Источник: на основе расчётов автора

Из таблицы 5.7 видно, что для наиболее полного освоения прогнозных объемов перевозок и удовлетворения спроса сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта в 2030г. в ГБАО необходимо увеличение доли автобусов, обслуживающих на территории сельских населенных пунктов. Также необходимо отметить, что средняя вместимость автобусов в этих районах не соответствует спросу, поэтому надо увеличить за счет приобретения автобусов с горной модификацией (адаптированные к условиям высокогорья).

Для удовлетворения потребности населения ГБАО необходимо повысить уровень коэффициента технической готовности автобусов на 7,3%.

Проведенное исследование позволило разработать следующие мероприятия по повышению эффективности транспортного обслуживания сельского населения Республики Таджикистан (табл. 5.8).

Таблица 5.8

Рекомендуемые мероприятия по повышению эффективности транспортного обслуживания сельского населения Республики Таджикистан

№ п/п	Наименование мероприятий	Примечание
1.	Совершенствование системы составления расписания движения автобусов на сельских маршрутах	Влияет на показатели F ₂ , F ₃ , F ₉ , F ₁₁ и работу транспортных предприятий
2.	Своевременное рассмотрение жалоб сельских граждан по оказанию транспортных услуг	Влияет на показатели F ₁ , F ₉ , F ₁₀ , F ₁₁ , F ₁₆ и работы транспортных предприятий
3.	Улучшение диспетчерского руководства и контроля за работой автобусов и микроавтобусов на маршрутах на основе внедрения автоматизированных информационных систем управления	Влияет на показатели F ₃ , F ₅ , F ₉ , F ₁₁ , F ₂₁ , F ₂₃ и работу транспортных предприятий
4.	Совершенствование составления графика выпуска автобусов и маршрутных такси на линии	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₁₁ и работу транспортных предприятий
5.	Принятые способствующие меры для повышения скорости сообщения, организация отдельных мест для посадки и высадки, экипировки, табличками отражающими время прибытия и время отправления, рациональное размещение остановочных пунктов, поддержание дорог и подъездных путей в надлежащем состоянии, освобождение водителя от сбора платы за проезд, нормирование эксплуатационной скорости и др.)	Влияет на показатели F ₃ , F ₁₁ , F ₂₁ , F ₂₃ и работу транспортных предприятий
6.	Совершенствование договорной системы между транспортным предприятием и сельскохозяйственными организациями при выделении им автобусов	Влияет на показатели F ₁₂ , F ₁₃ , F ₂₁ , F ₂₂ и работу транспортных предприятий
7.	Организация обслуживания населения сельской местности на основе проведения тендеров со стороны местных Хукуматов	Влияет на показатели F ₄ , F ₉ , F ₁₄ , F ₂₁ и работу транспортных предприятий
8.	Организация движения автобусов по экспрессным и специальным рейсам	Влияет на показатели F ₃ , F ₉ , F ₁₁ , F ₂₀ и работы перевозчиков
9.	Совершенствование обслуживания населения села легковыми автомобилями такси, организация и улучшение обслуживания по вызову и т.п.)	Влияет на показатели F ₁₅ , F ₂₂ и работу транспортных предприятий
10.	Соблюдение сроков службы транспортных средств	Влияет на показатели F ₃ ,

№ п/п	Наименование мероприятий	Примечание
	(своевременное списание автомобилей)	F ₅ , F ₆ , F ₁₅ , F ₂₁ и работу транспортных предприятий
11.	Совершенствование МТБ перевозчиков, улучшение структуры пассажирского автопарка, совершенствование морального и материального стимулирования и др.)	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
12.	Совершенствование ТО и Р транспортных средств, улучшение системы учета и отчетности ТО и Р, совершенствование процесса проведения ТО и Р, качественное ТО и Р, повышение уровень квалификации ремонтно-обслуживающего персонала и улучшение условий труда	Влияет на показатели F ₃ , F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₃ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
13.	Совершенствование организационно-технических связей внутри пассажирской сельской автотранспортной системы	Влияет на показатели F ₅ , F ₉ , F ₁₁ , F ₁₅ и работы транспортных предприятий
14.	Ликвидация простоев подвижного состава по организационным причинам	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₁₁ , F ₁₃ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
15.	Совершенствование функциональной системы управление транспортным предприятием (четкое закрепление за определенными исполнителями служебных обязанностей, конкретное разграничение обязанностей подразделений транспортных предприятий и др.)	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₁ и работы транспортных предприятий
16.	Систематическая организация выборочной проверки, достоверности заполнения путевых листов	Влияет на показатели F ₅ , F ₁₃ , F ₁₁ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
17.	Совершенствование системы внедрения инновационной техники и технологии	Влияет на показатели F ₄ , F ₆ , F ₁₅ , F ₁₈ и работы транспортных предприятий
18.	Организация качественной и своевременной технической помощи транспортных средств на линии	Влияет на показатели F ₅ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
19.	Совершенствование системы материального и морального стимулирования по результатам внедрения достижений научно-технического прогресса и инноваций в транспортном производстве	Влияет на показатели F ₄ , F ₆ , F ₁₂ , F ₁₅ , F ₁₈ и работу транспортных предприятий
20.	Развитие соревнования между подразделениями транспортных предприятий	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₃ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
21.	Совершенствование системы материального и морального стимулирования работников	Влияет на показатели F ₄ , F ₆ , F ₁₂ , F ₁₃ , F ₁₅ , F ₁₇ , F ₁₉ , и работу транспортных предприятий

№ п/п	Наименование мероприятий	Примечание
22.	Предусмотреть меры, способствующие соблюдению трудовой дисциплины всеми работниками транспортных предприятий	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₁ , F ₁₂ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
23.	Улучшение условий труда работников транспортных предприятий (снабжение работников спецодеждой, совершенствование системы труда и отдыха водителей на линии) и др.	Влияет на показатели F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₁₂ , F ₁₄ , F ₁₅ , F ₁₉ , F ₂₂ , F ₂₄ , F ₂₆ и работу транспортных предприятий
24.	Организация системы повышения квалификации работников (улучшение работы учебного центра по подготовке (переподготовке) водителей категории «Д» для работы на сельских маршрутах, организация школ наставников, совершенствование системы аттестации работников транспортных предприятий и т.п.)	Влияет на показатели F ₃ , F ₄ , F ₅ , F ₆ , F ₉ , F ₁₂ , F ₁₃ , F ₁₉ , F ₂₀ и работу транспортных предприятий
25.	Совершенствование структуры автопарка на основе учета специфики сельских перевозок, использование грузопассажирских автобусов и т.п.	Влияет на показатели F ₃ , F ₈ , F ₉ и работу транспортных предприятий
26.	Систематическое улучшение маршрутной сети на основе изучения пассажиропотоков и требований сельского населения с учетом непроизводственных транспортных связей	Влияет на показатели F ₇ , F ₁₀ , F ₁₁ , F ₁₆ и работу транспортных предприятий
27.	Принятие мер к повышению плотности сети автомобильных дорог и систематическое изучение их состояния с целью улучшения маршрутной сети района	Влияет на показатели F ₁ , F ₁₀ , F ₁₆ и работу транспортных предприятий
28.	Улучшение транспортного обслуживания сельских населенных пунктов (предусмотренные меры морального стимулирования, совершенствование системы учета и отчета транспортных предприятий по сельским перевозкам, усиление контроля со стороны органов исполнительной власти за увеличением количества обслуживаемых сельских населенных пунктов и т.п.)	Влияет на показатели F ₇ , F ₁₀ , F ₁₂ , F ₁₆ , F ₂₂ и работу транспортных предприятий
29.	Совершенствование условий труда работников линейных сооружений (терминалов)	Влияет на показатели F ₁₁ , F ₁₄ , F ₁₉ , F ₂₂ и работы перевозчиков
30.	Совершенствование системы продажи билетов в линейных сооружениях на основе внедрения автоматизированной системы управления	Влияет на показатели F ₃ , F ₉ , F ₁₁ , F ₁₉ и работы транспортных предприятий
31.	Усиление контроля за использованием горюче-смазочных материалов	Влияет на показатели F ₄ , F ₁₅ и работы перевозчиков
32.	Улучшение системы морального и материального стимулирования по эффективному использованию ресурсов и обеспечении экологической безопасности	Влияет на показатели F ₄ , F ₁₂ , F ₁₅ , F ₂₅ и работу транспортных предприятий
33.	Распространение передовых методов вождения автобусов и маршрутных такси	Влияет на показатели F ₄ , F ₁₅ и работы перевозчиков

№ п/п	Наименование мероприятий	Примечание
34.	Совершенствование системы обеспечения транспортных предприятий материальными ресурсами с учетом ГОСТов, технических условий и т.п.	Влияет на показатели F ₄ , F ₁₅ и работу транспортных предприятий
35.	Развитие системы лицензирования транспортной деятельности при осуществлении сельских перевозок и предоставление льгот	Влияет на показатели F ₂ , F ₃ , F ₉ и работу транспортных предприятий

Источник: собственная иллюстрация

С учетом этого нами в работе предложены приоритетные направления инновационного развития РСПАТУ, которыми являются следующее:

1. Разработка и реализация расписания движения автобусов на сельских маршрутах.
2. Систематическое рассмотрение жалоб сельских граждан и принятия, мер по оказанию автотранспортных услуг и повышения их качества.
3. Развитие системы диспетчерского руководства и контроля за работой автобусов и микроавтобусов на маршрутах на основе внедрения автоматизированных информационных систем управления.
4. Совершенствование составления графика выпуска автобусов и маршрутных такси на линию.
5. Принятие мер, способствующих повышению скорости сообщения.
6. Совершенствование договорной системы между транспортниками и сельскохозяйственными организациями при выделении им автобусов.
7. Организация обслуживания населения сельской местности на основе проведения тендеров со стороны местных Хукуматов.
8. Разработка научно-обоснованных тарифов при осуществлении сельских пассажирских перевозок
9. Организация работы автобусов на основе введения изменений в режиме их движения на сельских маршрутах.
10. Развитие системы обслуживания легковыми автомобилями такси в сельских районах.
11. Соблюдение сроков службы автотранспортных средств и повышение уровня качества текущего и капитального ремонта.

12. Совершенствование МТБ перевозчиков.
14. Ликвидация простоев транспортных средств по организационным причинам.
15. Организация качественной, своевременной и мобильной системы оказания технической помощи транспортным средствам на линии.
16. Совершенствование системы морального стимулирования работников.
17. Предусмотреть меры, способствующие соблюдению трудовой дисциплины всеми работниками транспортных предприятий.
18. Улучшение условий труда работников транспортных предприятий.
19. Организация системы повышения квалификации работников АТП.
20. Совершенствование структуры парка на основе учета специфики сельских пассажирских перевозок.
21. Систематическое совершенствование маршрутной сети на основе исследования пассажиропотоков.
22. Улучшение транспортного обслуживания сельских населенных пунктов, а также совершенствование условий труда работников линейных сооружений.
23. Распространение передовых методов вождения автобусов и маршрутных такси.
24. Развитие системы лицензирования транспортной деятельности при осуществлении сельских перевозок и предоставление льгот и др.
25. Организация регулярных перевозок путем, выбранным по конкурсу индивидуальными перевозчиками.
26. Необходимость изучения международного опыта, осуществлять анализ действующих законодательств, четко определить государственную политику.
27. Подготовка специалистов, открытие научных инновационных центров на базе ведущих ВУЗов Таджикистана.

28. 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 муссируется не этичное поведение водителей.

29. Обеспечить прозрачность процессов выполнения автомобильных перевозок для всех контролирующих органов и общественности.

30. Целесообразное создание реальной карты сельских пассажирских автотранспортных услуг и прогнозной карты в период до 2030гг.

Таким образом, считаем, что применение предложенных мероприятий способствует повышению эффективности развития РСПАТУ, что обеспечит рост экономики и благосостояние жизни населения сельской местности страны в целом.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

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 реконструкции автодорог, туннелей, сооружений и др., что позволило сформировать эффективную транспортную инфраструктуру в стране.

2. В диссертационной работе на основе комплексного исследования особенностей функционирования и развития транспортного комплекса и их учета выделены следующие важнейшие признаки системы пассажирского автотранспорта: 1) функциональность (объект) - пассажирские автобусные перевозки; 2) территориальность - ограниченность системы транспорта в масштабе территории, области, региона, зоны и района; 3) 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 РСПАТУ:

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

- Улучшение состояния материально-технической базы РСПАТУ за счет привлечения различных видов инвестиций и совершенствования механизма государственного регулирования РСПАТУ;

- 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 РСПАТУ 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 РСПАТУ;

- Улучшение инновационно-маркетинговой деятельности на РСПАТУ, 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 уровню 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 АТП 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 закономерностей 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 и т.д.

6. В работе учитывая выделенный перечень факторов разработана и предложена экономико-математическая модель подвижности населения по Согдийской, Хатлонской и Горно-Бадахшанской областей, 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, характеризующих спрос населения в услугах пассажирского автотранспорта по Согдийской, Хатлонской, ГБАО и РРП.

8. По мнению автора в современных условиях приоритетными задачами совершенствования РСПАТУ 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. В диссертационном исследовании 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 РСПАТУ;

- -анализ, оценка, учет и контроль состояния транспортного обслуживания в различных секторах РСПАТУ, 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 следующие приоритетные направления развития РСПАТУ в Республике Таджикистан включающие:

- Совершенствование системы организации транспортного процесса на основе составления научно-обоснованных расписаний движения транспортных средств на сельских маршрутах, а также рассмотрение и удовлетворение жалоб сельских жителей по оказанию транспортных пассажирских услуг.
- Развитие автоматизированных информационных систем управления, способствующие совершенствованию диспетчерского руководства и контроля за работой автобусов и микроавтобусов на сельских маршрутах.
- Совершенствование составления графика выпуска автобусов и маршрутных такси на линии, а также рационального закрепления маршрутов за автотранспортными предприятиями.
- Разработка и принятие мер, способствующие повышению скорости сообщения автобусов, а также изменение режимов их движения на маршрутах.
- Совершенствование договорной системы между транспортными предприятиями и сельскохозяйственными организациями при выделении им автобусов.
- Организация предоставления услуг сельскому населению по результатам проведения тендеров со стороны местных органов исполнительной власти Хукуматов.

- Совершенствование системы обслуживания сельского населения легковыми такси, а также согласование спроса и предложения в условиях сельских и горных районов.
- Оптимизация срока службы подвижного состава независимо от их вида собственности и активизации контроля со стороны органов ГАИ и Госслужбы по надзору и регулированию транспортной деятельности.
- Развитие МТБ сельских перевозчиков и системы ТО и ТР подвижного состава, а также устранение их простоев по организационным и другим причинам.
- Разработка и внедрение современных инновационных технологий при организации и обслуживании на сельских маршрутах, а также развитие предпринимательской деятельности и разработка рациональных маршрутов.
- Совершенствование организационно-технических связей внутри пассажирской сельской автотранспортной системы, а также функциональной системы управления транспортных предприятий.
- Систематическая организация выборочной проверки достоверности заполнения путевых листов и использования транспортных средств, а также минимизации ДТП.
- Оптимизация системы планирования инновационного развития, внедрения новой техники и технологии в транспортном производстве и системы стимулирования их внедрения.
- Функционирование эффективной системы организации качественной и своевременной технической помощи автотранспортным средством на сельских маршрутах.
- Развитие конкурентных отношений между подразделениями сельских автотранспортных предприятий с целью улучшения транспортного обслуживания.
- Совершенствование системы материального и морального стимулирования труда в ПАТП, применение системы грейдов по оплате труда работникам.

- Обоснование и разработка мер, способствующие соблюдению трудовой дисциплины работниками автотранспортных предприятий и методы активизации их работы.
- Улучшение условий труда и быта работников автотранспортных предприятий.
- Организация системы подготовки и повышения квалификации работников.
- Совершенствование структуры парка на основе учета специфики пассажирских перевозок, применение электротранспорта, а также использования моделей, механизма и форм государственного-частного партнерства на сельских территориях по организации управления транспортного процесса.
- Систематическое проведение изучения пассажиропотоков и требований сельского населения, и на этой основе совершенствование маршрутной сети и оптимизации транспортных связей.
- Принятие мер к повышению плотности сети автомобильных дорог и систематическое изучение их состояния с целью улучшения маршрутной сети сельского района и улучшение транспортного обслуживания сельских населенных пунктов.
- Совершенствование условий труда работников линейных сооружений и инфраструктуры РСПАТУ, а также системы продажи билетов в этих сооружениях на основе внедрения автоматизированной системы.
- Развитие системы активизации контроля за рациональным использованием материальных, трудовых, финансовых и информационных ресурсов, а также усиление контроля за их сохранностью и обеспечение экологической безопасности в ПАТП.
- Распространение передовых методов вождения автобусов, маршрутных такси и современных видов транспортных средств, особенно электротранспорта.

- Совершенствование системы обеспечения сельских транспортных предприятий материальными ресурсами с учетом ГОСТов, технических условий, обеспечения конкурентоспособности транспортных предприятий и т.п.

- Осуществление регулярных автобусных перевозок только по результатам конкурсного отбора со стороны предприятий и частных перевозчиков.

- Изучение и применение международного опыта, в осуществлении анализа законодательной базы, реализации госполитики в области сельских перевозок.

- Организация подготовки и переподготовки кадров, а также создание центров с участием учреждений высшего профессионального образования республики (по решению данного вопроса) на базе ВУЗа.

- Широкое освещение роли и значения РСПАТУ в средствах массовой информации, разработка дискуссионных и информационных площадок, улучшение информационного поля и рекламирование перевозок, улучшение этичного поведения водителей, осуществляющие сельские пассажирские перевозки.

- Создание рациональной карты сети обслуживающих маршрутов по организации сельских автоперевозок в республике и ее регионах.

- Улучшение прозрачности в осуществлении пассажирских автоперевозок и улучшение работы контролирующих и других органов.

Таким образом, реализация вышеперечисленных приоритетных направлений развития РСПАТУ позволяет сохранить социальную значимость пассажирских автомобильных перевозок в сельской местности, обеспечить эффективность работы транспортных перевозчиков, получить социально-экономический эффект, оптимизировать перевозочный процесс и улучшить уровень жизни сельского населения при реализации намеченных направлений НСР-2030 Республики Таджикистан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абалкин Л.И. Роль государства в становлении и регулировании рыночной экономики/ Л.И. Абалкин // Вопросы экономики, 1997. -№ 6.- 80с.
2. Абалкин Л.И. Финансы рыночного хозяйства/ Л.И. Абалкин. – М.: Экономическая литература, 2003. – 480 с.
3. Абалонин С.М. Бизнес-план автотранспортного предприятия. - Москва.: Транспорт, 1998. -54 с.
4. Абалонин С.М. Бизнес-план АТП: необходимость, мода или излишество // Авт. трансп. Москва 1993. № 7.- С.9.
5. Абалонин С.М. Конкуренты АТП: Кто они//Автотранспорт. Москва 1993. № 4.- С.12.
6. Абалонин С.М. О конкурентоспособности транспортной продукции // Авт. трансп. Москва 1994. № 6.- С. 30.
7. Абалонин С.М., Пахомова А.В. Бизнес-план автотранспортного предприятия. - М.: Транспорт, 2012. – 362 с.
8. Абалонин С.М. Ценовая конкуренция и тарифная политика в деятельности АТП // Авт. трансп. Москва 1996. № 4. С. 24-25.
9. Абдугафаров А., Ахмедова Д.А. Теоретические проблемы формирования модели рыночной экономики Таджикистана/ А. Абдугафаров, Д.А. Ахмедова. – Худжанд: изд-во Р.Джалиля, 2006. – 254 с.
10. Абалонин С.М. Исследование конкурентов АТП // Автомобильный транспорт. 2002. № 2. С. 26-27.
11. Абрамов А.П. и др. Маркетинг на транспорте/ А.П. Абрамов. - М.: Желдориздат, 2001. – 152 с.
12. Абчук В.А. Риски в бизнесе, менеджменте и маркетинге/ В.А. Абчук. – СПб.: Изд. Михайлова В.А., 2006. - 480 с.
13. Автомобильный транспорт Таджикистана/ Материалы научно-технической конференции, посвященной 60-летию автомобильного транспорта Таджикистана. – Душанбе:1999. - 56 с.
14. Агапова Г.А., Сергина С.Ф. Макроэкономика/ под ред. А.В. Сидоровича. – М.: МГУ им. М.В. Ломоносова. Изд-ва «Дело и Сервис», 1999. - 416 с.
15. Азымова Т.Н. Особенности деятельности предприятий автомобильного транспорта //Главный бухгалтер. -№ 4. – 2015.- с.17-20.
16. Алексеев А.А. Маркетинговые исследования рынка услуг/ А.А. Алексеев. - СПб.: изд-во СПбГУЭФ, 2004. – 136 с.

17. Андревский В.М., Белькунов М.Д. Совершенствование методов организации автобусных перевозок в Краснодарском крае/ В.М. Андревский, М.Д. Белькунов. - М.: Краснодар, 1974. - 112с.
18. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В. Андрианов. - М.: Дело, 1998. - 253 с.
19. Аникин О.Б. Аутсорсинг в сфере услуг/ О.Б.Аникин. // Актуальные проблемы управления: материалы междунар. науч.- практ. конф. Вып. 1. ГУУ.- М 2003.-С. 23.
20. Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В. Анурин, И. Муромкина, Е. Евтушенко. – СПб.: Питер, 2006. - 269 с.
21. Аристов С.А. Пассажирский транспорт — сфера государственно-частного партнёрства // Транспорт. - 2007. - №8 - С. 2-4.
22. Аррак А.О. Развитие и эффективность пассажирских перевозок: на примере автомобильного транспорта/ А.О. Аррак. –Таллин: 1982. – 112с.
23. Артюхов В.Г. Совершенствование пассажирских автомобильных перевозок в сельской местности исходя из социально-экономических потребностей села/ В.Г. Артюхов. - М.,1987. - 40с.
24. Артюхов В.Г. Экономический и организационный механизм управления отраслевым комплексом в условиях перехода к рыночной экономике. Автореф. дисс... док. экон. наук: 08.00.05/ В.Г. Артюхов М: 1990 – 51 с.
25. Арустамов Э.А., Пахомкин А.Н., Митрофанов Т.П. Организация предпринимательской деятельности/ Э.А. Арустамов, А.Н. Пахомкин, Т.П. Митрофанов. – М.: 2009. – 331 с.
26. Асаева Т.А., Соловьева И.П. // Пути снижения себестоимости перевозок при формировании парка автотранспортных средств// Автотранспортное предприятие, НПП Транснавигация, 2015.
27. Аслонов З.М. Экономическая оценка территориальной организации транспорта: Автореф. дисс...канд.экон.наук. - М.: 1991. - 20 с.
28. Астафьева, Н.В., Пронина, Е.В. Развитие государственно – частного партнерства в мезологистической системе управления пассажирскими перевозками / Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия: Экономика. Управление. Право. 2019. Т. 14. № 4. С. 621-628.
29. Барвелл Ф. Автоматика и управление на транспорте/ пер. с англ.2-е изд/ Ф. Барвелл. - М.: Транспорт, 1990 - 367 с.

30. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка/ Л.Е.Басовский. – М.: Инфра-М, 2007. -260 с.
31. Бегмуродов С.Ш., Ходжаев П.Д. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте // Вестник Таджикского нац. ун-та. 2014. № 2/3 (135). –С. 108–113.
32. Беленьский М.Н. Экономика пассажирских перевозок/ М.Н. Беленский. – М.: Транспорт, 1974. – 135 с.
33. Бердникова Т.Б. Анализ и диагностика финансово-хозяйственной деятельности/ Т.Б. Бердникова. – М.: Инфра-М, 2007. – 212 с.
34. Биггарт Н. Социальная организация и экономическое развитие/ Н. Биггарт. // Экономическая социология: Новые подходы к институциональному и сетевому анализу. - М.: ГУ-ВШЭ, 2007. – 253 с.
35. Бизнес-план: Метод. материалы/ Москва: Экспорт-бюро. 1997.-111с.
36. Бизнес-план: Методические материалы / Москва: Финансы и статистика: 1998. - 78 с.
37. Блажевич О.Г. Особенности развития финансового рынка в условиях цифровизации / О.Г. Блажевич, Н.С. Сафонова // Научный вестник: финансы, банки, инвестиции. — 2021. — № 1 (54). — С. 106-124.
38. Бойматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности/ А.А. Бойматов. - Душанбе: Дониш, 1985. – 280 с.
39. Большаков А.М. Автомобильные пассажирские перевозки в сельской местности. Обзорная информация. - М.: ЦБНТИ, Минавтотранса, 1974
40. Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков. - М.: Транспорт,1981. - 206 с.
41. Большухина И. С. Экономика предприятия. С. 60.
42. Бондарь, Н. Н. Место государственно-частного партнерства в инвестиционном обеспечении развития отраслей экономики / Н. Н. Бондарь // Вестник ГГТУ им. П.О. Сухого, 2013. - №4 (51). - С. 81.
43. Боркова Е.А. Стратегическое планирование/ Е.А. Боркова. – СПб.: СПбГИЭУ, 2009. - 168 с.
44. Бычков В.П. Экономика автотранспортного предприятия: –Москва.: ИНФРА-М. 2006. -384с.
45. Бычков В.П. Предпринимательская деятельность на автомобильном транспорте – СПб.: Питер, 2004. – 256 с.

46. Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков. - М.: Транспорт, 1981. - 206 с.
47. Борисов Е.Ф. Эконом. теория/ Е.Ф. Борисов. -М.: Юрайт, 1998. -384с.
48. Брагин Н.И. Государство и рынок/ Н.И. Брагин. -М.: Союз, 2000. -124 с.
49. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах/ В.Н. Бугроменко. – М.: Наука, 1987, 112 с.
50. Будрина Е.В. Определение устойчивости рынка транспортных услуг: модели и примеры/ Е.В. Будрина // Вестник ИНЖЭКОНА, 2014, серия «Экономика», вып. 1(68). С.140-144.
51. Будрина Е.В. Проблемы формирования и управления развитием региональным рынком транспортных услуг/ Е.В. Будрина. – СПб.: СПбГИЭУ, 2002. -321 с.
52. Будрина Е. В. Рынок транспортных услуг: особенности формирования и развития. Ч. 2. С. 51.
53. Будрина Е.В., Бочкарев А.А., Жданова И.Г., Логинова Н.А. и др. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: Коллективная монография/ Под ред. д.э.н., проф. Е.В. Будриной. – СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 353с.
54. Будрина Е.В., Малевич Ю.В., Пластуняк И.А. Развитие модели управления транспортными операциями/ Е.В. Будрина, Ю.В.Малевич, И.А. Пластуняк // Вестник ИНЖЭКОНА, 2012, «Экономика», вып. 1(52)—С.259-264.
55. Бункина М.К. Нац. экономика/ М.К. Бункина. – М.: Дело, 1997. - 271 с.
56. Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств (Методика оценки эффективности использования) / В.Д. Бурдаков. - М.: Стандартов, 1990. - 160 с.
57. Василенок В. Л. Развитие предпринимательства и факторы, его определяющие / В. Л. Василенок., Е.И. Алексашкина // Научный журнал НИУ ИТМО, 2013. - № 1. – С. 8.
58. Василенок В.Л. Инновационный потенциал развития внутреннего предпринимательства /В.Л. Василенок, В.В. Негреева //Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки, 2013. - № 149. – С. 17
59. Васин С.М., Шутов В.С. Управление рисками на предприятии/ С.М. Васин. – М.: КНОРУС, 2010. - 304 с.
60. Вишняковская И.В. О показателях уровней территориального развития// Региональное развитие и географическая среда/ И.В. Вишняковская. - М.: 1991.- С.422 - 434.
61. Вельможин А.В. Эффективность транспортной услуги / А.В. Вельможин В.А. Гудков, А.А. Сериков // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2013.

62. Власов В.В. Япония: производственная инфраструктура/ В.В. Власов. - М.: Наука, 1991. - 182 с.
63. Володин, Е. П. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом / Е. П. Володин, Н. Н. Громов. - М.: Транспорт, 1982. - 224 с.
64. Войтов А.Г. Экономика/ А.Г. Войтов. – М.: Информационно-внедренческий центр, 1999. - 492 с.
65. Волгин В.В. Индивидуальный бизнес/ В.В. Волгин. – М.: «Ось-89», 2007. – 432 с.
66. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом/ Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М.: Транспорт, 1982. - 224 с.
67. Вопросы экономики и управления на автомобильном транспорте/ Под ред. Г.А. Кононовой. – СПб.: СПбГиА, 1995. – 79 с.
68. Восколович Н.А. Экономика платных услуг/ Н.А. Восколович. – М.: ЮНИТИ, 2007. – 399 с.
69. Вострецова Т.В., Аскарлов А.А. Основы индикативного планирования развития сельских территорий //Вестн. АГАУ. - Барнаул: Изд-во АГАУ, 2008. - № 5. - С. 77-82.
70. Гаджинский А.М. Логистика/ А.М. Гаджинский. - М.: ИВЦ «Маркетинг», 2001. – 136 с.
71. Ганиев Т.Б.Повышение эффективности управления формированием устойчивого человеческого развития и создания профессиональных рабочих мест в современном менеджменте//Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук.- Душанбе: «Сино». - 2017. - № 2/5(1). - С.30-35.
72. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте/ Б.Л. Геронимус. - М.: Транспорт, 1985. - 224 с.
73. Герчикова И.Н. Менеджмент/ И.Н. Герчикова. - М.: Банки и биржи. ЮНИТИ, 1995. – 216 с.
74. Глазьев С.Ю. Теория долгосрочного технико-экономического развития. - М.: Влад-Дар, 1993.
75. Годин А.М. Статистика/ А.М. Годин. – М.: 2007. - 459 с.
76. Голованенко С.Л. Экономика автомобильного транспорта. -М.: Высшая школа, 2013 - 352с.
77. Гончарук О.В. Управление транспортом/ О.В. Гончарук. – М.: Наука, 1994. – 220 с.
78. Горные регионы Центральной Азии. Проблемы устойчивого развития // Тезисы докладов международной конференции. – Душанбе: ТТУ, 1999 – 344 с.
79. Горячий С.А. Концессионная модель организации рынка коммунальных услуг // Научный журнал НИУ ИТМО. Сер. «Экономика и экологический менеджмент». - 2012. -

Вып.1. URL: <http://economics.open-mechanics.com/articles/441.pdf> (дата обращения: 21.07.2014).

80. ГОСТ Р 51004-96 «Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества» [Электронный источник] / URL: (17.12.2016)

81. Государственное регулирование национальной экономики/ под ред. Н.А. Платоновой и др. – М.: Альфа - М, Инфра-М, 2008. – 652 с.

82. Гражданкина Е.В. Экономика малого предприятия/ Е.В. Гражданкина. - М.: Российский бухгалтер, 2008. – 141 с.

83. Грибов В.Д., Леонов А.Л. Экономика предприятия сервиса/ В.Д. Грибов, А.Л. Леонов – М.: Кнорус, 2008. – 278 с.

84. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте/ Н.Н. Громов, В.А. Персианов. - М.: Транспорт, 1990. – 336 с.

85. Гудкова, Н.С., Банзекуливах, М.Ж. Совершенствование логистического управления пассажирскими перевозками на автотранспортном предприятии / В сборнике: Логистика — евразийский мост материалы XI международной научно-практической конференции. 2018. С. 356-360.

86. Гудков В. А., Миротин Л. Б., Вельможин А. В., Ширяев С. А.// Пассажирские автомобильные перевозки, 2014, 448 с.

87. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985. - 64 с.

88. Демб С.Б. Исследование и оптимизация пассажирских перевозок в местном сообщении с использованием экономико-математических методов и ЭВМ (на материалах Средней Азии): Автореферат дисс...канд. экон. наук/ С.Б. Демб. - Ташкент: 1996. – 18 с.

89. Демидова Л. Сфера услуг: изменение динамики производительности/ Л. Демидова // Мировая экономика и международные отношения, 2006, №12.-С. 40-52. 93с.

90. Денисюк Н.В. Организация перевозок, себестоимость и тарифы на автомобильном транспорте// ДВГТУ, 2011.

91. Джалилов У.Д., Бобоев М.Г., Шарипов З.К. Маркетинговые исследования спроса и предложения рынка автотранспортных услуг, Матер. VIII межд. науч. - практ. конф., «Персп. разв. науки и образования» посв. 25-летию независ. РТ и 60-летию ТТУ им. акад. М. С. Осими – Душанбе: ТТУ, 2016 –С. 255-258.

92. Джалилов У.Д. Влияние инноваций на развитие рынка сельских пассажирских автобусных услуг, Вестник «Ученые записки: серия естественные и экономические науки» Худжандского государственного университета имени Б. Гафурова. Выпуск №2(61) за 2022. Худжанд. С. 111-119.

93. Джалилов У.Д., Зайниддинов Т.Н. Концептуальные основы развития сферы услуг в условиях рыночной экономики, Материалы респ. научно–практической конференции «Роль транспорта и транспортной инфраструктуры в развитии туристической отрасли», 27-28 сентября 2019г. – Душанбе: 2019. – С. 121-129.

94. Джалилов У.Д. Исследование структуры рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг Таджикистана, Вестник Таджикского национального университета. – № 6, – Душанбе: Таджикский национальный университет, 2020. – 349 с. – С. 52-60.

95. Джалилов У.Д. Исследование формирования тарифов на услуги пассажирского транспорта в сельской местности Республики Таджикистан, Российский экономический интернет-журнал. –2023. –№4. URL: © Джалилов У.Д., Российский экономический интернет-журнал 2023, № 4 (01.10.23-31.12.23).

96. Джалилов У.Д. Методологические основы инноваций как фактор устойчивого развития социально-экономической системы, Вестник Центра стратегических исследований при Президенте РТ. Таджикистан и современный мир. Выпуск №2(78), стр. 203-214.

97. Джалилов У.Д. Основные направления развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг в Республике Таджикистан, Вестник Таджикского национального университета. – № 2/2(197), – Душанбе: Таджикский национальный университет, 2016. – 316 с. – С. 78-83.

98. Джалилов У.Д., Раджабов К.Р. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане, РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжения, Конкуренция. – 2024. – №1. Институт ИТКОР – журнал 2024, №1.

99. Джалилов У.Д., Раджабов Р.К. Методологические основы развития рынка сельских пассажирских авто транспортных услуг, Вестник Таджикистан и современный мир – №5(68), 2019. – Душанбе: Центр стратегических исследований при Президенте РТ, 2019. – 250 с. – С. 102-116.

100. Джалилов У.Д., Раджабов Р.К. Экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автомобильного транспорта// Вестник Российского университета кооперации 1(23)2016. –Чебоксары, 2016. - С.77-80.

101. Джалилов У.Д., Раджабов Р.К. Выбор направлений совершенствования транспортного обслуживания сельского населения в Республике Таджикистан// Вестник ТТУ им. акад. М. С. Осими №3(31)-2015. - Душанбе ТТУ, 2015. -С.155-161.

102. Джалилов У.Д., Раджабов Р.К. Особенности и задачи развития рынка сельский пассажирский автотранспортный услуг в Республики Таджикистан, Материалы VIII межд. науч. - практ. конф., «Перспективы развития науки и образования» посвященной 25-летию

независимости Республики Таджикистан и 60-летию Таджикского технического университета им. акад. М. С. Осими – Душанбе: ТТУ, 2016 – С. 297-301.

103. Джалилов У.Д., Раджабов Р.К. Рынок сельских пассажирских транспортных услуг в условиях переходной экономики, Вестник Таджикского национального университета. – №2/3(165) – Душанбе: Таджикский национальный университет, 2015. – 299 с. – С. 284–292.

104. Джалилов У.Д. Разработка пассажирских тарифов для автомобильного транспорта в сельской местности Республики Таджикистан, 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.

105. Джалилов У.Д., Саидмуродова Ш.О. Проблемы развития рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан, Материалы республиканской научно–практической конференции «Роль транспорта и транспортной инфраструктуры в развитии туристической отрасли», 27-28 сентября 2019г. – Душанбе: 2019. – С. 129-133.

106. Джалилов У.Д. Состояние и основные направления развития пассажирской автотранспортной системы сельской местности Республики Таджикистан, Вестник ИЭ и Д АНРТ (серия экономика Таджикистан). Выпуск 3.2021. Душанбе. С. 91-95.

107. Джалилов У.Д. Специфические особенности и проблемы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане, Вестник Таджикского национального университета. – № 7, – Душанбе: Таджикский национальный университет, 2020. – 355 с. – С. 90-97.

108. Джалилов У.Д. Формирование стратегии устойчивого развития сельских территорий и системы транспортного обслуживания населения сельской местности, Вестник Экономика Таджикистана – №1. 2018. – Душанбе: Институт экономики и демографии АНРТ, 2018. – 196 с. – С. 41–51.

109. Джалилов У.Д., Ходжаев П.Д. Формирование и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики Республики Таджикистан, – Душанбе: Ирфон, 2019. – 162 с.

110. Джалилов У.Д. Эффективность развития автотранспортного обслуживания населения сельской местности в Республики Таджикистан, Вестник ИЭ и Д АНРТ (серия экономика Таджикистан). Выпуск 4(1). Душанбе. С. 59-66. 2021.

111. Джалилов У.Д., Юнусов Ф.М. Исследование факторов, влияющих на формирование потребности сельского населения Республики Таджикистан в услугах пассажирского автомобильного транспорта, Политехнический вестник (серия: инженерные

исследования) – 1(41), – Душанбе: Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими, 2018. – 303 с. – С. 150–166.

112. Джумъев Б.М., Каримова Б.М. Механизм формирования и развития рынка бизнес-услуг в условиях ускоренной индустриализации. Монография. - Душанбе: Ирфон, 2021.-320с.

113. Джумъев Б.М. Развитие системы антикризисного управления предприятиями сферы услуг: направления, методы и модели/ Б.М. Джумъев, М.Т.Каримова.Монография. - Душанбе: «Ирфон», 2018.- 138 с.

114. Додлова М., Кисельгоф С., Меняшев Р., Сорокин К., Хмельницкая Е., Чернина Е. Тарифы на общественный транспорт и моделирование спроса // Вопросы экономики. 2013. № 6. С. 100-119.

115. Е.И. Андреева, Оценка эффективности социальных программ / Е.И. Андреева, А.С. Ковалевская // Бюджет. - Вып. 4. – 2012.

116. Евгеньев И.Е., Каримов Б.Б. Автомобильные дороги в окружающей среде/ И.Е. Евгеев, Б.Б. Каримов. - М.: ООО «Трансдорнаука», 1997. - 285 с.

117. Егорова М.В., Авилова В.В. Модель региональной инновационной системы теоретико - метод. аспект //Инновации, 2007. № 6(104). С. 66-69.

118. Е. Криницкий / Пассажирский транспорт: организация и порядок//Автомобильный транспорт. №4, 2008.

119. Единая транспортная система / под ред. В.Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 2000. – 230 с.

120. Елисеева И.И. Эконометрика/ И.И. Елисеева. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 344 с.

121. Епифанов, В.В. Моделирование процесса управления качеством пассажирскими автомобильными перевозками с применением методологии IDEF0/ А.С. Тюрин, В.В. Епифанов //Вузовская наука в современных условиях: Сб. материалов НТК. – Ульяновск: УлГТУ, 2013. – С. 155 – 158.

122. Ершова И.В. Предпринимательское право/ И.В. Ершова. – М.: Юриспруденция, 2008. - 279 с.

123. Ефименко, А.Г. Формирования рыночной системы автотранспортного обслуживания АПК: Моногр. / А.Г. Ефименко. -М.: НИЦ ИНФРА-М, 2012. -224 с.

124. Жигайло В.В. Механизмы взаимодействия государства и частного сектора экономики / В. В. Жигайло // Экономические науки. 2014 - № 2. -С.61.

125. Жуков В.И., Митрохин В.И. и др. Антикризисное управление/ В.И. Жуков, В.И. Митрохин. - М.: КТК «Дашков и К⁰», 2003. – 198 с.

126. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики) / Е.А. Жуков. - М.: Наука, 1990. - 160 с.
127. Завода О.В. Концепция развития экономических отношений на транспорте/ О.В. Завода. - СПб: ИзПК СПбГИЭУ, 2010. -С.25.
128. Загорский И. О., Володькин, П. П. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом. – Хабаровск: Изд-во Тихоокеанского гос. ун-та, 2019. – 154 с.
129. Закон Республики Таджикистан «О транспорте». // Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. – 2000, № 11, - 507 с.
130. Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». // Ведомости Маджлиси Оли Республики Таджикистан. – 1995, № 22, - 336 с.
131. Закон Республики Таджикистан «О защите и государственной поддержке предпринимательства в РТ». // Садои мардум, 7 января 2011г.
132. Закон Республики Таджикистан «О защите прав потребителей». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. – 1997, № 10. - 135 с.
133. Закон Республики Таджикистан «О приватизации государственной собственности». //Ахбори Маджлиси Оли РТ. – 1997, №10. - 160 с.
134. Закон Республики Таджикистан «Об акционерных обществах». // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. – 1997, № 4. - 39 с.
135. Закон Республики Таджикистан «Об иностранных инвестициях». Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. – 1992, № 8. – 118 с.
136. Залеская М.В., Ровинский М.М. Создание и формирование малых предприятий/ М.В. Залеская, М.М. Ровинский. - М.: 1992. - 55 с.
137. Залманова М.Е. Логистика/ М.Е. Залманов. - Саратов: Саратовский гостехнический ун-т, 1995. - 116 с.
138. Замедлина А.Е. Предпринимательство/ А.Е. Замедлина. - Ростов н/Д.: Феникс, 2007. - 285 с.
139. Захарова О.В. Прогнозные оценки развития транспорта в контексте мирохозяйственных тенденций / Вісник Маріупольського державного університету. Сер.: Економіка. 2019. № 4. С. 59-65.
140. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта/ Р.Б. Ивуть. – Минск: БНГУ, 2007, -450 с.
141. Игошин Н.В. Инвестиции/ Н.В. Игошин. - М.: «Финансы», 1999. -413 с.
142. Инвестиции на автомобильном транспорте/ Под ред. В.И. Бережной, Е.В. Бережная и др. – М.: Финансы и статистика, 2007, 288 с.

143. Инновационный менеджмент/ Под ред. П. Завлина, В. Казанцева, Л. Миндели. - СПб.: Наука, 1997. – 239с.
144. Инновационный менеджмент / Под ред. С.Д.Ильенковой. – М.: Банки и биржи; ЮНИТИ, 1997. – 327 с.
145. Инновационный менеджмент: Справ. Пособие / под ред. П.Н.Завлина, А.К.Казанцева, Л.И.Миндели. Изд. 2-е, переработ. и доп. –М., ЦИСН, 1998. –518с.
146. Инструкция «О нормах расхода горюче-смазочных материалов для автотранспортных средств Республики Таджикистан», Приказ Министра транспорта Республики Таджикистан № 255 от 28 ноября 2013 года.
147. Инструкция «О расчете эффективности использования транспортных средств и составных частей первоначальной стоимости перевозки на автомобильном транспорте РТ» (Приказ Мин. транс. РТ №305от 31.12.2002 г.).
148. Инструкция по организации системы оплаты труда работников транспортного комплекса на основе Единой тарифной сетки (приказ Министра транспорта Республики Таджикистан, 2004 г.).
149. Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта.
150. Исмаилов Т.А., Гамидов Г.С. Инновационная экономика – стратегическое направление развития России в XXI веке // Инновации: (<http://stra.teg.ru/lenta/innovation/515>).
151. Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий/ В.А. Кабинов, Р.К. Раджабов, А.Х. Катаев. - Душанбе: Типография минобразования, 1993. -128 с.
152. Казакевич Д.М. Производственно-транспортные модели в перспективном отраслевом планировании/ Д.М. Казакевич - М.: Экономика, 1972. - 295 с.
153. Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ пер. с англ. под ред В.В. Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. - 752 с.
154. Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/ С.Г. Капканщиков. - М.: Кнорус, 2006. – 348 с.
155. Кузнецов Ю.В., Капустина Н.В., Хомерики Н.Б. «Реализация потенциалов субъектов государственно-частного партнерства как фактор экономической безопасности региона»/ Государственное и муниципальное управление. Ученые записки СКАГС. 2017. № 1. С. 106-110.

156. Капустина Н.В. Создание современной системы хранения на региональном уровне как фактор развития АПК. Проблемы и перспективы развития экономики сельского хозяйства Материалы и доклады. 2016. С. 22-26.
157. Капустина Н.В., Климова К.И. Инновационный подход к качеству оказываемых услуг на малых предприятиях. Материалы международной научно-практической конференции. 2017. С. 421-428.
158. Капустина Н.В. Особенности адаптации персонала в условиях перехода к цифровой экономике. Актуальные проблемы современного общества и пути их решения в условиях перехода к цифровой экономике материалы XIV международной научной конференции: в 4 частях. 2018. С. 158-162.
159. Капустина Н.В. Реализация потенциалов субъектов государственно-частного партнерства как фактор экономической безопасности региона // Государственное и муниципальное управление. Ученые записки. 2017. № 1. –С. 106-110.
160. Катаев А.Х. Региональная инфраструктура: содержание, планирование и эффективность развития /А.Х. Катаев. - Душанбе: Ирфон, 1990. - 208 с.
161. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок/ А.Х. Катаев, В.А. Кабинов. - Душанбе: Первая типография, 1995. - 188 с.
162. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Транспортная инфраструктура рыночной экономики/ А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов. -Душанбе: Первая типогр., 1997. -110с.
163. Катаев А.Х., Раджабов Р.К. Экономика транспортной инфраструктуры/ А.Х. Катаев. – Душанбе: Ирфон, 2000. – 172 с.
164. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х. Основы транспортного обслуживания регионов/А.Х. Катаев, Р.К. Раджабов. –Душанбе: ТТУ, 2000. -114 с.
165. Каюмов Н.К. Еще раз о необходимости ускорения темпов экономического роста. // Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Н.К. Каюмов. –Душанбе, 2006. -№ 2. – 117 с.
166. Кейнс Дж. Общая теория занятости, процента и денег. Антология экономической классики/ Дж. Кейнс. - Т.2. / пер. англ. -М.: Экономика, 1992. -96с.
167. Ковалев Н.Р. Региональная производственная инфраструктура: планирование и интенсификация/ Н.Р. Ковалев. - Владивосток, 1987. - 142 с.
168. Ковшов Г.Н. Моделирование основных направлений транспорта в системе народнохозяйственного планиро-я/ Г.Н. Ковшов. -М.: Наука, 1985. - 200с.
169. Количественные методы в экономических исследованиях/ под ред. М.В. Грачевой, Л.Н. Фадеевой, Ю.Н. Черемных. – М.: ЮНИТИ, 2004. - 791 с.
170. Колосов В.Г. Основы инноватики. / В.Г.Колосов. -СПб.: Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. -69 с. 107.

171. Комаров А.В., Рязанцев Б.С., Цурков Н.С. и др. Повышение качества транспортного обслуживания народного хозяйства/ А.В. Комаров, Б.С. Рязанцев, Н.С. Цурков. - М.: Транспорт, 1988. - 205 с.
172. Комарова И.А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс...канд.экон.наук/ И.А. Комарова. - Москва, 2007. - 22 с.
173. Комилов С.Д. Стратегия движения к рыночной экономике/С.Д. Комилов. – Душанбе: 1998. – 144 с.
174. Комилов С.Д., Алиева Г.Ш. Предпринимательство и менеджмент развития инновационной деятельности/ С.Д. Комилов, Г.Ш. Алиева. - Душанбе: Ирфон, 2008. - 220с.
175. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике/С.Д. Комилов, Н.К. Каюмов, М.Н. Нурмахмадов. - Душанбе: 1998. - 141 с.
176. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры. // Вопросы конъюнктуры. 1975. Т. I. Вып. 1.- С. 28-79.
177. Кондратьев Н.Д. Избранные сочинения. - М., 1993. - С. 24-83.
178. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения: Избр. тр. / Сост. Ю.В.Яковец. - М.: Экономика, 2002. - 767 с.
179. Кононова Г. А. Экономика организации. С. 51–52.
180. Коптелов О.Г., Быкова Г.П. Проведение опроса пассажиров для определения величины тарифа на автобусные перевозки // Бюллетень транспортной информации. 2017. № 11 (269). С. 23-25.
181. Косова Е.Н., Вельц А.Г. Обобщенная информационная модель системы управления пассажирскими перевозками/ Актуальные проблемы современной науки Международная научно-практическая конференция. 2017. С. 177-180.
182. Коссой Ю.М. Особенности ценообразования на рынке городских пассажирских перевозок // Приволжский научный журнал. 2011. № 4. С. 203-208.
183. Котлер Ф. Маркетинг, менедж. / Ф. Котлер. -СПб.: «Питер», 1999. -896с.
184. Котлер Ф., Армстронг Г., Сондерс Дж., Вонг В. Основы маркетинга: пер. с англ. - 2-е изд./ Ф. Котлер, Г. Армстронг, Дж. Сондерс, В. Вонг. - СПб.: Изд. дом «Вильямс», 1998. - 1056 с.
185. Краткий автомобильный справочник / А.Н. Понизовкин, Ю.М. Власко, М.Б. Ляликов и др. – М.: АО «Транскосалтинг», НИИАТ, 1994. – 779 с.
186. Криченко Т.В. Финансовый менеджмент/ Т.В. Криченко. – М.: Дашков и К, 2008. – 625 с.

187. Крупен А. С. Методы выбора и оценки тарифного поведения участников транспортного рынка. С. 15–16.
188. Кугаевский А.А. Эффективность регионального транспортного комплекса/ А.А. Кугаевский. - Новосибирск: Наука, 1989. - 128 с.
189. Кудрина Е. В. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: монография. СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2007. С. 15-16.
190. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ - М.: Наука, 1990. -С.12-13.
191. Кручин А. С. Методы выбора и оценки тарифного поведения участников транспортного рынка: дис. ... канд. экон. наук. СПб.: Изд-во СПбГИЭУ, 2008. С. 1.
192. Крупен А. С. Методы выбора и оценки тарифного поведения участников транспортного рынка. С. 15–16.
193. Кузик Б.Н., Кушлин В.И., Яковец Ю.В. Прогнозирование и стратегическое планирование социально-экономического развития/ Б.Н. Кузик, В.И. Кушлин, Ю.В. Яковец. - М.: 2007. - 426 с.
194. Кузичкина Н. В. Методологические особенности анализа деятельности транспорта в логистических структурах (на примере пассажирского автотранспортного предприятия): Дисс... на соискание ученой степени кандидата экономических наук. - Саратов, 2000. - 197 с.
195. Кукура С. П. Теория корпоративного управления/ С.П. Кукура. - М.: Экономика, 2004. – 105 с.
196. Лаптева А.К. Зависимость расходов на пассажирские перевозки в дальнем следовании от объема перевозок / Современные тенденции развития науки и технологий. 2019. № 4-8. С. 60-62.
197. Лапуста М.Г. Индивидуальный предприниматель/ М.Г. Лапуста. - М.: Инфра-М, 2006. - 262 с.
198. Леонтьев Р.Г. Формирования единой региональной транспортной системы/ Р.Г. Леонтьев. - М.: Наука, 1987. - 152 с.
199. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. - 240 с.
200. Линдблом Ч. Рыночная система: Что это такое, как она работает и что с ней делать [Текст] /пер. с англ. Д. Шестакова, Р. Хаиткулова; Гос. ун-т — Высшая школа экономики. — М.: Изд. дом Гос. ун-та — Высшей школы экономики, 2010. — 320 с.
201. Липсиц И.В. Бизнес-план—основа успеха: Москва. Машиностроение: 1992. -77 с.
202. Лужнова Н.В., Карелин Н. В. К вопросу о внедрении инноваций в сфере общественного пассажирского транспорта // Молодой ученый. -2016. - №7. -С. 887-890.

203. Львов Д.С. Концепция управления национальным имуществом/ Д.С. Львов. – М.: ОЭ РАН, 2002. – 96 с.
204. Львов Д.С. Эффективное управление техническим развитием. – М.: Экономика, 1990.
205. Лягин В.Е., Ляшенко В.И., Павлов К.В., Хахулин В.В. Развитие малого предпринимательства: отечественный и зарубежный опыт/ В.Е. Лягин, В.И. Ляшенко, К.В. Павлов, В.В. Хахулин. – М.: Экономист, 2006. - 253с.
206. Ляско В.И., Прудовский Б.Д. Оптимизация размещения предприятий технического обслуживания и ремонта подвижного состава/ В.И. Ляско, Б.Д. Прудовский. - М.: Транспорт, 1987. - 96 с.
207. Мазоль С.И. Экономика малого бизнеса/ С.И. Мазоль. - Минск: Книжный дом, 2004. - 268 с.
208. Максимов В.В. Государственно-частное партнёрство в транспортной инфраструктуре: критерии оценки концессионных конкурсов. — М.: Альпина Пабlishер, 2010. - 178 с.
209. Малый бизнес /под ред. В.Я. Гофинкеля, В.А. Швандара. – М.: ЮНИТИ, 2007. – 495 с.
210. Марк Сондерс, Филипп Льюис, Эйдриен Торнхилл. Методы проведения экономических исследований/ Сондерс Марк, Льюис Филипп, Торнхилл Эйдриен. - М.: Эксмо, 2006. – 622 с.
211. Маркетинг / А.Н Романов и др: Москва: Банки и биржи. ЮНИТИ. 1995. -560 с
212. Маркова В.Д. Кравченко Н.А. Бизнес-планирование. Новосибирск. 1994. - 132 с.
213. Маршал А. Принципы политической экономики. В 3-х т/ А. Маршал. - М.: 1983. – 79 с.
214. Матанцева О. Ю. Взаимосвязь уровня безопасности движения с системой допуска на рынок автомобильных перевозок / О. Ю. Матанцева // Автотранспортное предприятие, 2007. №11. -С.37-43.
215. Машкина, Н. А. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в мире / Н. А. Машкина, А. Е. Велиев. - Текст: непосредственный // ЦИТИСЭ. - 2020. - № 1. - С. 290-299.
216. Медведева А. А. Методы эффективного внедрения инноваций в организацию // Технологии, образование, наука: стратегия прорыва: сборник научных трудов по материалам Международной научно-практической конференции 06 марта 2020г.: Белгород: ООО Агентство перспективных научных исследований (АПНИ), 2020. С. 18-23.

217. Методы и практика определения эффективности капитальных вложений и новой техники. - М.: Наука, 1983. - 168 с.
218. Методы народнохозяйственного прогнозирования/ под ред. Н.П. Федоренко, А.И. Анчишкина, Ю.В. Яременко. - М.: Наука, 1985. - 472 с.
219. Методы оптимизации в транспортном процессе. - М.: 1991. - 162 с.
220. Морозова, И. А. Разработка и реализация стратегии развития транспортной инфраструктуры на основе маркетинговых инструментов / И. А. Морозова. - М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2008. - 184с.
221. Морозова И. А. Транспортная инфраструктура: маркетинговые инструменты развития / И. А. Морозова // 2011. - 344 с.
222. Москвин В. А. Управление качеством в бизнесе: Рекомендации для руководителей предприятий, банков, риск-менеджеров/ В.А. Москвин. - М.: Финансы и статистика, 2006. - 384 с.
223. Нагаева И.Д., Улицкая И.М. Организация и оплата труда на автомобильном транспорте. – М: Транспорт, 1989. – 208 с.
224. Назаров Т.Н. Некоторые проблемы развития рыночной экономики и повышения ее эффективности. // Экономика Таджикистана: стратегия развития/ Т.Н. Назаров. – Душанбе, 2006. – 352 с.
225. Нархномаи №13-02-12-92/33 (34). Тарифҳои номиналии мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон. Бо фармоиши Вазири нақлиёти ҚТ аз 21.07.21. №125.
226. Наше общее будущее. Доклад Международной комиссии ООН по окружающей среде и развитию. -М.: Прогресс, 1989. - 372 с.
227. Некоторые особенности рынка транспортных услуг на современном этапе // Проблемы устойчивости социально-экономического развития в условиях глобализации// Материалы международной научно-практической конференции (г. Душанбе, 8-9 апреля 2015 года). – Душанбе: «Сумани Кудрат», 2015. - С.66– 69.
228. Низомиддинов С.Ш. Тенденции развития перевозок пассажиров и прогнозирование развития транспортных предприятий / Вестник Таджикского государственного университета права, бизнеса и политики. Серия общественных наук. 2020. № 3 (51). С. 168-174.
229. Никаноров Р.О., Иванченко, Л.А. Методы повышения рентабельности услуг на предприятии автомобильного транспорта / Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2019. Т. 2. № 11. С. 587-589.
230. Никитина, А. Н. Ценообразование на пассажирском транспорте / А. Н. Никитина. — Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2012. — № 9 (44). — С. 140-143.

231. Новоселов А.С. Рыночная инфраструктура региона/ А.С. Новоселов. - Новосибирск: ЭКОР, 1996. – 288 с.
232. Нормативные материалы по расчету эффективности новой технологии повышения качества (Москва, 1986 г.).
233. Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И. Образцова, П.Г. Кузнецов, С.Б. Пшеничников. - М.: Наука, 1990. - 191 с.
234. Оливье А. Международный маркетинг / А. Оливье, А. Дайан, Р. Урсе // М.: Экономика. – 2002. – С. 513.
235. Определение эффективности капитальных вложений на транспорт / под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица: Сборник трудов в кн.8. - М.: ВНИИСИ, 1982. - 104 с.
236. Остапчук В.Н. К вопросу о снижении убыточности пассажирских перевозок / Бюллетень научных работ Брянского филиала МИИТ. 2018. № 1 (5). С. 38-40.
237. Панина Е.В. Проблемы становления и развития рыночной инфраструктуры в условиях переходного периода/ Е.В. Панина. –М., 1998. –118 с.
238. Панкратов Ф.Г. Коммерческая деятельность/ Ф.Г. Панкратов. – М.: Дашков и К, 2008. – 499 с.
239. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч.1/ С.А. Панов. - М.: Высшая школа, 1969. - 144 с.
240. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч. 2/С.А. Панов. - М.: Высшая школа, 1969. - 150 с.
241. Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М.: Транспорт, 1989. - 128 с.
242. Пасханер И.С., Яблочник А.Л. Общая теория статистики. Для программного обучения. /Под ред. проф. М.М. Юзбашева. - 2-е изд.-М.: Финансы и статистика, 1983. - 432 с.
243. Пеньшин Н. В. Управление конкурентоспособностью автотранспортного предприятия. Критерии конкурентоспособности/Н. В. Пеньшин//Вестн. Тамб. гос. техн. ун-та. -2018. -Т. 17, № 2. -С. 649-655.
244. Персианов В.А., Скалов Ю.К., Усков Н.С. Моделирование транспортных систем/ В.А. Персианов, Ю.К. Скалов, Н.С. Усков. - М.: Транспорт, 1972. - 208 с.
245. Перспективное планирование транспортно-экономических связей в СССР // Коллектив авторов. Труды ИКТП. - М.: Транспорт, 1968. - 160 с.

246. Пестов К.Т. Совершенствование территориальных пропорций развития автомобильных дорог в Таджикской ССР/ К.Т. Пестов. - Душанбе: Тадж. НИИНТИ, 1987. – 36 с.
247. Петер А. Стренбрик. Оптимизация транспортных сетей/ А.С. Петер. -М.: Транспорт, 1981. - 320 с.
248. Петухов К.А. Частно-государственное партнёрство в области общественного транспорта г. Перми: проблемы взаимодействия сторон // Вестн. Пермского ун-та. — 2010. — №1 — С. 123-137.
249. Пешкова Е.П. Маркетинговый анализ деятельности фирмы/ Е.П. Пешкова. - М.: «Ось-89», 1996. - 80 с.
250. Пинсон А. Бизнес-план поможет автопредприятию выйти из состояния банкротства // АВТ. трансп. Москва. 1995. № 10. – С 10-13.
251. Покровская Е.А., Лобанов И.Б. Бизнес-коммуникации/ Е.А. Покровская, И.Б. Лобанов. – М.: ЮНИТИ, 2006. – 286 с.
252. Политковская И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политковская, Д.Т. Хвичия. М.: МАДИ, 2015. 156 с.
253. Положение «О расчете первоначальной стоимости перевозки для формирования номинальных цен в транспортных предприятиях РТ» (приказ Министерства транспорта РТ № 15 от 18.01.2014 г. 2002 г.).
254. Попов, В. В. Сущность, содержание и особенности процесса формирования имиджа транспортной организации / В. В. Попов // Известия ВолгГТУ. - 2010.
255. Полякова В.Г, Маркова В.Д. Бизнес-планирование: Новосибирск: ЭКОР.1993. - 112 с.
256. Поносов Ю.К. Исследование методов совершенствования размещения подвижного состава в автотранспортных объединениях: Автореф. дисс...канд. экон. наук. - М., 1979. - 17 с.
257. Поровская А.Я. Интересы государства и бизнеса в рамках частно-государственного партнёрства // Вестн. Томского гос. ун-та. - 2009. - №328 - С. 131-134.
258. Портер М.Э. Конкуренция / Пер. с англ. – М.: Изд. дом «Вильямс», 2000. – 495 с.
259. Послание Президента Республики Таджикистан к Маджлиси Милли и Маджлиси намояндагон Республики Таджикистан/www.prezident.tj. 23.01.2015.
260. Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г.

261. Послание Президента Республики Таджикистан, лидера нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 22.12.2017, город Душанбе.

262. Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли от 26.12.2019 г.

263. Послание Президента Республики Таджикистан, Лидера Нации Эмомали Рахмона Маджлиси Оли Республики Таджикистан «Об основных направлениях внутренней и внешней политики Республики» от 26.01.2021 г.

264. Потехин Р.А. Автобусные пассажирские перевозки / Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В.Г. Шухова Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова. 2019. С. 829-835.

265. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан // под общей редакцией А.А. Ашурова. - Душанбе: Минавтотранс РТ, 2001. - 45 с.

266. Предпринимательская деятельность: трастовые услуги населению. – М.: Альфа -М, Инфра-М, 2008. – 238 с.

267. Предпринимательство /Под ред. В.Я. Горфинкеля, Т.Б. Поляка, В.А. Швандара. – М.: ЮНИТИ, 2005. – 735 с.

268. Приходько В.М. Герами В. Д. Колик А. В. Научный проблемы автотранспортного обеспечения автотранспортного обеспечения национальной логистической системы/ В.М. Приходько, В. Д. Герами, А. В. Колик. – М.: Техполиграфцентр, 2006. -91 с.

269. Проблемы прогнозирования и оптимизации работы транспорта / Под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица. - М.: Наука, 1982 - 328 с.

270. Проблемы развития законодательства о малом и среднем предпринимательстве / под ред. Т.М. Гандилова и др. –М: Экономика, 2007. -415с.

271. Пунин Е.И. Маркетинг, менеджмент и ценообразования на предприятиях (в условиях рыночной экономики) / под ред. Э.И. Оболинского - М.: «Международные отношения», 1993. - 157 с.

272. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры / под ред. А.Х. Катаева. - Душанбе: Ирфон, 1999. – 187 с.

273. Раджабов Р.К. Региональный потребительский комплекс в системе рыночной экономики Таджикистана/ Р.К. Раджабов. // Вестник Таджикского национального университета №2/8(125) - 2013. - С.100-111; Региональные аспекты развития сферы платных услуг населению в условиях переходной экономики. - Душанбе: Ирфон, 2013. - 213 с.

274. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг/ Р.К. Раджабов, А. Рауфи, Ф.Х. Азизов// Вестник Таджикского

национального университета. Серия экономических наук - Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). - С.52-56.

275. Раджабов Р.К., Пулатова Ш.Б. Формирование и развитие рынка услуг объектов приавтомобильного сервиса в Республике Таджикистан. Монография.- Душанбе; «Ирфон», 2019.-180с.

276. Раджабов Р.К., Зубайдов С. Физико-экономическое моделирование развития потребительского рынка в условиях инновационной экономики: под ред. д-ра экономических наук, профессора Факерова Х.Н. Монография. – Душанбе: «Ирфон», 2023.-252с.

277. Раджабов Р.К., Ашуров Н.А. Проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры региона. Монография.-Бохтар 2023.-212с.

278. Раджабов Р.К., Раджабов К.Р. Отраслевые особенности развития платных услуг населению на региональном рынке Республики Таджикистан// Вестник ТНУ (научный журнал). Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №1-2022.- Душанбе: ТНУ, 2022.- С.73-81.

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

280. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирования системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты. Монография/ под ред. д.э.н., с.н.с. Рауфи А. – Душанбе: «Ирфон», 2011. – 204 с.

281. Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. – 3- изд., перераб. и доп. – М.: ИНФРА-М, 2018. – 155 с.

282. Рауфи А. С единством к рынку/ под общей редакции д.э.н., профессора И. Асророва. - Душанбе: Дониш, 2006. – 244 с.

283. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики/ А. Рауфи. -Душанбе: Ирфон, 2002. - 255 с.

284.Рафел, М., Рафел, Н. Как завоевать клиента / М. Рафел, Н. Рафел. - СПб: Питер Пресс, 1996. - 352 с.

285.Рахимов Р.К. К вопросу финансово-кредитных рычагах развития экономики Таджикистана. // Экономика Таджикистана: стратегия развития/Р.К.Рахимов. -Душанбе, 2005. - № 4. - С. 34-57.

286. Региональная экономика / под ред. В.И. Видяпина, М.В. Степанова. М.: Инфра-М, 2008. – 666 с.

287. Регионоведение / В.А. Дергачев, Л.Б. Вардомский. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2004. – 463 с.
288. Регионы Таджикистана. - Душанбе: Агентство по статистике при Президенте РТ, 2014. – 356 с.
289. Регулирование транспортной деятельности/ Под ред. Г. А. Кононовой. СПб.: СПбПИЭА, 1996. -90 с.
290. Рихтер К.Ю., Минаев А.П. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов/ К.Ю. Рихтер, А.П. Минаев. - М.: 1984. - 84 с.
291. Романова Л.Е. Проблемы анализа рыночных структур // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. Тула. 2010. №1-2. – С.15-26.
292. Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием/ А.Е. Рубцов. - СПб: СПбГИЭУ, 2007. -190 с.
293. Рыбнов Е. И. Управление изменениями в организации для сохранения ее экономической устойчивости / Е. И. Рыбнов, М. А. Асаул // Вестник гражданских инженеров. - 2007. - № 4 (13). – С 24.
294. Рязов Н.Н. Общая теория статистики/ Н.Н. Рязов. - М.: Статистика, 1979. – 344 с.
295. Савина М.В. Теория и методология формирования и развития ведущих производительных классов общества (политэкономический аспект). – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и Ко», 2019. – 267 с.
296. Сакс Дж. Д., Ларрен Ф.Б. Макроэкономика. Глобальный подход: Пер. с англ/ Дж.Д. Сакс, Ф.Б. Ларрен. – М.: Дело, 1996. – 848 с.
297. Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1/ П.А. Самуэльсон - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. – 38 с.
298. Саидмуродов Л.Х. Республика Таджикистан в системе современных мирохозяйственных связей: модель малой открытой экономики. Душанбе. Дониш, 2021. -414 с.
299. Самандаров И.Х. Развитие сельских территорий-важный фактор устойчивого развития сельского хозяйства//Кишоварз, 2019. -№2. -С.162-165.
300. Самандаров И.Х., Самандарова З.У., Халикова М.Н. Показатели устойчивого развития социальной инфраструктуры и методы их определения//Кишоварз, 2022.Т.95.№ 2.- С.120-124

301. Сангинов, О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/О.К. Сангинов; под общ. ред. д.э.н., профессора М.П. Улицкого и д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. – Душанбе: «Ирфон», 2002. – 224 с.

302. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов/О.К. Сангинов. Дисс...докт. экон. наук. - Душанбе, 2003. - 330с.

303. Санто Б. Инновация как средство экономического развития / Общ. ред. и вступл. Б.В.Сазонова. – М.: Прогресс, 1990. – 296 с.

304. Саймон Г. Науки об искусственном/Г.Саймон. -М., 2009.-131с.

305. Сергеев В.И. Логистика в бизнесе/ В.И. Сергеев.- М.: «Банки и биржи», 2001.– 89 с.

306. Сивограков О.В. Региональные пассажирские транспортные системы/ О.В. Сивограков. - Минск: Наука и техника, 1988. - 135 с.

307. Сидыков Э. Региональный транспортный комплекс: формирования и развитие/ Э. Сидыков. - Душанбе, Ирфон 1987. - 208 с.

308. Скачкова, В. П. Стратегические направления развития транспортной инфраструктуры на основе использования механизмов ГЧП / В. П. Скачкова // Известия ВолгГТУ. - 2010.

309. Смехов А.А. Маркетинговые модели транспортного рынка/ А.А. Смехов. – М.: Транспорт, 1998. - 120 с.

310. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народа / А. Смит. – Петрозаводск: Петроком, 1993. – 320 с.

311. СНиП РК 3.03-09-2003 "Автомобильные дороги".

312. Спирин, И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками/И.В. Спирин.- М.: Академия, 2023.- 736 с.

313. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016. - 522 с.

314. Статистический сборник Республики Таджикистан: - Душанбе: АСПРТ, 2023. – С. 26, 28. -419с.

315. Тарифообразование на пассажирские перевозки//Автотранспорт: эксплуатация, обслуживание, ремонт. 2007, №12.

316. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями. – М.: Экономика, 1989. – 217 с.

317. Телятникова, В. С. Маркетинговые исследования деятельности транспортного предприятия / В. С. Телятникова // Автореф. дис. ... к.э.н. - Волгоград, 2009.

318. Терловая В.И. // Себестоимость автомобильных перевозок: этапы формирования и контроля. Проблемы и перспективы современной науки, 2015.
319. Тоштаров Г.А. Григорьева Е.М. Финансовая среда предпринимательства и предпринимательские риски/ Г.А. Тоштаров, Е.М. Григорьева. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 255 с.
320. Тохиров Т.И. Анализ состояния экономической безопасности автотранспортной системы региона / Вестник Белгородского университета кооперации, экономики и права. 2017. № 1 (45). С. 296-303.
321. Транспорт и связь Республики Таджикистан. Статистический сборник. – Душанбе: Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2016. - 42 с.
322. Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник. – Душанбе: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, - 2023г. – С. 21. 33стр.
323. Трихунов М.В. Транспортное производство в условиях рынка. -М.: Транспорт, 2013. - 255 с.
324. Туревский И.С. Экономика отрасли. Автомобильный транспорт/ И.С. Туревский. – М: ИНФРА-М, 2011. -185 с.
325. Туревский, И. С. Экономика отрасли (автомобильный транспорт): Москва: ИД ФОРУМ, НИЦ ИНФРА-М, 2015. - 288 с.
326. Туренко Б.Г. Стратегическое управление предприятием (теоретико-методологический аспект)/ Б.Г. Туренко //Байкальский государственный университет экономики и права. – Иркутск: БГУЭП, 2008. – 234 с.
327. Улицкая Н.М. Рыночные технологии управления имущественным комплексом городского общественного транспорта/ Н.М. Улицкая. – М.: Экон-Информ, 2011. – 265 с.
328. Улицкий М.П., Савченко К.А., Тихомиров Е.Ф. и др. Организация, планирование и управление в транспортных предприятиях/ М.П. Улицкий, К.А. Савченко, Е.Ф. Тихомиров и др. – М.: Транспорт, 1994. -356с.
329. Умаров Х.У., Зарифова З.С. Денежно-кредитные проблемы развития национальной экономики/ Х.У. Умаров, З.С. Зарифова. – Душанбе: «Ирфон», 2005. – 121 с.
330. Управление инновационными проектами/ Под ред. профессора И.Л. Туккеля. –СПб.: Санкт-Петербургский государственный технический университет, 1999. - 813 с.
331. Услуги транспортные. Пассажирские перевозки. Номенклатура показателей качества: ГОСТ Р 51004-96 - 1996. - Введ. 1997-01-01. - М.: Изд-во стандартов, 2012. - 12 с.
332. Устойчивое развитие и равенство возможностей: лучшее будущее для всех. Доклад Программы развития ООН от 02.11.2011.

333. Факеров Х.Н. Потребительский рынок: проблемы регулирования. Монография/ Х.Н. Факеров. – Душанбе: «Ирфон», 2002. – 184 с.
334. Факеров Х.Н. Теория и практика становления инфраструктуры потребительского рынка/ Х.Н. Факеров. – Душанбе: «Ирфон», 2002. – 163 с.
335. Фалин С.А. Оценка конкурентоспособности пассажирских перевозок/ С.А.Фалин // Экономика железных дорог. 1999. № 12. -С.22.
336. Фатхудинов Р. Инновационный менеджмент/ Р. Фатхудинов. - М.: Бизнес-школа «Интел-Синтез», 2000. - С. 17.
337. Фохаков А.С. Эффективность транспортного обслуживания населения горного региона в условиях рыночной экономики/ Фохаков А.С. Автореферат дисс...канд.экон.наук. - Душанбе, 2003. - 23с.
338. Хабибов С.Х. Проблемы и последствия перевода экономики Таджикистана на рыночные отношения/С.Х. Хабибов. // Известия АН РТ, Серия философия и правоведение. – 1991, № 4. - С.26-32.
339. Хабибов С.Х. Сфера услуг на современном этапе/ С.Х. Хабибов. -Душанбе: Общество «Знание», 1985. – 80 с.
340. Хабибуллоев Х.Х. Приоритетные направления совершенствования транспортного обслуживания регионов Республики Таджикистан. Автореф. дисс...канд.экон.наук. – Душанбе, 1999. - 24 с.
341. Хакимов А.Х., Каримова М.Т., Кадыров Д.Б., Шодиева Т.Г., Муминова Ф.М. Региональная экономика и управление/А.Х. Хакимов, М.Т. Каримова, Д.Б. Кадыров, Т.Г. Шодиева, Ф.М. Муминова. - Душанбе: «Деваштич», 2002. – 260 с.
342. Хамроев Ф.М., Гадоева Ф.С., Развитие рынка оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночной экономики (на материалах районов республиканского подчинения Республики Таджикистан) / Монография. Отпечатано в типографии ДТТ ба номи акад М.С. Осимӣ, Душанбе – 2021г. 181 стр.
343. Хамроев Ф.М. Организационно-экономические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан: дисс. ... кандидата экономических наук: 08.00.05. - Душанбе, 2007. - 159 с.
344. Хамроев Ф.М. Развитие рынка транспортных услуг в условиях рыночной экономики: теория, методология, практика (на материалах Республики Таджикистан): дисс. ... доктора экономических наук: 08.00.05. - Душанбе, 2019. - 317 с.
345. Хегай Ю.А. Зарубежный опыт транспортной политики / Теория и практика общественного развития. 2018. № 8. С. 350-352.

346. Ходжаев П.Д. Государственное регулирование рынка услуг пассажирского автотранспорта / Сангинов О.К., Ходжаев П.Д. // Вестник Таджикского национального Университета. – Душанбе: ТГНУ, 2004. -с. 114

347. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта (теория, методология, практика): / Ходжаев Парвиз Давронович специальность 08.00.05 – Экономика и управления народном хозяйстве (экономика, организация и управления предприятиями, отраслями, комплексами сфера - услуг), Дисс. на соиск. уч. степ. д.э.н. -Душанбе: 2016. –354с.

348. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ. ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

349. Ходжаев П.Д., Исмоилов М.И., Джалилов У.Д. Особенности эффективного использование ресурсного потенциала рынка услуг пассажирского автотранспорта, Политехнический вестник (серия: интеллект. инновации. инвестиции). – № 4(44), Душанбе: Таджикский технический университет имени академика М.С. Осими, 2018. – 104 с. – С. 89-95.

350. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты формирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан: Дисс. ... канд. экон. наук. – Душанбе: 2006. - 184 с.

351. Ходжаев П.Д., Сангинов О.К. Исследование основных факторов, характеризующих уровень спроса населения в услугах пассажирского транспорта/ П.Д. Ходжаев, О.К. Сангинов. // Труды ТУТ. №9. 2003. -с.68-76.

352. Хрущев М.В. Методика расчета схем автобусных маршрутов в городах с использованием ЭВМ. В сб.: Техничко-экономические проблемы работы автомобильного транспорта. Труды МИЭИ.

353. Хусаинов М.К. Сфера услуг на современном уровне развития/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник, 2005. -249 с.

354. Чеботаев А.А. Безвредность как основа безопасности транспорта / А.А. Чеботаев, И.М. Кийченко, А.Ф. Щербакова, Д.А. Чеботаев // Вестник транспорта. 2007. № 4. С. 13-20.

355. Черкасов О.Н. Математическое и программное обеспечение управления автотранспортными предприятиями/ О.Н. Черкасов. –Воронеж: ВГУ, 2007. –234с.

356. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования/ Е.М. Четыркин. - М.: Статистика, 1975. - 184 с.

357. Численность населения Республики Таджикистан на 1 января 2023 года. УОП ГУ «ГВЦ» Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2023, С.-10-11. 55стр.

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

359. Шмарин А.А., Шмарин А.П. Оптимизация модели взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок (на примере Оренбурга) // Региональные исследования / Смоленский гуманитарный университет. - 2014.- №2 (44)- С. 45-50.

360. Шумпетер И. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, процента и цикла конъюнктуры) / И. Шумпетер – М.: Прогресс, 1982. – 234 с.

361. Шустов Р.А., Попова И.М. Повышение качества обслуживания пассажиров путем открытия нового автобусного маршрута / Научная мысль. 2019. № 3. С. 148-152.

362. Эванс Дж. Р., Берман Б. Маркетинг: Сокр. пер. с англ./ Дж. Р. Эванс. - М.: Экономика, 1993. - 270 с.

363. Эйхлер Л.В. Проблемные вопросы эффективного использования ресурсов предприятий автомобильного транспорта / Л.В. Эйхлер, И.К. Пустосветова // Тезисы докладов II Международной научно-технической конференции «Автомобильные дороги», Омск, 20-24 апреля 1998 г. Омск: СибАДИ, 1998. С. 259-261.

364. Эйхлер Л.В. Управление имуществом автотранспортного предприятия в современных рыночных условиях / Л.В. Эйхлер // Вестник СибАДИ. Омск: СибАДИ, 2004. С. 252-254.

365. Экономика автомобильного транспорта / А. Г. Будрин [и др.]; под ред. Е. В. Кудриной. 5-е изд., перераб. М.: Академия, 2015. -256с.

366. Экономика автомобильного транспорта/ под ред. Г.А. Кононовой. – М.: Академия, 2005. – 320 с.

367. Экономика муниципального сектора /под. ред. А.В. Пишулькина. – М.: ЮНИТИ, 2007. – 467 с.

368. Экономика предпринимательства. – СПб.: Просвещение, 2004. – 407 с.

369. Экономика предприятия торговли и сферы услуг/ под ред. В.В. Басконова. – М.: ИНФРА-М, 1997. – 276 с.

370. Экономическая энциклопедия/ Науч.-ред. Сов изд-ва «Экономика»; Ин-т экон. РАН; гл. ред. Л.И. Абалкин. - М.: ОАО Изд-во «Экономика», 1999. -1055 с.

371. Э.Е. Мун/Особенности оптимального рынка пассажирских автотранспортных услуг//Автотранспортное предприятие. 2008, №8. Основные термины.
372. Якушев А.Ж., Тулинов В.В. Новые методы управления на АТ: маркетинг, страхование, лизинг/ А.Ж. Якушев. -М.: Транс., 1991. -89с.
373. Abolafia, M., Biggart, N.W. Competition and Markets: An Institutional Perspective, in: Etzioni A., Lawrence P.P. (eds.). Socio-Economics: Toward a New Synthesis/ M. Abolafia. - Armonk. N.Y.: M.E.Sharpe, 1991.
374. Banister D. TrcmSport mobility in Interurban Areas: A caşe Studu Approach in South Oxfordshire.-Reqf. Stud., UM). Erpobund des alternativen Linien and Bedarfsbetriebes mit Bussen, 1980, ZI, j/1, 47. p. 446.
375. Bourdieu, P. Principles of Economic Antropology / Smelser, N., Swedberg, R. (eds.). The Handbook of Economic Sociology. Second ed. Princeton: Princeton University Press. 2005.
376. Brinton, M. and Nee, the New Institutionalism in Sociology/ M. Brinton. -New York: Russell Sage Foundation, 1998.
377. Car Ournership and the Rural Transport problem,-Transport, v. 36, V5, 1975, p. 409.
378. Carruthers, B. When is the State Autonomous? Culture, Organization Theory, and the Political Sociology of the State // Sociolog. Theory. Vol.12. No.1 (March 1994).
379. Cluster specialisation patterns and innovation styles. - Den Haag, 1998. - P. 50.
380. Dalrumple Douglas J., Parsons Leonard. Marketing Management, 6 th eg/ D. J. Dalrumple. – Johu Wiley & Sons, 1995.
381. Dawid Dolinski. Innowacyjnc rozwiazanic transportowe nowoezesnym zrodlcm szukania oszczdnosci.
382. Dittman A. Nahverkehrsunternehmen: B. Kooperation im Nahverkehr, insbesondere Verkehrsverbiinde: // Handb. Kommunales Wiss. Berlin 1984. Bd. five. 364-376.
383. Dor land J. Greem means GO // Passenger Train J. 1984. 21-26.
384. Evans, P. B. Embedded Autonomy/ P. B. Evans. Berkeley: University of California Press, 1995.
385. Fligstein, N. Architecture of Markets: An Economic Sociology of Twenty-First-Century Capitalist Societies. Princeton: Princeton University Press, 2001.
386. Jackson R.L., Martirv P.H. The economics of contract bus services.-TRRL Lab. Rept., 1979, VMS.
387. Johimsen R. Theorie der Infrastruktur. Tubingen, 1966. S. 99. Sironis U. Infrastruktur. Theorie und Praxis. Kiel. 1972. S. 10.
388. H.I. Piper R.R. Transit strategies for suburban communitities. Journal of the American Institute of Planners, 1977, v.43, p. 380-385.

389. Powell, W. and DiMaggio, P. (eds.). *The New Institutionalism in Organizational Analysis*/ W. Powell. -Chicago: University of Chicago Press, 1991
390. Rosenstein – Rodan P. Notes on the Theory of the “Big Push”. In *Economic Development in Latin America*. N.Y., 1961. p. 60.
391. Rurqi transporta poor relation. *Buileni ronment*, 1975, VI, 2, p.119-130.
392. S. Dekindt Horace Grpffer Pierse. Ier Sumpos irrt reduiate. *Taw Valley Rural Transport Experiments: Tfy / valley car Service a report by the devon rutex working group*.-TRRL Suppl. Rept., mo 7/570.
393. Sten J. Ed. *Public. Infrastructure and Planning Management*/ J. Sten. -Newbury Park, 1988. P. 22.
394. Stigler, G.J. Competition, in: Sills, D. *the International Encyclopedia of the Social Sciences*/ G.J. Stigler. -New York: Macmillan, 1968.
395. T. Wiesenthal, G. Leduc, P. Cazzola, W. Schade, J. Kohler. Mapping innovation in the European transport sector. An assessment of R&D efforts and priorities, institutional capacities, drivers and barriers to innovation. European Commission Joint Research Centre Institute for Prospective Technological Studies.
396. *Towards Sustainable Development: Indicators to Measure Progress*. Rome Conference. OECD, 1998. P. 139.
397. Weaver V.C., Lunclberd &.D. Rural public transportation: North Dakota case study.- *Transp. Res. Rec.*, 1977, /636, p. 44-46.i39.
398. Z. Experimenten in het openbacfr vervoer op het piat-teland „Otar”, mi, 63, /6, p.376-379.

**Первичные данные и нормы для расчёта тарифов на пассажирские маршруты
проходящих через территории сельской местности**

№	Показатели	Ед.изм	Значение
1.	Цена автомобиля: Хафей	сомони	50500
2.	Базовый расход топлива на 100 км	л/100км	-
2.1.	-бензин	л/100км	6,0
2.2.	-газ	л/100км	7,00
3.	Цена автомобильной шины: Хафей	сомони	750
4.	Цена топлива:	сомони/литр	
4.1.	-бензин	сомони/литр	10,50
4.2.	-газ	сомони/литр	6,50
5.	Цены на смазочные материалы:	сомони/литр	
5.1.	- моторное масло	сомони/литр	40,00
5.2.	- трансмиссионное масло	сомони/литр	50,00
5.3.	- специальное масло	сомони/литр	55,00
5.4.	- пластиковое масло	сомони/литр	20,00

Приложение 2

Уровень показателей, характеризующих спрос населения Согдийской области в услугах пассажирского автотранспорта

Годы Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
X1	30,1	39,7	51,0	63,2	88,5	121,0	152,7	195,9	249,4	335,9	437,1	696,8	774,2	1012,9	1072,3	1182,7	1236,3	1419	1633
X2	74,1	74,2	74,3	74,4	74,5	74,6	74,7	75,0	75,1	75,1	75,2	75,3	75,2	75,2	75,2	75,3	75,3	76,1	76,1
X3	10,8	12,3	14,6	16,8	18,5	23,4	25,5	28,2	30,9	33,7	35,2	39,58	48,87	57,33	50,17	64,92	70,41	104,3	108,1
X4	0,1	0,93	1,6	1,7	1,9	2,1	2,4	3,7	4,2	4,9	5,4	6,5	5,6	5,1	4,93	5,9	15,35	15,7	14,9
X5	0,9	1,0	1,1	1,3	1,5	1,7	1,9	2,1	2,4	2,7	3,0	2,6	2,2	1,7	1,2	1,2	1,4	1,2	1,1
X6	19,9	19,1	20,6	20,3	24,9	24,6	25,4	26,3	27,3	29,4	29,4	32,7	35,3	38,0	35,4	42,6	51,3	42,9	46,7
X7	176	216,4	322	429	539	658	747,5	991,7	1234,9	1487,9	1786,5	1971	2325	2846	3022	2990	3468	4581	4643
X8	4,0	3,7	3,9	4,0	4,2	4,4	4,8	4,9	5,2	5,2	5,2	5,1	5,2	5,3	5,4	5,3	5,5	5,4	5,3
X9	30	30	29	28	27	27	27	26	25	25	24	24	23	23	21,9	21,5	22,5	22,6	22,8
X10	4,0	3,9	3,8	3,7	3,6	3,5	3,4	3,4	3,3	3,2	3,2	3,1	3,1	3,0	3,0	2,9	2,9	2,8	2,8
X11	0,316	0,318	0,320	0,325	0,329	0,334	0,339	0,344	0,349	0,359	0,362	0,365	0,365	0,364	0,391	0,370	0,372	0,15	0,15
X12	0,601	0,609	0,617	0,626	0,634	0,643	0,652	0,661	0,670	0,679	0,689	0,694	0,702	0,708	0,713	0,719	0,722	0,79	0,8
X13	1,34	1,33	1,33	1,32	1,31	1,31	1,30	1,30	1,29	1,29	1,28	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4
X14	534	530	526	522	519	515	511	507	503	499	496	501	503	506	511	512	516	586	587
X15	301	313	340	361	387	407	431	505	591	678	752	859	915	950	986	995	1028	1009	913
X16	76	85	85	87	96	97	98	99	121	122	122	120	121	120	121	126	113	122	123
X17	0,09	0,1	0,1	0,1	0,1	0,09	0,09	0,09	0,09	0,1	0,1	0,13	0,14	0,15	0,15	0,16	0,17	0,15	0,16
X18	1,3	1,4	1,5	1,6	1,8	1,9	1,9	2,0	2,0	2,3	2,6	5,2	4,8	4,7	5,1	5,2	5,5	7,5	9,3
X19	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,64	3,65	3,65	3,65	3,65	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7	3,7
X20	4,0	4,0	4,1	4,1	4,1	4,2	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
X21	15,8	16,1	16,4	16,7	17,0	17,3	17,7	18,1	18,6	19,0	19,4	19,9	20,3	20,7	21,1	21,5	21,9	23,1	23,5
X22	5,7	5,6	5,5	5,5	5,3	5,2	5,1	5,1	5,2	5,2	5,2	5,3	5,3	5,4	5,5	5,4	5,2	6,3	7,2
X23	4,0	4,1	4,3	4,4	4,6	4,7	5,3	5,9	6,6	7,3	8,2	8,5	8,7	8,8	8,9	8,8	8,7	10,6	12,3
X24	0,016	0,016	0,016	0,016	0,016	0,017	0,017	0,017	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	0,015	0,015	0,014	0,014	0,014
X25	23,2	20,2	17,7	15,4	13,4	11,7	10,2	8,9	7,8	6,8	5,7	4,42	4,26	3,77	3,75	2,93	2,90	2,7	4,1
X26	25	25	29	32	37	55	46	51	53	56	57	56	64	58	58	58	58	58	72
X27	5,1	5,2	5,8	7,0	8,0	8,8	9,8	9,0	7,9	7,0	7,4	7,3	6,2	6,4	6,9	7,8	6,4	7,7	6,8
X28	8,1	8,1	9,6	12,4	13,1	12,5	12,4	11,3	10,0	9,4	9,7	9,5	8,4	9,0	9,5	11,2	9,4	9,2	8,7

Источник: рассчитано автором на основе статистических сборников: 1. Регионы РТ. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.14-20, 32-34, 35, 73-75, 78-80, 84, 93, 313, 317, 325, 328стр.; 2. Численность населения РТ на 1января. 2023г. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.11, 14, 18, 32- 37, 41-54, 55стр.; 3. Сельское хозяйство в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.61, 325-326, 352стр.; 4. Образование в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 115стр.; 5. Основные показатели торговли и услуг в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 35, 42стр.; 6. Здравоохранение в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.75, 85стр.; 7. Статистический ежегодник Республики Таджикистан - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 12, 214, 298, 419стр.; 8. Рынок труда в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.88-106, 343стр.; 9. Форма 80-а и 80-б Министерства культуры РТ; 10. Бытовые услуги населению Республики Таджикистан (по официальным зарегистрированным предприятиям на 2022 год) С 23., 54стр.; 11. Промышленность РТ-Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 9, 33-38, 68стр.; 12. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

Приложение 3

Уровень показателей, характеризующих спрос населения Хатлонской области в
услугах пассажирского автотранспорта

Годы Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
X1	30,2	41,8	53,3	77,0	100,0	147,2	233	244,9	305,2	386,9	467,5	645,1	714,1	843,4	913,3	998,5	1054	1143	1305
X2	82,6	82,5	82,6	82,7	82,7	82,7	82,8	82,8	82,7	82,8	82,8	82,0	82,0	81,8	81,9	82,0	82,1	82,5	82,3
X3	10,2	12,1	13,6	16,0	20,6	25,9	29,3	33,6	41,5	49,2	55,8	61,18	66,42	77,05	85,36	111,6	110,3	106,4	112,3
X4	1,1	0,88	1,2	1,5	1,8	2,0	2,3	2,8	3,1	3,5	3,9	4,4	4,9	5,2	5,77	5,62	6,16	7,08	8,14
X5	0,19	0,21	0,23	0,26	0,28	0,31	0,34	0,38	0,41	0,46	0,50	0,50	0,50	0,50	0,51	0,51	0,51	0,37	0,28
X6	13,1	11,7	10,9	10,5	14,3	19,5	12,6	17,5	15,0	18,0	16,2	17,8	18,6	20,5	21,9	22,0	22,0	22,2	22,2
X7	176,5	219,6	347	476	608	736	862,4	1048	1236	1253	1306	1306	1360	1420	1482	1703	1976	2445	2951
X8	2,8	2,6	2,8	2,8	3,0	3,1	3,3	3,4	3,7	3,7	3,6	3,6	3,7	3,7	3,8	3,7	3,9	3,9	4,0
X9	29	29	28	27	25	25	25	24	23	23	22	21	21	20	20,8	21,1	21,3	21,5	20,8
X10	6	5	4,9	4,8	4,6	4,5	4,3	4,2	4,1	4,0	3,9	3,9	3,8	3,7	3,7	3,6	3,5	3,3	3,1
X11	0,521	0,521	0,522	0,499	0,478	0,457	0,437	0,418	0,400	0,400	0,400	0,401	0,401	0,402	0,456	0,403	0,405	0,23	0,24
X12	0,42	0,42	0,42	0,42	0,42	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,43	0,44	0,44	0,44	0,44	0,44	0,45	0,51	0,51
X13	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,79	0,82	0,82	0,82	0,83	0,83	0,84	0,85	0,85
X14	467	468	468	469	469	470	470	471	471	472	473	475	475	476	477	477	478	575	594
X15	309	312	318	324	345	361	376	459	547	623	719	800	827	846	880	936	1136	1192	1168
X16	50	58	57	60	68	68	69	71	74	75	76	75	76	75	77	74	75	74	73
X17	0,013	0,014	0,014	0,014	0,014	0,013	0,013	0,013	0,013	0,014	0,015	0,019	0,020	0,021	0,034	0,038	0,041	0,042	0,042
X18	0,61	0,69	0,79	0,92	1,06	1,22	1,41	1,48	1,61	1,99	2,49	3,4	3,0	3,0	3,3	3,3	3,4	4,3	5,5
X19	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,28	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3	5,3
X20	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	6,4	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3	7,3
X21	14,5	14,8	15,1	15,4	15,7	16,0	16,4	16,9	17,3	17,8	18,0	18,5	18,9	19,4	19,8	20,3	20,8	22,1	22,5
X22	4,7	4,6	4,6	4,6	4,5	4,4	4,4	4,3	4,3	4,3	4,4	4,5	4,5	4,5	4,5	4,4	4,3	4,9	5,5
X23	3,4	4,2	5,2	6,5	8,0	9,9	10,6	10,3	10,1	10,9	10,2	11,9	10,4	10,4	10,5	10,5	10,7	10,8	12,0
X24	0,026	0,025	0,026	0,026	0,026	0,027	0,028	0,027	0,028	0,028	0,028	0,029	0,029	0,029	0,024	0,024	0,023	0,023	0,023
X25	22,2	18,8	15,9	13,4	11,4	9,6	8,1	6,9	5,8	4,9	4,7	3,2	3,2	2,65	2,54	2,75	2,75	2,31	4,1
X26	11	11	15	17	21	28	27	26	26	27	28	28	30	29	28	28	28	28	33
X27	2,4	2,7	3,7	4,4	4,9	6,7	6,9	9,2	9,2	11,6	14,6	12,8	13,4	14,4	18,0	16,0	14,4	14,2	13,4
X28	8,3	9,2	9,9	11,9	10,8	12,8	11,4	13,9	13,9	16,4	21,3	17,8	17,3	18,1	22,6	25,3	20,5	18,2	17,4

Источник: рассчитано автором на основе статистических сборников: 1. Регионы РТ. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.14-20, 32-34, 35, 73-75, 78-80, 84, 93, 313, 317, 325, 328стр.; 2. Численность населения РТ на 1января. 2023г. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.11, 14, 18, 32- 37, 41-54, 55стр.; 3. Сельское хозяйство в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.61, 325-326, 352стр.; 4. Образование в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 115стр.; 5. Основные показатели торговли и услуг в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 35, 42стр.; 6. Здравоохранение в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.75, 85стр.; 7. Статистический ежегодник Республики Таджикистан - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 12, 214, 298, 419стр.; 8. Рынок труда в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.88-106, 343стр.; 9. Форма 80-а и 80-б Министерства культуры РТ; 10. Бытовые услуги населению Республики Таджикистан (по официальным зарегистрированным предприятиям на 2022 год) С 23., 54стр.; 11. Промышленность РТ-Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 9, 33-38, 68стр.; 12. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

**Уровень показателей, характеризующих спрос населения ГБАО в услугах
пассажирского автотранспорта**

Годы Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
X1	29,3	38,2	65,5	92,6	123,1	155,0	277	226,6	285,6	397,0	522,5	702	902	968,6	1035	1200	1347	1459	1636
X2	86,8	86,8	86,9	86,9	86,9	86,6	86,7	86,4	86,4	86,4	86,4	86,5	86,6	86,6	86,6	86,6	86,7	82,8	82,8
X3	1,52	1,56	1,59	1,62	1,65	1,68	1,70	1,74	1,77	1,79	1,81	1,83	1,85	1,88	1,87	2,01	2,04	2,69	3,70
X4	0,02	0,01	0,1	0,2	0,4	0,6	0,8	0,7	0,6	0,5	0,4	0,3	0,7	1,0	1,1	1,3	1,4	1,6	2,2
X5	0,09	0,12	0,15	0,20	0,27	0,35	0,46	0,61	0,80	1,06	1,40	1,21	1,13	1,05	0,94	0,65	0,33	0,34	0,36
X6	1,1	1,7	1,5	1,2	2,5	2,3	2,7	3,1	3,6	4,7	4,9	4,7	4,4	4,1	5,3	6,8	8,7	7,9	8,6
X7	116	132	150	171	193	220	260	284	323	367	417	478	539	550	621	680	657	745	832
X8	8,9	8,3	8,7	8,8	9,3	9,7	10,5	10,8	11,6	11,6	11,4	11,3	11,5	11,7	11,9	11,7	12,1	11,6	11,3
X9	0,75	0,75	0,75	0,75	0,74	0,73	0,74	0,74	0,74	0,74	0,74	0,73	0,73	0,73	0,73	0,64	0,64	0,71	0,71
X10	6,0	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,9	5,8	5,7	5,7	5,6	5,6	5,5	5,4	5,3	5,2	5,4	5,5	6,6
X11	0,069	0,070	0,071	0,068	0,066	0,063	0,061	0,058	0,056	0,057	0,057	0,058	0,058	0,058	0,067	0,058	0,060	0,050	0,050
X12	0,55	0,57	0,59	0,62	0,64	0,66	0,69	0,71	0,74	0,76	0,79	0,79	0,80	0,81	0,81	0,82	0,82	0,85	0,86
X13	0,79	0,78	0,78	0,78	0,77	0,77	0,77	0,76	0,76	0,75	0,75	0,76	0,76	0,77	0,78	0,78	0,78	0,79	0,79
X14	159	154	148	143	139	134	129	125	121	117	113	115	118	123	125	127	131	112	108
X15	200	200	200	200	300	400	400	400	500	500	400	400	500	400	400	300	400	500	500
X16	43	43	42	43	42	45	46	47	48	53	53	53	53	53	55	56	55	54	52
X17	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
X18	0,61	0,65	0,69	0,73	0,77	0,81	0,86	0,82	0,90	1,00	1,08	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	1,2	1,6	2,2
X19	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,62	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,67	0,7	0,7
X20	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,86	0,9	0,9
X21	4,3	4,3	4,3	4,3	4,2	4,2	4,2	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	4,5	4,5	4,6	4,7	4,7	4,5	4,6
X22	6,7	6,9	7,0	7,1	7,2	7,2	7,2	7,2	7,2	7,3	7,3	7,2	7,1	6,9	6,9	6,8	6,7	8,1	9,4
X23	3,3	4,1	5,1	6,3	7,9	9,8	11,3	13,1	15,1	17,3	20,0	21,2	21,3	21,5	21,7	21,6	21,5	21,0	20,5
X24	0,012	0,012	0,013	0,013	0,014	0,015	0,016	0,017	0,017	0,017	0,018	0,019	0,019	0,018	0,018	0,018	0,018	0,018	0,019
X25	40,8	36,9	33,5	30,4	27,6	25,1	22,7	20,6	18,6	16,9	15,9	13,36	12,48	12,13	11,67	5,33	5,30	5,21	11,5
X26	15	15	17	17	20	36	24	25	27	30	34	36	47	38	39	46	45	46	62
X27	0,2	0,30	0,5	0,4	0,5	0,3	0,5	0,9	0,7	1,0	0,7	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,5	0,6
X28	1,2	2,1	1,9	2,5	2,0	1,5	1,8	1,8	2,0	2,2	2,1	1,8	1,8	1,9	1,7	1,9	1,6	1,3	1,4

Источник: рассчитано автором на основе статистических сборников: 1. Регионы РТ. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.14-20, 32-34, 35, 73-75, 78-80, 84, 93, 313, 317, 325, 328стр.; 2. Численность населения РТ на 1января. 2023г. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.11, 14, 18, 32- 37, 41-54, 55стр.; 3. Сельское хозяйство в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.61, 325-326, 352стр.; 4. Образование в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 115стр.; 5. Основные показатели торговли и услуг в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 35, 42стр.; 6. Здравоохранение в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.75, 85стр.; 7. Статистический ежегодник Республики Таджикистан - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 12, 214, 298, 419стр.; 8. Рынок труда в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.88-106, 343стр.; 9. Форма 80-а и 80-б Министерства культуры РТ; 10. Бытовые услуги населению Республики Таджикистан (по официальным зарегистрированным предприятиям на 2022 год) С 23., 54стр.; 11. Промышленность РТ-Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 9, 33-38, 68стр.; 12. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

Приложение 5

Уровень показателей, характеризующих спрос населения РРП в услугах
пассажирского автотранспорта

Годы Показатели	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
X1	29,4	42,1	58,2	80,5	109,9	126,6	187,8	218,3	268,5	381,9	508,8	701,5	796,2	917,0	1038	1120	1193	1275	1451
X2	87,3	87,4	87,5	87,5	87,6	87,3	86,5	86,4	86,5	86,7	86,7	86,7	86,9	87,0	87,1	87,2	87,2	85,3	85,2
X3	10,6	12,2	14,4	17,7	21,6	21,3	22,7	27,16	29,40	30,26	32,50	34,14	37,68	50,62	50,96	57,06	58,24	53,1	55,5
X4	0,09	0,09	0,1	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	1,04	1,15	1,28	1,52	1,68	9,9	2,2
X5	0,15	0,18	0,22	0,27	0,33	0,40	0,50	0,60	0,74	0,90	1,10	1,02	0,96	0,92	0,89	0,83	0,78	0,91	1,1
X6	10,7	10,9	10,5	10,3	14,6	14,3	15,1	15,8	16,8	17,3	19,1	20,3	21,8	22,2	25,2	28,7	32,8	40,4	39,1
X7	142	169	172	257	332	420	499,1	564	684	741	868	990,91	1135	1330	1556	1585	1991	2340	2728
X8	3,7	3,4	3,6	3,6	3,9	4,0	4,4	4,5	4,8	4,8	4,7	4,7	4,8	4,9	5,0	4,9	5,0	4,9	4,9
X9	12,9	12,9	12,9	12,8	12,8	12,7	12,7	12,6	12,5	12,6	12,7	12,1	12,3	12,6	12,6	9,3	12,8	13,1	12,8
X10	3,0	2,0	1,9	1,8	1,6	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2
X11	0,111	0,126	0,143	0,135	0,128	0,121	0,123	0,124	0,123	0,125	0,125	0,124	0,124	0,124	0,197	0,124	0,126	0,113	0,105
X12	0,32	0,32	0,33	0,33	0,33	0,34	0,34	0,35	0,35	0,36	0,36	0,37	0,37	0,38	0,38	0,38	0,39	0,36	0,36
X13	0,90	0,90	0,90	0,90	0,90	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,92	0,93	0,93
X14	311	314	317	321	324	328	331	335	338	342	346	351	356	360	364	367	369	370	374
X15	386	394	423	445	468	493	519	685	723	761	801	843	998	1050	1106	1163	1306	1312	1200
X16	40	49	48	50	59	59	60	61	64	68	68	67	67	66	71	69	57	67	76
X17	0,017	0,017	0,017	0,018	0,018	0,017	0,017	0,017	0,017	0,018	0,018	0,022	0,022	0,023	0,023	0,024	0,029	0,028	0,026
X18	0,84	0,94	1,05	1,18	1,32	1,48	1,66	1,69	2,06	2,57	2,62	3,15	2,76	2,69	3,38	3,16	3,28	4,25	5,21
X19	3,41	3,42	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,43	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
X20	3,59	3,55	3,51	3,46	3,43	3,38	3,35	3,31	3,27	3,24	3,20	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5	4,5
X21	12,7	13,0	13,2	13,6	13,9	14,2	14,4	14,9	15,3	15,7	16,1	16,5	17,0	17,4	17,9	18,3	18,7	17,9	18,3
X22	4,9	4,8	4,7	4,7	4,6	4,5	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4	4,5	4,5	4,6	4,6	4,5	4,4	5,1	5,6
X23	6,5	7,0	7,6	8,2	8,8	9,5	10,4	11,4	12,5	13,7	15,0	15,4	15,6	17,9	20,3	22,1	22,6	23,3	22,9
X24	0,020	0,020	0,019	0,020	0,021	0,021	0,022	0,021	0,021	0,021	0,021	0,022	0,022	0,022	0,016	0,016	0,016	0,016	0,015
X25	11,5	10,2	8,9	7,9	7,1	6,2	5,5	4,9	4,3	3,8	3,5	3,4	4,0	4,0	3,77	2,85	2,80	2,0	2,75
X26	22	23	25	27	33	44	38	38	39	40	41	40	44	39	38	44	43	50	58
X27	2,7	3,4	4,2	6,0	6,4	6,0	9,0	9,9	9,7	9,8	11,1	9,6	7,9	9,3	9,3	9,6	7,0	5,9	4,7
X28	4,1	4,9	5,3	7,9	7,8	6,8	7,7	8,0	8,5	8,3	8,8	8,1	6,9	7,6	6,2	12,3	7,7	7,6	7,8

Источник: рассчитано автором на основе статистических сборников: 1. Регионы РТ. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.14-20, 32-34, 35, 73-75, 78-80, 84, 93, 313, 317, 325, 328стр.; 2. Численность населения РТ на 1января. 2023г. - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.11, 14, 18, 32- 37, 41-54, 55стр.; 3. Сельское хозяйство в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.61, 325-326, 352стр.; 4. Образование в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 115стр.; 5. Основные показатели торговли и услуг в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.13, 35, 42стр.; 6. Здравоохранение в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.75, 85стр.; 7. Статистический ежегодник Республики Таджикистан - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 12, 214, 298, 419стр.; 8. Рынок труда в РТ - Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С.88-106, 343стр.; 9. Форма 80-а и 80-б Министерства культуры РТ; 10. Бытовые услуги населению Республики Таджикистан (по официальным зарегистрированным предприятиям на 2022 год) С 23., 54стр.; 11. Промышленность РТ-Душанбе: АСПРТ, 2023г. – С. 9, 33-38, 68стр.; 12. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

Приложение 6

Разработка экономико-математической модели транспортной подвижности населения
сельской местности в Согдийской области

Таблица 1

Матрица парных коэффициентов корреляции

	X8	X9	X10	X17	X19	X20	X25	X27	Y
X8	1	-0,9	-0,8	0,78	0,69	0,7	-0,9	-0,8	-0,8
X9	-0,9	1	0,89	-0,9	-0,9	-0,9	0,96	0,72	0,85
X10	-0,8	0,89	1	-0,9	-0,9	-0,9	0,92	0,63	0,75
X17	0,78	-0,9	-0,9	1	0,94	0,95	-0,9	-0,7	-0,7
X19	0,69	-0,9	-0,9	0,94	1	0,99	-0,9	-0,7	-0,7
X20	0,7	-0,9	-0,9	0,95	0,99	1	-0,9	-0,7	-0,8
X25	-0,9	0,96	0,92	-0,9	-0,9	-0,9	1	0,76	0,91
X27	-0,8	0,72	0,63	-0,7	-0,7	-0,7	0,76	1	0,87
Y	-0,8	0,85	0,75	-0,7	-0,7	-0,8	0,91	0,87	1

Таблица 2

Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии

Переменные	Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
X8	5,22	0,19	-0,8	182,2971
X9	23,7	1,58	0,85	-9,56015
X10	3,08	0,2	0,75	-76,6431
X17	0,13	0,02947	-0,7	2204,334
X19	3,68	0,025	-0,7	-2566,44
X20	4,92	0,48	-0,8	268,0589
X25	5,25	2,35	0,91	119,5963
X27	7,43	1,001	0,87	73,62163

Таблица 3

Результаты расчета зависимых перемен многомерной регрессии

Зависимая переменная	
Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение
1024,05	176,534

Таблица 4

Результаты расчета показателей многомерной регрессии

Показатель	Значение
Свободный член	7201, 65427554496
Коэффициент множественной корреляции	0,988563572960475
$S_{ост}$	2,776445105
Число степеней свободы $\kappa_1 = p$	8
Число степеней свободы $\kappa_2 = n - p - 1$	4
$F_{набл}$	21,4856930853254

Разработка экономико-математической модели транспортной подвижности населения
сельской местности в Хатлонской области

Таблица 1

Матрица парных коэффициентов корреляции

	X4	X10	X12	X13	X17	X18	X21	Y
X4	1	-0,99	0,83	0,95	0,92	0,97	0,99	0,95
X10	-0,99	1	-0,8	-0,9	-0,9	-0,96	-0,99	-0,97
X12	0,83	-0,8	1	0,78	0,74	0,85	0,85	0,9
X13	0,95	-0,9	0,78	1	0,94	0,92	0,95	0,9
X17	0,92	-0,9	0,74	0,94	1	0,84	0,94	0,93
X18	0,97	-0,96	0,85	0,92	0,84	1	0,945	0,925
X21	0,99	-0,99	0,85	0,95	0,94	0,945	1	0,97
Y	0,95	-0,97	0,9	0,9	0,93	0,925	0,97	1

Таблица 2

Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии

Переменные	Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
X4	4,84	1,66	0,95	-82,3504
X10	3,78	0,33	-0,97	-770,455
X12	0,45	0,03	0,9	1633,297
X13	0,82	0,02	0,9	96,62025
X17	0,03	0,01	0,93	8049,413
X18	2,94	1,12	0,925	21,46336
X21	19,1	1,84	0,97	-72,2864

Таблица 3

Результаты расчета зависимых перемен многомерной регрессии

Зависимая переменная	
Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение
377,8	142,5

Таблица 4

Результаты расчета показателей многомерной регрессии

Показатель	Значение
Свободный член	3994,58285750473
Коэффициент множественной корреляции	0,997331178574022
$S_{ост}$	2,570581836
Число степеней свободы $K_1=p$	7
Число степеней свободы $K_2=n-p-1$	5
$F_{набл}$	133,284964184328

Разработка экономико-математической модели транспортной подвижности населения
сельской местности в Районах республиканского подчинения

Таблица 1

Матрица парных коэффициентов корреляции

	X3	X6	X13	X14	X19	X20	X21	X23	Y
X3	1	0,858	0,809	0,967	0,832	0,822	0,975	0,972	-0,94
X6	0,858	1	0,909	0,904	0,707	0,7	0,844	0,932	-0,882
X13	0,809	0,909	1	0,9	0,873	0,872	0,823	0,86	-0,886
X14	0,967	0,904	0,9	1	0,884	0,871	0,985	0,98	-0,945
X19	0,832	0,707	0,873	0,884	1	0,999	0,878	0,81	-0,88
X20	0,822	0,7	0,872	0,871	0,999	1	0,862	0,796	-0,88
X21	0,975	0,844	0,823	0,985	0,878	0,862	1	0,968	-0,924
X23	0,972	0,932	0,86	0,98	0,81	0,796	0,968	1	-0,936
Y	-0,94	-0,882	-0,886	-0,945	-0,88	-0,88	-0,924	-0,936	1

Таблица 2

Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии

Переменные	Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
X3	41,5	12,4	-0,94	-3,5512
X6	24,2	8,26	-0,882	-74,1356
X13	0,92	0,01	-0,886	196604,6
X14	354	14	-0,945	-175,629
X19	3,47	0,03	-0,88	-11791,1
X20	4,03	0,6	-0,88	-733,339
X21	16,8	1,37	-0,924	1641,931
X23	17,2	4,45	-0,936	17,14697

Таблица 3

Результаты расчета зависимых перемен многомерной регрессии

Зависимая переменная	
Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение
936,8	288,5

Таблица 4

Результаты расчета показателей многомерной регрессии

Показатель	Значение
Свободный член	-99331,3195155536
Коэффициент множественной корреляции	0,996493059363705
$S_{ост}$	2,776445105
Число степеней свободы $K_1 = p$	8
Число степеней свободы $K_2 = n - p - 1$	4
$F_{набл}$	70,9124256916065

Разработка экономико-математической модели транспортной подвижности населения
сельской местности в Горно-Бадахшанской автономной области

Таблица 1

Матрица парных коэффициентов корреляции

	X2	X3	X4	X10	X14	X18	X22	Y
X2	1	-0,9	-0,7	-0,5	0,68	-0,9	-0,9	-0,7
X3	-0,9	1	0,86	0,63	-0,6	0,96	0,91	0,9
X4	-0,7	0,86	1	0,3	-0,13	0,8	0,6	0,7
X10	-0,5	0,63	0,3	1	-0,5	0,67	0,83	0,7
X14	0,68	-0,6	-0,13	-0,5	1	-0,7	-0,8	-0,7
X18	-0,9	0,96	0,8	0,67	-0,7	1	0,9	0,8
X22	-0,9	0,91	0,6	0,83	-0,8	0,9	1	0,9
Y	-0,7	0,9	0,7	0,7	-0,7	0,8	0,9	1

Таблица 2

Результаты расчета независимых перемен многомерной регрессии

Переменные	Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение	Корреляция	Коэффициент регрессии
X2	86	1,4	-0,7	48,52303
X3	2,1	0,5	0,9	180,4037
X4	0,97	0,5	0,7	54,54265
X10	5,6	0,3	0,7	42,51575
X14	120	6,8	-0,7	-6,87607
X18	1,1	0,4	0,8	-104,374
X22	7,3	0,7	0,9	12,22405

Таблица 3

Результаты расчета зависимых перемен многомерной регрессии

Зависимая переменная	
Среднее значение	Среднее квадратичное отклонение
670	75

Таблица 4

Результаты расчета показателей многомерной регрессии

Показатель	Значение
Свободный член	-3311,80756897817
Коэффициент множественной корреляции	0,985034581383843
$S_{ост}$	2,570581836
Число степеней свободы $K_1 = p$	7
Число степеней свободы $K_2 = n - p - 1$	5
$F_{набл}$	23,3301737208584

Показатели функционирования автотранспортной системы Согдийской области

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	ед.	1551	1225	1214	1069	1006	973	663	647	1106	700	517	416	629	2531
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	ед.	206	151	145	132	129	89	83	104	113	162	73	62	48	56
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	ед.	1921	1929	2152	2431	2708	2534	2518	2486	1859	2387	1755	1593	1495	3067
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	ед.	5376	5312	5521	5816	6100	6702	6759	6231	5362	4922	5948	5842	5826	5616
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	ед.	80271	94051	103346	116490	124149	134109	137907	139755	149982	154505	158187	158866	164792	171830
6.	Число, выданное лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	ед.	3501	3548	3596	3645	3694	3744	3756	3389	3836	4849	5167	4898	5606	6304
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	%	68	68	68	69	69	69	69	70	70	70	71	71	78,6	86,1
8.	Маршрутный коэффициент	-	1,54	1,52	1,49	1,47	1,44	1,42	1,41	1,43	1,46	1,49	1,53	1,51	3,19	3,19
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	пасс	18,6	18,2	17,9	17,5	17,2	16,8	16,7	16,7	16,8	16,7	16,6	16,5	17,3	18,1
10.	Коэффициент технической готовности	-	0,76	0,76	0,77	0,76	0,72	0,76	0,75	0,79	0,78	0,77	0,79	0,80	0,76	0,45
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	ед.	255	255	255	255	255	255	259	263	269	278	282	286	347	348
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	чел.	4065	3727	3416	3132	2871	2632	2597	2586	2581	2578	2564	2562	2943	3324
13.	Количество линейных сооружений, ед.	ед.	206	226	247	271	297	325	336	351	351	351	403	403	444	484

Источник: рассчитано автором на основе: 1. Сборника «Наличие и работа автомобильного транспорта, длина автомобильных дорог Республики Таджикистан в 2022 году». - Душанбе: АСПРТ, 2023. – 20стр.; 2. Материалы годовых отчетов ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» при МТРТ; 3. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан о государственном регулировании деятельности в области транспорта; 4. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан об итогах деятельности наземного транспорта; 5. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

Показатели функционирования автотранспортной системы Хатлонской области

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	ед.	522	484	462	334	391	302	138	174	84	115	198	230	116	174
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	ед.	55	50	154	124	110	56	120	29	29	25	22	25	108	92
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	ед.	1247	1233	1426	1455	1417	1523	1331	1335	921	920	1144	990	1090	2892
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	ед.	1738	1710	1657	1635	1489	1253	1421	1421	1457	1457	1462	1567	1667	1765
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	ед.	55507	64185	72309	74018	73436	78231	84549	84629	91913	92751	94710	96948	98001	101012
6.	Число, выданное лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	ед.	1002	922	845	779	718	660	657	541	632	741	685	667	867	1066
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	%	48	51	54	58	61	65	67	68	69	70	71	72	72	72
8.	Маршрутный коэффициент	-	0,81	0,83	0,86	0,88	0,91	0,93	0,94	0,94	0,95	0,96	0,95	0,96	1,48	1,57
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	пасс	18,2	17,8	17,3	16,9	16,5	16,1	16,1	15,9	15,7	15,8	15,7	15,6	16,7	17,1
10.	Коэффициент технической готовности	-	0,75	0,77	0,79	0,87	0,77	0,87	0,86	0,85	0,84	0,82	0,80	0,79	0,81	0,57
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	ед.	87	94	101	109	118	127	126	126	125	125	124	124	186	194
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	чел.	1011	1186	1390	1630	1911	2241	2253	2263	2276	2289	2297	2273	2526	2784
13.	Количество линейных сооружений, ед.	ед.	201	198	196	193	191	188	234	271	282	296	309	344	401	408

Источник: рассчитано автором на основе: 1. Сборника «Наличие и работа автомобильного транспорта, длина автомобильных дорог Республики Таджикистан в 2022 году». - Душанбе: АСПРТ, 2023. – 20стр.; 2. Материалы годовых отчетов ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» при МТРП; 3. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан о государственном регулировании деятельности в области транспорта; 4. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан об итогах деятельности наземного транспорта; 5. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ.- Душанбе, 2022г. и др.

**Показатели функционирования автотранспортной системы в Районах
республиканского подчинения**

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	ед.	349	368	413	341	315	229	215	213	230	230	209	134	143	149
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	ед.	69	22	20	19	41	27	15	12	12	12	17	7	38	25
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	ед.	818	910	899	909	894	949	965	1317	1210	1129	909	590	746	1778
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	ед.	2748	2639	2626	2787	2340	2285	2429	2057	2001	2077	2194	2142	2228	2008
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	ед.	53276	62375	65493	66971	70234	76025	77718	78793	78892	80285	94140	87875	104272	108533
6.	Число, выданное лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	ед.	1982	1897	1817	1739	1665	1594	1583	1279	1165	1451	1348	1529	2446	3356
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	%	68	68	69	69	69	69	69	70	70	70	71	71	71	72
8.	Маршрутный коэффициент	-	2,76	2,74	2,72	2,71	2,69	2,67	2,68	2,69	2,70	2,75	2,60	2,65	2,95	3,17
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	пасс	18,2	17,8	17,5	17,1	16,8	16,4	16,2	16,1	15,9	15,8	15,7	15,6	16,5	17,2
10.	Коэффициент технической готовности	-	0,74	0,78	0,82	0,78	0,82	0,79	0,81	0,79	0,80	0,81	0,82	0,80	0,78	0,52
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	ед.	95	95	95	95	95	95	102	108	117	124	131	140	163	165
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	чел.	462	488	515	544	575	607	637	654	679	684	688	697	708	718
13.	Количество линейных сооружений, ед.	ед.	141	153	166	181	196	213	196	170	204	229	332	277	366	390

Источник: рассчитано автором на основе: 1. Сборника «Наличие и работа автомобильного транспорта, длина автомобильных дорог Республики Таджикистан в 2022 году». - Душанбе: АСПРТ, 2023. – 20стр.; 2. Материалы годовых отчетов ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» при МТРТ; 3. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан о государственном регулировании деятельности в области транспорта; 4. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан об итогах деятельности наземного транспорта; 5. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.

Показатели функционирования автотранспортной системы ГБАО

№ п/п	Показатели	Ед. изм.	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Среднесписочное число ведомственных автобусов, единица	ед.	129	116	94	107	164	160	159	148	144	158	150	58	40	149
2.	Среднесписочное число маршрутных такси, единица	ед.	68	66	27	26	26	20	28	18	18	18	13	25	18	20
3.	Среднесписочное число служебных легковых автомобилей, единица	ед.	314	314	299	403	438	474	457	465	466	526	481	406	319	608
4.	Среднесписочное число негосударственных автобусов, единица	ед.	359	385	394	407	337	338	338	343	337	342	360	306	337	337
5.	Среднесписочное число негосударственных легковых автомобилей, единица	ед.	4265	4825	5004	5296	5677	6266	7706	8239	8413	8889	10458	10385	10680	10849
6.	Число, выданное лицензий на автобусные (микроавтобусами) перевозки, единица	ед.	569	418	306	225	165	121	118	147	125	132	231	229	283	338
7.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	%	88	89	89	90	90	90	90	89	89	89	88	87	76,7	66,4
8.	Маршрутный коэффициент	-	1,39	1,42	1,45	1,48	1,51	1,54	1,55	1,56	1,58	1,59	1,30	1,31	1,95	1,97
9.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	пасс	16,2	16,1	16,1	16,0	15,9	15,9	15,9	15,8	15,8	15,8	15,7	15,7	16,8	17,9
10.	Коэффициент технической готовности	-	0,54	0,52	0,51	0,45	0,50	0,53	0,57	0,61	0,62	0,65	0,68	0,72	0,87	0,54
11.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	ед.	56	56	56	56	56	56	48	46	43	41	37	34	44	44
12.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	чел.	774	738	703	669	639	608	583	554	526	502	479	453	428	397
13.	Количество линейных сооружений, ед.	ед.	4	4	4	5	5	5	8	12	15	17	22	22	24	26

Источник: рассчитано автором на основе: 1. Сборника «Наличие и работа автомобильного транспорта, длина автомобильных дорог Республики Таджикистан в 2022 году». - Душанбе: АСПРТ, 2023. – 20стр.; 2. Материалы годовых отчетов ГУ «Автомобильный транспорт и логистическое обслуживание» при МТРТ; 3. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан о государственном регулировании деятельности в области транспорта; 4. Информация Министерства транспорта Республики Таджикистан об итогах деятельности наземного транспорта; 5. Отчет по статистике в области технического контроля Государственной автомобильной инспекции МВД РТ- Душанбе, 2022г. и др.