

УДК 338.46:338.2:338.242 (575.3)

На правах рукописи

РАДЖАБОВА ЗИЁДАМОХ ДЖУМАЕВНА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УСТОЙЧИВОГО
ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ
ПРЕДПРИЯТИЯМИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА**

(на материалах города Душанбе)

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Душанбе - 2022

Работа выполнена на кафедре инвестиционный менеджмент и маркетинга
Технологического университета Таджикистана

Научный руководитель: **Комилов Сироджиддин Джалалиддинович,**
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: **Хусаинов Манон Камарович,** доктор
экономических наук, профессор кафедры
экономической экспертизы и финансового
мониторинга Института кибербезопасности и
цифровых технологий Российского
технологического университета,

Джалилов Умарджон Джамилович, кандидат
экономических наук, доцент кафедры организации
перевозок и управления на транспорте
Таджикского технического университета имени
М.С. Осими

Ведущая организация: Институт экономики и демографии Национальной
академии наук Таджикистана

Защита диссертации состоится «03» сентября 2022 года в 15⁰⁰ часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.031.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе Таджикского государственного университета коммерции, Таджикского национального университета, Российско-таджикского (славянского) университета по адресу: 734061, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, ½.

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

Автореферат разослан «___» августа 2022 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук

С.С. Хабибова

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационной работы. В настоящее время в обеспечении развития территорий городов и сельских населенных пунктов, налаживания связи между ними и предоставления транспортных услуг их населению, играет важную роль пассажирский автомобильный транспорт. Особенно значительно возрастает роль социально-экономического значения городского пассажирского автомобильного транспорта (ГПАТ) в удовлетворении спроса населения в пассажирских перевозках, обеспечении деятельности производственно-обслуживающих объектов и их инфраструктуры на основе минимизации затрат времени на осуществление перевозок, увеличение свободного времени, улучшения социально-культурного и бытового обслуживания различных слоев населения и повышения качества оказания пассажирских услуг.

Анализ показывает, что в Республике Таджикистан, ее городах и районах автомобильный транспорт является основным видом транспорта и осуществляет городские, сельские, пригородные, междугородные и международные пассажирские перевозки, имеет необходимые ресурсы, современный автомобильный парк и разветвленную сеть обслуживающих маршрутов.

В последние годы существенно возросло значение оказываемых услуг предприятиями ГПАТ по перемещению пассажиров к месту работы и обратно, экономии времени и повышению эффективности работы функционирующих предприятий в городах, обеспечения доступности в получении медицинско-физкультурных, спортивных, образовательных, культурно-туристических, торговых услуг и др.

Опыт организации управления пассажирского автотранспорта в городах показывает, что наряду с достижением значительных результатов, до сих пор существует такие социально-экономических проблемы, как внедрение автоматизированной системы организации и управления городского пассажирского транспорта (ГПТ), оптимизация тарифов на осуществление пассажирских перевозок, рост стоимости автомобильного топлива и запасных частей, неразвитость инфраструктуры, которые ставят много преград по повышению эффективности работы предприятий ГПАТ при оказании транспортных услуг населению. При этом наблюдается несовершенство институциональных основ совершенствования транспортной политики, развития системы свободной конкуренции, финансирования транспортной деятельности, применения современных автоматизированных методов сбора дохода от перевозок, предоставления субсидий, дотаций, обоснованных видов льгот населению и др.

Анализ состояния и развития организации управления пассажирских перевозок в Таджикистане свидетельствует, что наибольший удельный вес в структуре оказываемых в республике занимают предприятия ГПАТ города Душанбе и имеет тенденцию роста. Реализация основных положений «Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года» показывает, что в настоящее время достигнутые показатели работы предприятий ГПАТ не отвечают современным требованиям по удовлетворению спроса населения, параметрам рыночной конкуренции и предъявляемым требованиям к качеству предоставляемых услуг населению. Все это усиливает необходимость проведения специального исследования в процессе оценки совершенствования механизма инновационного развития предприятий ГПАТ на основе улучшения взаимодействия между уровнями управления, использования материально-финансовых, трудовых и информационно-коммуникационных ресурсов и использования современной системы форсайта в условиях квазоконкуренции. При этом, требует также уточнения применяемая стратегия в совершенствовании механизма устойчивого

инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта, а также обоснования и разработки основных приоритетных направлений развития ГПТ в городе Душанбе.

Степень научной изученности проблемы. В условиях рыночной экономики всестороннее исследование проблем совершенствования механизма устойчивого инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта в городах посвящены труды российских, зарубежных и ученых Республики Таджикистан: Я.Н. Абубакирова, А.П. Анисимова, С.Ш. Бегмуродова, О.Б. Бобоева, К.О. Бобоева, Е.В. Будриной, Е.П. Володина, Б.Л. Геронимуса, А.Г. Гранберга, Н.Н. Громова, Е.Е. Ефремовой, Н.В. Капустиной, С.Дж. Комилова, С.Ш. Низомиддинова, В.Н. Лифшица, В.А. Персианова, С.А. Понова, Р.К. Раджабова, А. Рауфи, К.Ю. Рихтера, У.Дж. Джалилова, Ф.С. Гадоевой, М.П. Улицкого, Н.М. Улицкой и других.

Вопросы организации управления и планирования городского пассажирского автомобильного транспорта исследованы в работах: Амонуллоева И.А., Бережной О.В., Володина Е.П., Персианова В.А., Раджабова Р.К., Спирина И.В., Трофимовой А.А., Улицкий М.П., Улицкой Н.М. и другие. Ряд аспектов работы автотранспортных предприятий в городах рассмотрены в трудах К.О. Бобоева, М.Х. Саидовой, В.П. Бычкова, А.Ю. Шониная, П.Д. Ходжаева, М.К. Хусаинова и др.

Изучению проблем конкурентоспособности городских пассажирских АТП посвящены работы: С.Ш. Бегмуродова, Будриной Е.В., Н.М. Улицкой, С.Дж. Файзуллоевой, А.С. Фохакова, Ф.М. Хамроева, А.Ю. Шахова и других.

Исследованием вопросов инфраструктурного обеспечения инновационного развития занимались отечественные и зарубежные ученые: М.М. Алибаева, Е.В. Будрина, Ф.С. Гадоева, А.Х. Катаев, А.С. Новоселов, А. Рауфи, Л.Х. Саидмуродов, Ю.Н. Петров, Х.Н. Факеров, Р.А. Фатхутдинов, В.Т. Федько, Ф. Котлер, К. Эрроу и др.

Проблемы устойчивого развития рынка транспортных услуг и транспортных предприятий исследовали Е.Н. Аникин, Е.В. Будрина, Б.Л. Геронимус, А.М. Большаков, А.Г. Гранберг, А.Х. Катаев, М.Х. Касымова, П.Г. Кузнецов, В.А. Персианов, Р.К. Раджабов, А. Рауфи, К.Ю. Рихтер, О.К. Сангинов, В.А.Фурсов, Ф.М. Хамроев, Хусаинова М.К. и др.

Результаты исследования проблем инновационной деятельности, её управление и оценка эффективности представлены в трудах Бляхмана Л.С., Белинского А.С., Голперина Г.С., Егорова А.Ю., Завлина Н.П., Колоколова В.А., Мухамедьярова А.М., Суворовой А.В., Терещина Н.П., Никоноровой К.С., Панова С.А., Роговой Е.М., Саидмуродов Л.Х., Сангинова О.К., Сафроновой Е.В., Фатхутдинова Р.А. Файзуллоевой С.Дж., Ходжаева П.Д., Хусаинова М.К., Шахова А.Ю. и др.

Однако изученность некоторых аспектов изучаемой проблемы в условиях развития рыночной экономики, далеки от своей разработанности и завершенности.

В проведенных исследованиях в недостаточной степени изучены многие вопросы оказания услуг населению предприятиями городского пассажирского автотранспорта, организации и их управления, применения автоматизированных систем, составления и обслуживания маршрутов, совершенствования, стимулирования инновационного развития предприятий, организации оплаты проезда пассажирами, использования современных видов транспорта. В целом это требует осуществления квалификационного адресного исследования в условиях конкретных территорий.

С другой стороны, недостаточно разработанными остаются вопросы совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автотранспорта. Это определило

актуальность темы диссертационного исследования, ее теоретико-методическую и практическую значимость.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и разработка рекомендаций по совершенствованию механизма устойчивого развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях развития рыночной экономики.

Достижение указанной цели требует решения задач:

- изучить сущность рынка услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта и их развития в сфере услуг;
- выявить особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг, а также разработки методических основ организации управления предприятиями городского ПАТ;
- проанализировать современное состояние и развитие предоставления услуг автомобильного транспорта в городе Душанбе, а также изучить факторы, влияющие на устойчивость функционирования и инновационное развитие предоставления услуг предприятиями ГПАТ;
- разработать экономико-математическую модель формирования спроса на услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий пассажирского автотранспорта в г. Душанбе;
- сформировать адаптивный механизм обеспечения устойчивого инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта с учетом совершенствования стимулирования инвестиционной деятельности предприятий на рынке услуг предприятиями ГПАТ;
- обосновать выбор приоритетных направлений инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в городе Душанбе.

Теоретико-методической основой диссертационной работы явилась современная экономическая теория, разработанная в трудах ученых, нормативно-правовые документы Республики Таджикистан в области предоставления населению услуг, организации управления пассажирских перевозок и нахождения путей решения социально-значимых проблем современного города.

При выполнении диссертационного исследования использованы научно-методические положения, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан и города Душанбе, Центра стратегических исследований при Президенте Таджикистана, министерств и ведомств, Органов исполнительной власти города Душанбе, а также результаты приведенных авторов исследований и другие источники.

Диссертация выполнена используя методы индукции и дедукции, анализа, экономико-математического моделирования, метода системного подхода, анкетирования, проведения опроса, сравнения, матричного анализа иерархии, множественного корреляционно-регрессионного анализа и др.

Объектом диссертационного исследования является городской пассажирский автомобильный транспорт города Душанбе.

Предметом диссертационного исследования являются совокупность организационно-экономических отношений, возникающих в процессе организации управления и инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского автотранспорта в условиях квазоконкуренции и развития частной собственности.

Научная новизна диссертационного исследования заключается в обосновании и развитии теоретико-методических основ и разработке рекомендаций по совершенствованию

механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ.

К наиболее значимым результатам диссертационного исследования, полученные автором, обладающие научной новизной, относятся:

1. уточнены теоретико-методические основы функционирования рынка услуг предприятий городского ПАТ, выявлены особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг на основе рассмотрения модели рынка услуг предприятий ГПАТ, структуры потенциала устойчивого развития предприятий, направления участия государства, местных органов исполнительной власти для создания благоприятного инновационного климата, а также основных направлений повышения инновационной активности предприятий ГПАТ;

2. изучен системный подход к обеспечению устойчивости инновационного развития и разработаны методические основы организации управления предприятиями городского ПАТ в рыночных условиях, а также рассмотрены задачи органа исполнительной власти в области стимулирования и поддержки с учетом рационального использования инновационного потенциала предприятий пассажирского автотранспорта в городе Душанбе;

3. на основе оценки состояния и развития рынка транспортных услуг, установлены тенденции роста предоставления услуг населению, уточнена роль предприятий городского ПАТ г. Душанбе с учетом выявления факторов, влияющие на устойчивость функционирования и инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта, а также результатов обследования пассажиропотоков и уточнения изменения параметров работы предприятий городского ПАТ различных видов собственности;

4. изучены и выявлены показатели-факторы, влияющие на определение спроса городского населения, разработана экономико-математическая модель формирования спроса на предоставляемые услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий ПАТ в г. Душанбе, определено влияние оценочных показателей на предоставление услуг предприятиями ГПАТ;

5. предложен механизм обеспечения устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта с учетом совершенствования системы стимулирования инвестиционной и инновационной деятельности предприятий на рынке услуг ГПАТ, а также расчета параметров, характеризующие работу предприятий, систему инвестиционного партнерства поддержки, базирующиеся на необходимости создания специализированных инвестиционных институтов с государственным участием, разработки рекомендаций по размещению средств данного партнерства посредством проведения открытых конкурсов на право получения субсидий на приобретение автобусов, а также получения права на оказание услуг коммерческими маршрутами в городе. Кроме того, предложен подход в оценке экономической эффективности деятельности предприятий, своевременно принимать эффективные меры по повышению эффективности работы на основе изучения элементов и оценки воздействия ресурсного потенциала и их ранжирования экспертным методом, необходимости усовершенствования системы управления включающие: использование инструментов повышения эффективности и обеспечение конкурентоспособности, создание условий для стабильной работоспособности и финансовой независимости, а также предложены механизмы социального и экономического развития кадрового потенциала предприятий предусматривающие: совершенствование административно-правовых и организационно-технических основ системы повышения уровня привлекательности

основных должностей работников АТП; развитие системы подготовки и переподготовки кадров; создание сети бизнес-инкубаторов, технологических парков, аутсорсинговых учреждений, объектов социальной инфраструктуры и др.

6. обоснованы и предложены приоритетные направления инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в городе Душанбе используя метод матричного анализа иерархии, предусматривающие: рационализацию маршрутной сети, их закрепления за предприятиями и оптимизации организации управления пассажирскими услугами; совершенствование единой автоматизированной системы организации управления предоставления услуг предприятиями городского ПАТ населению; совершенной системы оплаты проезда; развитие новых форм организации перевозочных технологий в маршрутах и совершенствование механизма устойчивого развития предприятий городского автомобильного транспорта; электромобилизации, развитие электронной системы дорожных платежей и ее контроль в общественном транспорте; обеспечение устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу; привлечение частного капитала в форме государственно-частного партнерства; оценка параметров использования элементов ресурсного потенциала государственных унитарных предприятий, ужесточение контроля за системой приоритета общественного транспорта и реализации стратегии цифровой трансформации; расчета перспективных параметров предоставления услуг населению и использования новых видов ГПТ (подвесное и подземное метро, легкие виды рельсового транспорта) при реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

Практическая значимость диссертационной работы в том, что рекомендации применимы исполнительными органами государственной власти в процессе решения вопросов своевременного оказания предприятиями городского ПАТ услуг на основе экономико-математического моделирования системы организации и управления, а также обеспечения инновационного развития предприятий и при разработке методических основ анализа влияния оценочных показателей на предоставление услуг городским автомобильным транспортом в городе Душанбе.

Реализация результатов диссертационной работы. Полученные результаты использованы обслуживающими транспортными предприятиями ГУП «Душанбенаклиётхадамотрасон» (справка о внедрении №256/02 от 26.05.2022г), Исполнительными органами власти г. Душанбе в процессе решения задач по устойчивому инновационному развитию предоставления услуг предприятиями ГПАТ, а также совершенствования системы организации управления и разработки маршрутной сети и оптимизации параметров перевозочных процессов (справка о внедрении №256/02 от 26.05.2022г).

Научно-методические положения диссертационного исследования использованы при чтении дисциплин «Экономика и планирование городского хозяйства», «Технология организации пассажирских перевозок», «Предпринимательство», «Экономика сферы услуг», «Инновационный менеджмент» для учащихся в учреждениях высшего профессионального образования Республики Таджикистан (справка о внедрении №327 от 25.05.2022г.).

Область диссертационного исследования. Содержание диссертации и научная новизна исследования соответствует следующим пунктам паспорта специальности ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами – сфера услуг): «1.6.109 - Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116 - Механизм повышения

эффективности и качества услуг; 1.6.117. Современные тенденции развития организационно-экономических форм хозяйствования в сфере услуг; 1.6.118-Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.121 - Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг и 1.6.132. -Государственно-частное партнерство в сфере услуг».

Апробация диссертационного исследования. Основные положения диссертационной работы доложены и апробированы: на международных и республиканских научно-практических конференциях, и семинарах Таджикского государственного университета коммерции (2018-2022 гг.), Технологического университета Таджикистана (2019-2022 гг.), вузов Российской Федерации (2021-2022гг.) и другие.

Публикации. Основные положения диссертации опубликованы в 14 научных работах общим объемом 11,30 п.л., в том числе, 6 статей в рецензируемых изданиях ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка литературы, состоящего из 214 наименований и изложена на 184 страницах машинописного текста, включает 38 таблиц, 40 рисунков и 2 приложения.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Уточнены теоретико-методические основы функционирования рынка услуг предприятий городского ПАТ, выявлены особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг на основе рассмотрения модели рынка услуг предприятий ГПАТ, структуры потенциала устойчивого развития предприятий, направления участия государства, местных органов исполнительной власти для создания благоприятного инновационного климата, а также основных направлений повышения инновационной активности предприятий ГПАТ.

В диссертации уточнены теоретико-методические основы управления устойчивого инновационного развития услуг предприятий автотранспортного комплекса в территориальных образованиях в целом, а также на уровне его составляющих (городов и сельской местности) в частности. Кроме того, уточнены понятия «регион», «экономика региона», «город», «территориальные образования» и др. Проведенный анализ выполненной работы показывает, что понятие «регион» в узком понимании указывает на административно-территориальное деление, а в широком, совокупность территориальных образований от различных воздействий.

На основе обобщения различных взглядов отечественных и зарубежных ученых, по результатам их выполненных исследований, была выделена структура городского автотранспортного комплекса (ГАТК) (рис. 1). Рисунок 1 показывает, что ГАТК занимает ведущее место в структуре транспортного комплекса страны и ее территориальных образований. Выделяя роль транспортной системы и городского автотранспортного комплекса, следует учитывать ее характеристики в обеспечении стратегических интересов Республики Таджикистан в новых условиях развития инновационной и цифровой экономики. Следовательно, автотранспортный комплекс следует рассматривать, как важнейший компонент транспортной системы государства, занимающий ведущее место в системе рыночной экономики и считается важнейшей подсистемой, обеспечивающей социально-экономическое развитие территорий и улучшение мирохозяйственных связей, а

также эффективное использование транзитного потенциала страны, ее городов и районов. Поэтому при решении имеющихся проблем комплексного развития и размещения ГАТК необходимо учитывать особенности в Таджикистане и его территориях.



Рисунок 1- Состав и структура городского автотранспортного комплекса
(составлено автором)

В диссертации отмечено, что учет указанных особенностей считается важным при обосновании и разработке приоритетов развития и размещения автотранспортного комплекса Республики Таджикистан на основе использования современных научных подходов. Следовательно, выявленные особенности и проблемы требуют дальнейшего углубленного и целенаправленного проведения научных исследований, где должны учитываться приоритеты и проблемы формирования, функционирования и развития автотранспортного комплекса Республики Таджикистан, а также на уровне ее городов и особенно г. Душанбе при саморегулировании, учитывая связи между производителями и потребителями транспортных услуг в условиях квазоконкуренции.

Кроме того, «рынок, это сфера товарно-денежного обращения, который обеспечивает обмен результатов труда». В этих условиях выделяют рынок товаров и услуг на основе

отличительных их признаков до их предоставления и доходы, неопределенностей и его продвижение на рынок, связи между их производством и потреблением, величина предложения, спрос, цены/тарифы.

В этих условиях важно выделить роль рынка транспортных услуг, рынок услуг ГПАТ, воздушного, железнодорожного транспорта и др. Некоторые авторы «рынок транспортных услуг рассматривают с учетом распределения ресурсов, перемещения грузов и пассажиров» или как «сложную многофакторную систему обмена».

Автор считает, что рынок услуг предприятий ГПАТ важно рассматривать как институт сводящий вместе продавцов (транспортные предприятия) и покупателей (население) для удовлетворения их спроса в предоставляемых услугах на территории города, разделяя различные сектора данного рынка.

При этом целесообразно выделить характерные признаки формирования данного рынка, сводящим к изучению взаимосвязей между предприятиями и их клиентами; отбор партнеров, величины тарифа и разработку цен, предоставления льгот, действия системы свободной конкуренции; финансовую устойчивость предприятий и результаты их функционирования в конкретных территориях.

Также автор выделяет отличительные черты предприятий ГПАТ в условиях углубления рыночных отношений, как «сложность, автономность, производительность, открытость, активность и гибкость, адаптация к изменяющимся условиям предоставления услуг при организации транспортного производства и ее цифровизации».

Автор считает, что требуется развитие инновационной деятельности, формирование кластеров и совершенствование механизма госрегулирования рынка предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автотранспорта с целью формирования совершенного рынка услуг с высоким качеством предоставляемых пассажирских услуг, эффективного использования ресурсов и потенциала предприятий, эффективного их управления в условиях территорий на основе выделения основных параметров оценивающих автотранспортный комплекс пассажирского автомобильного транспорта республики.

Для достижения цели развития рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ автором были поставлены и решены задачи, которые усиливают необходимость изучения основных параметров, провозных возможностей предприятий, достигнутого уровня развития ГПАТ, совершенствования координации работы парка государственных унитарных и частных предприятий, а также развития схемы взаимодействия различных видов транспорта, пассажиров, водителей и перевозчиков на рынке услуг ГПАТ.

Автор считает, что при использовании обоснованных механизмов и финансовых средств, а также имеющихся резервов на рынке услуг предприятий ГПАТ и применения рекомендаций по предоставлению услуг городскому населению, можно решить существующие проблемы.

Комплексный анализ показал, что имеющиеся меры реализуются с учетом формирования рациональной стратегии управления устойчивого развития на основе уточнения функций и механизмов повышения эффективности и реализации обоснованных методов. В этих условиях важным считаем выявление особенности использования различных видов инноваций для повышения устойчивости предприятий.

В диссертации выделены рыночный, производственный, финансовый и кадровый потенциал, а также инновационный потенциал предприятия, где при исследовании его классификации на основе использования различных признаков, дается оценка использования инновационного потенциала предприятия в реальных условиях функционирования и развития.

В целом, поддержка инновационной инфраструктуры за счет государственных средств должна иметь адресный характер. При этом следует выделить механизм прямого госфинансирования бизнес-процессов, совершенствование налогового стимулирования, механизмы государственно-частного партнерства и развития отношений с частным сектором в различных секторах экономики и в области обслуживания населения. В этих условиях целесообразным считается выделение основных направлений повышения инновационной активности предприятий пассажирского автомобильного транспорта.

2. Изучен системный подход к обеспечению устойчивости инновационного развития, разработаны методические основы организации управления предприятиями городского ПАТ в рыночных условиях, а также рассмотрены задачи органа исполнительной власти в области стимулирования и поддержки с учетом рационального использования инновационного потенциала предприятий пассажирского автотранспорта в городе Душанбе

В диссертации в качестве важного производственного фактора, влияющего на устойчивость функционирования предприятия, уточнена себестоимость выполненных работ, предоставляемых услуг и производимой продукции, которая имеет прямое влияние на устойчивость ее развития. Важно выделить организационную и экономическую устойчивость, определяющаяся на основе оценки организационного потенциала, структуры управления предприятием, а также целям и наличием связи между основными параметрами, характеризующих ее деятельность. При этом важным считается адаптация организационной структуры управления с учетом влияния внешних и внутренних факторов и конкуренции, что способствует обеспечению стабильности и повышения их устойчивости в реальных условиях. С другой стороны, используя теорию менеджмента выделяются основные функции управления устойчивого экономического развития и их содержание.

Обеспечение устойчивого развития требует использования методов и механизмов управления, и их адаптации с учетом трансформационных изменений в деятельность предприятий. В этих условиях целесообразно выделить и инвестиционную устойчивость предприятия на основе оценки инвестиционной активности, формирования благоприятного инвестиционного климата, определения требуемых инвестиций и прогноза эффективности их вложений за счет различных источников, а также влияния темпов экономического роста.

Модернизацию предприятия следует рассматривать как процесс трансформации современного состояния, на основе применения инновационных технологий, современных методов организации труда и производства, обеспечивающие конкурентоспособность как основы устойчивого развития предприятия, где между устойчивым его экономическим развитием и модернизацией существует взаимосвязь.

В городе Душанбе тесно сформирована эффективная система организации управления предоставления услуг предприятиями городского пассажирского транспорта на основе диверсификации перевозочного процесса и рационального использования современного подвижного состава для повышения эффективности и конкурентоспособности транспортного обслуживания. Однако существующая модель взаимодействия между субъектами рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ г. Душанбе не дает полной возможности решения основных проблем организации и управления пассажирских перевозок в городе Душанбе.

Также установлены, существующие некоторые противоречия в области организации управления пассажирских автоперевозок и исходя из этого были выделены особенности

организации управления и развития пассажирских автоперевозок.

Пассажирский транспорт имеет огромное значение для обеспечения экономического роста, что требует совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в г. Душанбе.

3. На основе оценки состояния и развития рынка транспортных услуг, установлены тенденции роста предоставления услуг населению, уточнена роль предприятий городского ПАТ г. Душанбе с учетом выявления факторов, влияющих на устойчивость функционирования и инновационное развитие предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта, а также результаты обследования пассажиропотоков и уточнение изменения параметров работы предприятий городского ПАТ различных видов собственности

В современных условиях возрастает объем пассажирских перевозок и это связано с ростом населения в городах, что требует увеличения числа транспортных средств различной вместимости при удовлетворении спроса в услугах предприятий ГПАТ, улучшения условий перевозок, обеспечения безопасности дорожного движения, минимизации загазованности в городе, повышения качества оказываемых транспортных услуг различными операторами.

Обеспечение перспективного развития городского пассажирского транспорта (ГПТ) требует улучшения организации управления внутригородского транспорта, совершенствования перевозок, улучшения регулярности и частоты движения автобусов, оптимизации оплаты проезда и применение ИКТ и рационального использования городского пассажирского транспорта и его видов.

На основе проведения анализа, оценки состояния и развития рынка транспортных услуг, было установлено, что в Республике Таджикистан и города Душанбе наблюдается положительная тенденция увеличения объема пассажирских перевозок по всем видам транспорта за 1995-2020 годы. В целом объем пассажирских перевозок за рассматриваемый период увеличился на 5,12 раза, автомобильным транспортом на 6,48 раза, однако наблюдается снижение роста объема пассажирских перевозок троллейбусным (67,84%) и железнодорожным транспортом (30,77%).

Кроме того, проведен анализ объема перевозок пассажирооборота и среднего расстояния перевозки в Республике Таджикистан и в г. Душанбе за 1995-2020 годы. Полученные данные показали, что рост пассажирооборота по всем видам, пассажирооборота автомобильного транспорта (без учета легкового таксомоторного, среднего числа поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта и среднего расстояния перевозки одного пассажира по видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020гг. свидетельствуют об улучшении транспортного обслуживания всеми видами транспорта. При этом значительно увеличился удельный вес пассажирских перевозок в городах страны (с количеством жителей до 100 тысяч чел.) и данная тенденция будет иметь продолжительный период.

В городе Душанбе пассажирские перевозки осуществляются автобусами, микроавтобусами, троллейбусами, легковыми автомобилями и таксомоторами. В основном общественный транспорт является основным видом пассажирского транспорта, однако наблюдается увеличение удельного веса частного транспорта.

Территория города Душанбе составляет 126,6 кв. км, а число жителей – 880,8 тыс. чел., что на 3,9% в 2021 году больше по сравнению с 2017 годом, за 2015-2020гг. городское население возросло на 9,7%.

Также дана оценка современного состояния социально-экономических показателей, которая осуществлена на основе изучения их динамики в городе Душанбе за 2015-2020гг. За

рассматриваемый период индексы основных социально-экономических показателей в городе Душанбе в основном возросли.

На данном этапе развития в г. Душанбе пассажирские перевозки выполняются по контрактам между исполнительным органом города с ПАТП и частными операторами. В диссертации проведен анализ обеспеченности населения легковым индивидуальным транспортом в городе Душанбе за 2006-2020 годы, и этот показатель увеличился на 90,48%, а в районах Шохмансур, Абдулкасим Фирдавси и Сино соответственно за 2012-2020 годы возросло на 22,0; 35,0 и 4,0%, а в районе Исмоили Сомони уменьшился на 17,0%.

При этом объем перевозки пассажиров, в том числе автомобильным, электрическим транспортом увеличился на 4,0; 4,29; 2,20 раза соответственно. Результаты анализа организации управления перевозок в г. Душанбе и ее районах свидетельствует о том, что в общем объеме перевозок, доля автомобильного транспорта составляет - 45,40%, ведомственного транспорта -7,50% и частного автомобильного транспорта -47,10 %, а в общем пассажирообороте соответственно - 65,82%, 8,25% и 25,93%.

В городе Душанбе участниками пассажирских перевозок являются: Орган исполнительный власти, население и гости столицы; Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта; Государственная автомобильная инспекция; ГУП «Душанбе наклиет хадамотрасон», ГУП «Автобус-1», «Автобус-2», «Автобус-3» и «Троллейбус», предприятия частного автомобильного транспорта и ведомственный транспорт. В работе особое место уделено схеме размещения предприятий пассажирского транспорта в городе Душанбе и установлено, что в городе функционирует 585 автобусов различной вместимости. Важным при изучении существующей системы организации управления предоставления услуг, занимают функционирующие троллейбусные и автобусные маршруты. Установлено, что в г. Душанбе на 01.01.2022 год функционирует 8 троллейбусных маршрутов, общая протяженность, которой составляет 104,8 км., а 19 автобусных маршрутов, общей протяженностью 297,2 км. Кроме того, установлено, что в городе функционируют - 49 микроавтобусных маршрутов, общая протяженность -793,3 км.

Особое внимание уделено организации мониторинга использования автобусов и троллейбусов на городских маршрутах, частного автотранспорта в микроавтобусных маршрутах (с 16 по 30 января 2022 года, а также использование легковых таксомоторов в городе). Результаты исследования показывают, что в ГУП «Автобус-1» коэффициент использования транспортных средств изменяется от 0,55 до 0,75, в ГУП «Автобус-2» использование микроавтобусов изменяется от 0,42 до 0,61 и весь парк микроавтобусов ГАЗель, полностью используется, а в ГУП «Автобус-3» коэффициент использования микроавтобусов «ПАЗ» изменяется от 0,60 до 0,78. При этом коэффициент использования троллейбусов в ГУП «Троллейбус» изменяется от 0,64 до 0,81 по исследуемым дням недели. Кроме того, коэффициент выпуска частного транспорта в микроавтобусных маршрутах города Душанбе за данный период составляет от 0,583 до 0,781, а также использование легковых таксомоторов от 0,803 до 0,820. Установлено, что в период исследования установлены факты не функционирования обслуживаемых маршрутов со стороны различных частных перевозчиков.

В структуре парка городского пассажирского транспорта удельный вес ГУП «Автобус-1», «Автобус-2», «Автобус-3 и «Троллейбус» соответственно на 1.01.2022 года составляет 46,79; 23,02; 12,83 и 17,36%. При этом удельный вес микроавтобусов в частном секторе составляет 34,37% и такси (по договору) - 65,63%.

При обобщении работы предприятий городского пассажирского транспорта, особенно выделяется изучение структуры доходов и расходов ГУП в городе Душанбе. В таблице 1 приведены результаты оценки доходов и в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3». Таблица 1 - Тенденция изменения доходов и расходов ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» за 2017-2020 гг.

Показатели	Усл. обоз.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2020г. к 2017г., %
Количество работников, чел.	I	170	317	462	380	2,23 раза
	II	183	326	320	330	180,0
	III	127	135	160	156	122,8
Фонд заработной платы, тыс. сомони	I	1532,44	2859,577	4381,872	3757,162	2,45 раза
	II	768,814	991,472	2445,379	2302,919	2,99
	III	654,874	692,985	819,390	796,387	121,0
Общая выручка, тыс. сомони, в том числе:	I	15024,548	28057,525	33916,569	37307,126	2,48 раза
	II	4024,877	8783,426	15850,877	14389,509	3,57
	III	1834,077	3214,583	6504,480	7362,356	4,01 раза
От перевозок пассажиров, тыс. сомони	I	5486,042	12094,399	11915,932	10233,815	186,0
	II	2543,432	5416,603	4761,577	3669,845	144,0
	III	1017,913	1999580	2061,398	2096,909	2,06 раза
Субсидия, тыс. сомони	I	5932,231	5217,900	5017,040	4811,233	81,0
	II	1413,438	3282,611	5807,829	1802,9715	127,0
	III	816,164	600,000	600,000	515,000	63,0
Дотация, тыс. сомони	I	-	3861,106	6513,201	15444,425	4,0*
	II	7086,690	7801,286	5014,954	8706,952	122,0
	III	-	615,003	3758,012	4736,268	7,70 раза
Заказ, тыс. сомони	I	940,510	1061,394	862,567	444,039	47,0
	II	68,007	84,212	266,517	209,7415	3,08
	III	-	-	85,070	-	-
Прочая выручка, тыс. сомони	I	177,447	1204,401	256,666	171,660	96,0
	II	23056,52	28820,652	36341,583	40497,055	175,0
	III	4374,877	9268,426	16300,877	16464,510	3,76
Всего расходов, тыс. сомони	I	2034,077	3844,583	6904,480	8529,022	4,19 раза
	II	155,54	174,2	209,65	242,14	155,68
	III	130,77	144,51	149,93	162,83	124,52
Общая стоимость основных фондов, млн.сомони	I	197,71	203,64	210,75	228,88	115,77
	II					
	III					

Источник: составлено используя данные ГУП «Автобус-1», «Автобус-2 и «Автобус-3». Примечание: I- ГУП «Автобус-1, II- ГУП «Автобус-2, III- ГУП «Автобус-3.

Согласно данным таблицы 1 за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-1» общее количество работников, фонд заработной платы, общая выручка, в том числе от перевозки пассажиров, субсидии, дотации, и всего расходы соответственно возросли на 2,23; 2,45; 2,48 раза; 86,0% 4,0 раза и 75,0%. При этом субсидии, заказы, прочая выручка сократились и составляют 81,0; 47,0 и 96,0%, а стоимость основных фондов увеличилась на 55,68%. Кроме того, данные таблицы 1 показывают, что за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-2» общее количество работников, фонд заработной платы, общая выручка, в том числе от перевозки пассажиров, субсидии, дотации, заказы и всего расходы соответственно возросли на 80,0%; 2,99 и 3,57 раза; 44,0%; 27,0%, 22,0%, 3,08 и 3,76 раза, а стоимость основных фондов увеличилась на 24,52 %.

Также из таблицы видно, что за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-3» общее количество работников, фонд заработной платы, общая выручка, в том числе от перевозки пассажиров, дотации, заказы и всего расходы соответственно возросли на 22,8%; 21,0% , 4,01 раза; 2,06 раза 7,7 раза и 4,19 раза. При этом объем субсидии уменьшился на -37,0% (100-63,0), а стоимость основных фондов увеличилась на 15,77%.

В работе дана оценка показателей работы, доходов и расходов в ГУП «Троллейбус» за 2017-2020 годы. Согласно полученным данным за рассматриваемый период в ГУП

«Троллейбус» общее количество троллейбусов, объем перевозок, пассажирооборот, доходы троллейбусов за день возросли на 13,0; 69,0, 32,0% на 22,0%. При этом доходы предприятия уменьшились на 1,0% а общая сумма субсидий почти не изменилась и составляет 100,04%, общая сумма расходов уменьшилась на 11,0%, в том числе наблюдается увеличение расхода топлива, электричества, фонда заработной платы, ФСЗ, на 27,0, 43,0, 33,0. При этом запасные части и расходные материалы уменьшились на 46,0%, потребление не изменилось, а другие расходы, убытки и стоимость перевозки одного пассажира также сократились и составляют -67,0, 95,0 и 72,0%.

В целом наблюдается улучшение финансово-хозяйственной деятельности работы предприятий ГПАТ в г. Душанбе и важным этапом при разработке рекомендаций по улучшению оказания услуг считается исследование пассажиропотоков. Поэтому в работе осуществлено выборочное обследование объема пассажиропотока в автобусных маршрутах по дням недели. Данные свидетельствуют о том, что по дням недели происходят изменения пассажиропотока и его коэффициент составляет от 0,82 до 1,00, как в прямом, так и обратном направлении. Кроме того, в работе изучена динамика показателей работы пассажирских автотранспортных предприятий за 2018-2021 годы в городе Душанбе. Эти результаты использованы при совершенствовании механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе.

Таким образом, результаты анализа позволили выявить наличие недостатков при совершенствовании механизма устойчивого инновационного развития услуг предприятий ГПАТ в городе Душанбе.

4. Изучены и выявлены показатели-факторы, влияющие на определение спроса городского населения, разработана экономико-математическая модель формирования спроса на предоставляемые услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий ПАТ в г. Душанбе, определено влияние оценочных показателей на предоставление услуг предприятиями ГПАТ

В диссертации отмечено, что важным направлением считается изучение инновационной деятельности функционирующих предприятий городского пассажирского транспорта на основе влияния внешней среды предприятия, спроса (потребность) и предложения на рынке; роль инвесторов о вложении средств и получении прибыли; государство, относительно соблюдения законов и нормативно-правовых актов; партнеров, с кредиторскими обязательствами; внедрение результатов научных исследований по применению перевозочных технологий; рост числа конкурентов и др., а также внутренних факторов, что требует учета в процессе управления инновационной деятельностью ГПАТ. С учетом этого были выявлены факторы, влияющие на совершенствование инновационной деятельности предприятий ГПАТ и установлено, что учет выявленных факторов дает возможность сформировать меры по улучшению инновационной деятельности ГПАТ в условиях усиления рыночной конкуренции.

Уточнено, что оптимизация управления инновационной деятельностью связана с условиями работы, возможностями предприятий, что способствует эффективности осуществления этого процесса, используя системный подход, учет факторов, влияющих на данный процесс для разработки и использования современной модели управления на предприятиях.

В диссертационном исследовании проведен отбор факторов различными методами, особенно экспертным методом при расчете спроса населения города в транспортных услугах. При этом важным считается оценка степени согласованности мнений экспертов на основе определения коэффициента Конкордации (W) Кендала. При этом в качестве

экспертов были приглашены работники государственных унитарных транспортных предприятий, сотрудники транспортного блока Хукумата города Душанбе и ученых Вузов республики. После проведения опроса, оценка статистической значимости W- Кендала выполнена с помощью χ^2 Пирсона, подчиняющиеся χ^2 - распределению с числом свободы (m-1). Полученные результаты позволили установить, что имеется согласованность между экспертами при отборе факторов.

На основе проведенного отбора были выделены значимые факторы, влияющие на объем предоставляемых услуг X_1 - Общая численность населения; X_2 -, Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями; X_3 -Среднедушевые доходы населения, X_4 . Средний размер семьи; X_5 - Покупательная способность средней заработной платы, X_6 - ВРП на душу населения X_7 -Объем розничного товарооборота X_8 -Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта; X_9 - Фактические расходы госбюджета на городской транспорт. В общем виде разработанная экономико-математическая модель имеет вид:

$$Y = -404,07 - 398,25 * X_1 + 0,0474 * X_2 + 0,399 * X_3 + 158,28 * X_4 - 15,86 * X_5 + 0,028 * X_6 - 0,078 * X_7 + 3,603 * X_8 + 1,5578 * X_9, \quad (1)$$

При этом значение $F = 4,806796777$ и значимость $F = 0,340884431$, величина множественного коэффициента корреляции - 0,9888 и коэффициент детерминации - 0,9774, свидетельствует об адекватности разработанной модели объема услуг ГПТ.

На основе этих параметров, используя стандартную программу, разработана ЭММ спроса населения в услугах ГПАТ и выполнен прогноз в городе Душанбе (табл.2).

Таблица 2 - Прогноз объема предоставляемых услуг городским пассажирским транспортом в городе Душанбе на период до 2030 года

Показатель	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030г. к 2023г. в %
Объем услуг ГПТ в г. Душанбе, млн. пасс.	310,16	318,71	327,27	335,82	344,38	352,93	361,49	370,04	119,31

Источник: расчеты автора

Согласно данным таблицы 2 в 2030 году по сравнению с 2023 годом объем услуг ГПАТ в городе Душанбе увеличится на 19,31%, что требует разработки рекомендации по устойчивому инновационному развитию предприятий ГПАТ с учетом совершенствования организации управления автобусных и микроавтобусных перевозок, а также таксомоторных перевозок различными собственниками с целью реализации НСР-Таджикистана на период до 2030г.

5. Предложен механизм обеспечения устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта с учетом совершенствования системы стимулирования инвестиционной и инновационной деятельности предприятий на рынке услуг ГПАТ, а также расчета параметров, характеризующие работу предприятий, систему инвестиционного партнерства поддержки, базирующиеся на необходимости создания специализированных инвестиционных институтов с государственным участием, разработки рекомендаций по размещению средств данного партнерства посредством проведения открытых конкурсов на право получения субсидий на приобретение автобусов, а также получения права на оказание услуг коммерческими маршрутами в городе. Кроме того, предложен подход к оценке экономической эффективности деятельности предприятий, своевременно принимать меры по повышению эффективности работы на основе изучения элементов и оценки воздействия ресурсного потенциала и их ранжирования, необходимости усовершенствования системы управления

Для решения задач формирования эффективного механизма управления предприятиями сферы услуг и ГПАТ целесообразно разработать адаптационную модель управления развития с учетом условий и финансово-экономических проблем, оптимизации взаимодействия между рыночными субъектами, совершенствования организации внутренних отношений, рационального использования кадрового потенциала, развития системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации сотрудников (рис.2).

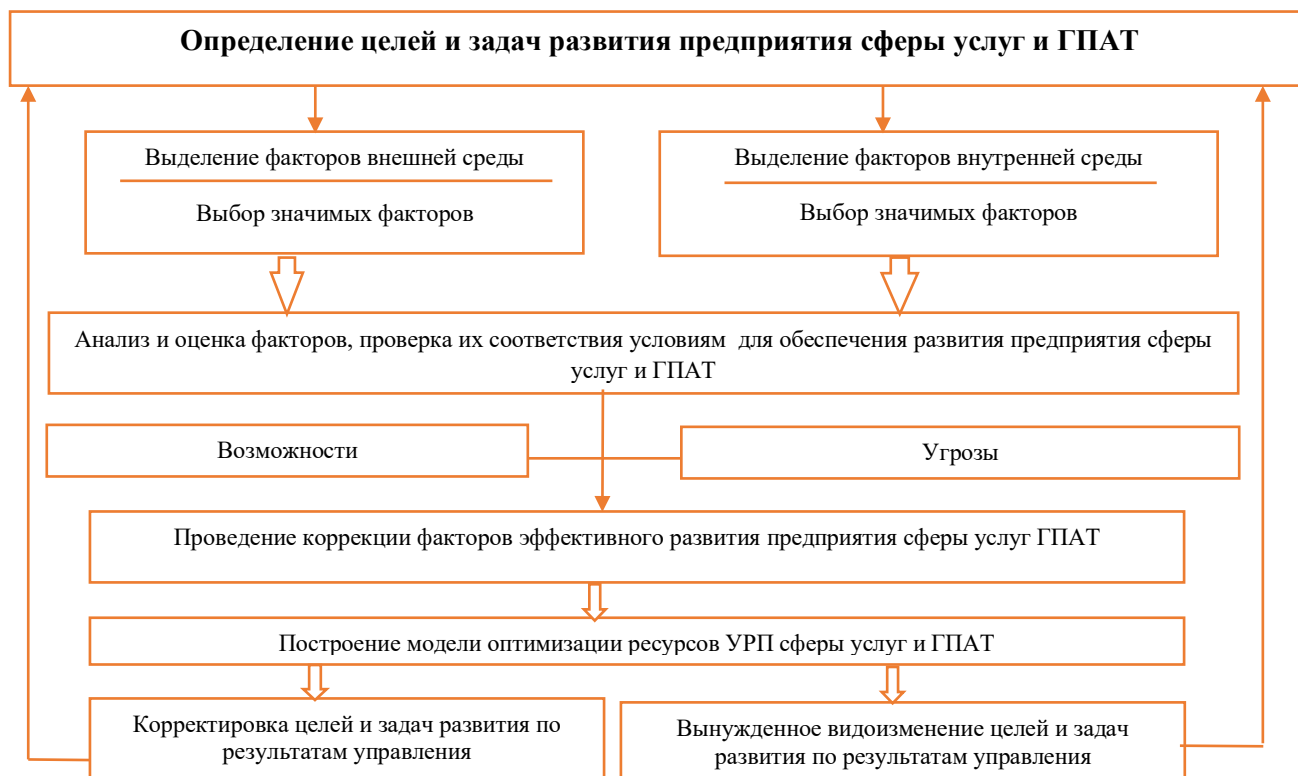


Рисунок 2 – Адаптационная модель механизма управления эффективного развития предприятия сферы услуг и ГПАТ (составлено автором)

Такой процессный подход целесообразно использовать при оценке состояния и развития исследуемого объекта управления, реализуемых бизнес-процессов в нем и основных этапов развития предприятия с целью оптимизации функционирования, повышения конкурентоспособности и формирования механизма адаптационного управления устойчивости развития, а системный подход в процессе управления устойчивости развития предприятий на основе использования механизма финансирования.

Поэтому в качестве основного механизма финансирования пассажирского автотранспорта рассматривается прямое участие государства о вложениях средств в его деятельность при любых вариантах реализации инвестиционных процессов в рамках государственной поддержки и учета условий повышения инвестиционной привлекательности сферы пассажирских автоперевозок. При этом приоритетным считается система инвестиционного партнерства в поддержке пассажирского автотранспорта общего пользования, базирующиеся на необходимости создания специализированных инвестиционных институтов с государственным участием.

Обоснована необходимость разработки рекомендаций по размещению средств инвестиционного партнерства посредством проведения открытых конкурсов на право получения субсидий городским пассажирским транспортом на приобретение подвижного состава (автобусов и троллейбусов). Также выявляя сильные и слабые стороны функционирующих предприятий и организаций, решаются задачи инфраструктурной их поддержки, разрабатываются рекомендации по формированию институционального

пространства с целью создания конкурентоспособных предприятий, уточнения основных индикаторов, а также форм поддержки предприятий сферы услуг и ГПАТ в Таджикистане на период реализации НСР- 2030 года на основе улучшения стимулирования инвестиционной деятельности предприятий на рынке транспортных услуг.

Обосновывается, что механизм устойчивого развития с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий следует рассматривать как состояние в исследуемом периоде, и реализуется поэтапно. Следовательно, в современных условиях, инвестиционная деятельность предприятий ГПАТ направлена на развитие МТБ, использование потенциала по предоставлению транспортных услуг, организацию новых маршрутов, улучшение бизнес-процессов и условий труда, обеспечение эффективности работы, использования инновационных технологий и др. В целом целевая направленность инвестиционной деятельности ГПАТ указывает на то, что основные инвестиции предприятий требуют повышения организационно-технического уровня подвижного состава и важнейших компонентов МТБ предприятия.

В процессе исследования выявлено, что ГЧП успешно реализуется на основе создания условий в сфере рационального регулирования транспортного процесса, а также маршрутизации пассажирских перевозок и развития транспортной инфраструктуры. В этих условиях необходимо адресно использовать выделенные средства, с учетом преимуществ заинтересованных сторон ГЧП в сфере городского пассажирского общественного транспорта.

В процессе исследования уточнена оценка экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе за 2017 – 2020гг. Анализ показал, что за рассматриваемый период стоимость основных фондов ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3» г. Душанбе соответственно возросли на 55,68; 24,52 и 15,77% и общая сумма затрат на 75,00%; 3,76 и 4,19 раза. При этом объем убытка в ГУП «Автобус -1» уменьшился на 60, 28%, а в ГУП «Автобус-2» и «Автобус-3» соответственно возросли на 5,93 и 5,83 раза. Кроме того, наблюдается рост фондоотдачи в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» соответственно на 58,76%, 2,839 и 3,56 раза, производительности труда на 11,08; 98,32 и 19,04 %, а также индекс изменения ГАП в ГУП «Автобус -1» и «Автобус -2» увеличился на 4,33 и 1,04 процентного пункта, а на ГУП «Автобус -3» уменьшился на 16,41 процентного пункта.

Предложенный подход в оценке экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3» в г. Душанбе, позволяет своевременно принять эффективные меры по повышению устойчивости их функционирования и совершенствования механизма инновационного развития услуг этими предприятиями.

Особое место при совершенствовании механизма инновационного развития услуг предприятиями ГПАТ занимает их ресурсный потенциал, включающий следующие элементы, к которым относятся: информационный (P_1); организационный (P_2); инновационный (P_3); управленческий (P_4); кадровый (P_5); финансовый (P_6) и технический потенциал (P_7). Для выделения значимых элементов ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе, проведено ранжирование его элементов на основе опроса восьми экспертов, где дается экспертная оценка параметров, характеризующие ресурсный потенциал ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3», а также используя эти данные дается средняя оценка параметров ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3». На следующем этапе осуществлена

нормированная оценка элементов ресурсного потенциала в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3».

Полученные результаты исследования свидетельствуют о необходимости усовершенствования системы управления ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» в г. Душанбе, учитывая их технический, кадровый, управленческий, инновационный и организационный потенциал.

В целом, предложенные механизмы направлены на обеспечение экономических интересов предприятий, формирование инвестиционных фондов и их эффективного использования на местном уровне.

6. Обоснованы и предложены приоритетные направления инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в городе Душанбе используя метод матричного анализа иерархии, предусматривающие систему мер

В условиях инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта и перехода к цифровой экономике, реализация разработанных стратегий непосредственно зависит от принятых вариантов решений на основе их анализа и научно-обоснованной оценки. В основном ученые в качестве обоснованных методов решения социально-экономических задач уточняя цель, задачи, а также критерии оценки для альтернативного выбора варианта решений, рекомендуют использовать метод матричного анализа иерархии (МАИ).

Опыт показывает, что выбор альтернативных вариантов решения с помощью метода матричного анализа иерархии проводится на основе анализа результатов анкетного опроса респондентов и расчета значений критерия иерархий путем сравнения в исследуемых объектах. В процессе исследования и при проведении анализа с помощью рекомендуемого метода, были опрошены многие специалисты предприятий ГПАТ, как респонденты.

В работе для применения метода анализа МАИ были выделены этапы его применения в практике предприятий городского автомобильного транспорта. Используя оценивающие критерии, проведено сравнение и осуществлен альтернативный выбор приоритетных направлений инновационного развития услуг ППАТ, используя девяти балльную шкалу. С целью построения модели МАИ уточнены оценочные критерии и проведен выбор альтернативы на разных уровнях, инновационного развития предприятий городского пассажирского автотранспорта. Исходя из этого уточнена и выделена структура (дерево) иерархии выбора приоритетного направления инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта (рис.3).

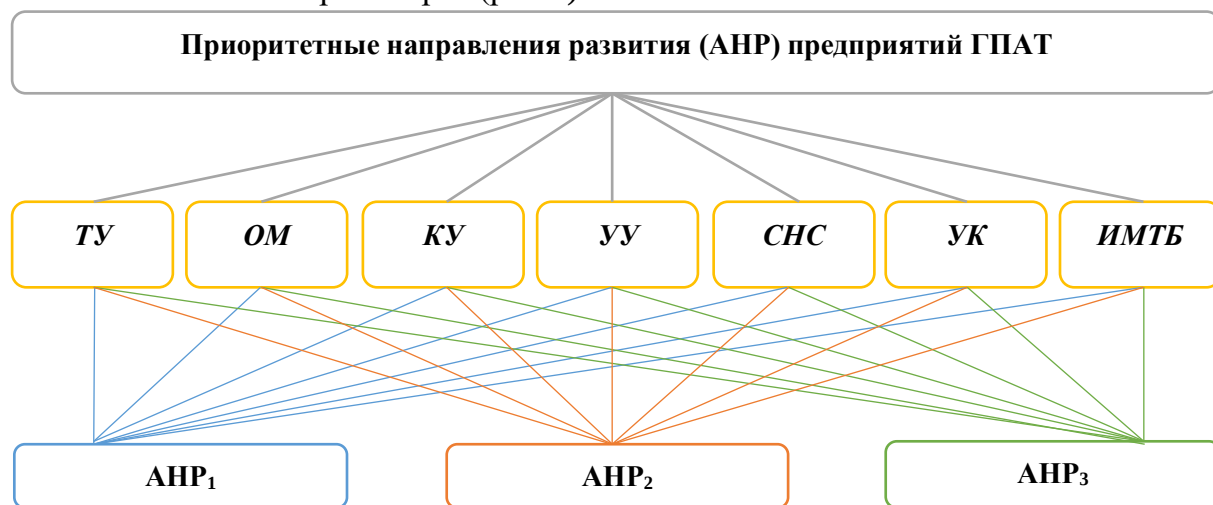


Рисунок 3- Дерево иерархии выбора приоритетных направлений инновационного развития ППАТ (составлено автором)

Кроме того, проведена бальная оценка экспертов по критериям сравнений в парной матрице, определяющая удельный вес каждого критерия выбора альтернативных направлений инновационного развития услуг ПГПАТ (табл.4).

Таблица 4-Результаты расчета удельного веса критериев выбора альтернативы

Показатели рангов парной матрицы	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ	Сумма	W
Тарифы на услуги ПГПАТ (ТУ)	1,000	0,125	0,143	0,200	0,125	0,143	0,125	1,861	0,013
Обеспеченность территории городскими маршрутами (ОМ)	8,000	1,000	0,250	0,333	0,250	0,200	0,167	10,200	0,071
Качество оказываемых услуг ПГПАТ (КУ)	7,000	4,000	1,000	0,143	0,200	0,125	0,143	12,611	0,088
Удовлетворенность пассажиров услугами ПГПАТ (УУ)	5,000	3,000	7,000	1,000	0,167	0,200	0,143	16,510	0,115
Соответствие уровня показателей работы ПГПАТ установленным нормам, нормативам и стандартам (СНС)	8,00	4,00	5,00	6,00	1,00	0,167	0,11	24,278	0,169
Уровень квалификации работников ПГПАТ (УК)	7,00	5,00	8,00	5,00	6,00	1,00	0,11	32,111	0,224
Уровень инновационности материально-технической базы ПГПАТ (ИМТБ)	8,000	6,000	7,000	8,000	7,000	9,000	1,000	46,000	0,320
S	44,000	23,125	28,393	20,676	14,742	10,835	1,800	143,570	1,000
λ	0,570	1,643	2,494	2,378	2,493	2,423	0,577		
$\lambda_{\max}$		12,958		ИС		99,3%	ОС		75,2%

Источник: рассчитано автором используя MS Excel.

Полученные результаты (табл.4) свидетельствуют о том, что удельный вес критериев для выбора приоритетных направлений инновационного развития деятельности предприятий пассажирского автомобильного транспорта, составляют: (W) ТУ-0,267 (26,7%), КУ-0,231 (23,1%), ОМ-0,207 (20,7%), УУ-0,126 (12,6%) и др.

На основе расчета индекса согласованности (ИС) и отношения согласованности (ОС) установлено, что мнения экспертов совпадают и составляет - 99,3% или имеют отношения к выбранным направлениям - 75,2%, т.е. это свидетельствует о хорошем уровне согласованности.

В диссертации дана оценка результатов расчета согласованности критериев для выбора каждой альтернативы, а также общая средневзвешенная оценка удельного веса каждой альтернативы (АНР₁-АНР₃) в виде матрицы парных сравнений. Результаты расчета удельного веса каждой альтернативы показали, что эффективным направлением среди рассмотренных альтернатив является АНР₃ - Автоматизация организации управления предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта населению – 65,81%.

Формирование основных направлений устойчивого развития услуг предприятиями ГПАТ проведено на основе разработки основных показателей стратегии развития устойчивого транспорта в г. Душанбе (рис.4), прогноза удельного веса параметров ГПТ (рис.5), реализации инерционной стратегии (рис.6) и устойчивого развития ГПАТ (рис.7) на период до 2030 года.

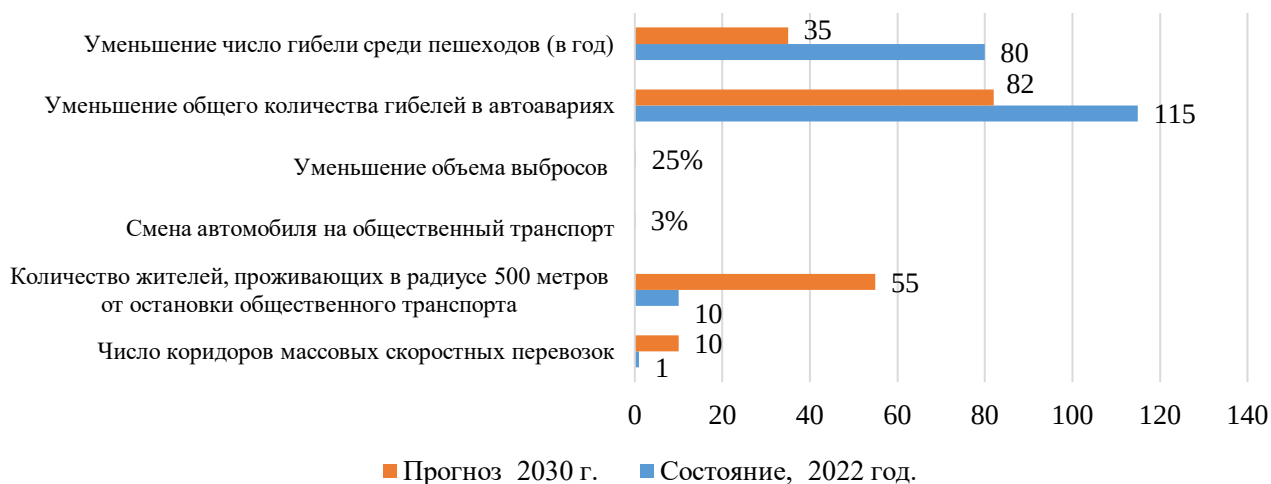


Рисунок 4 - Динамика основных показателей стратегии развития устойчивого пассажирского транспорта в городе Душанбе



Рисунок 5 – Динамика удельного веса параметров городского пассажирского транспорта при реализации сценария устойчивого развития в городе Душанбе

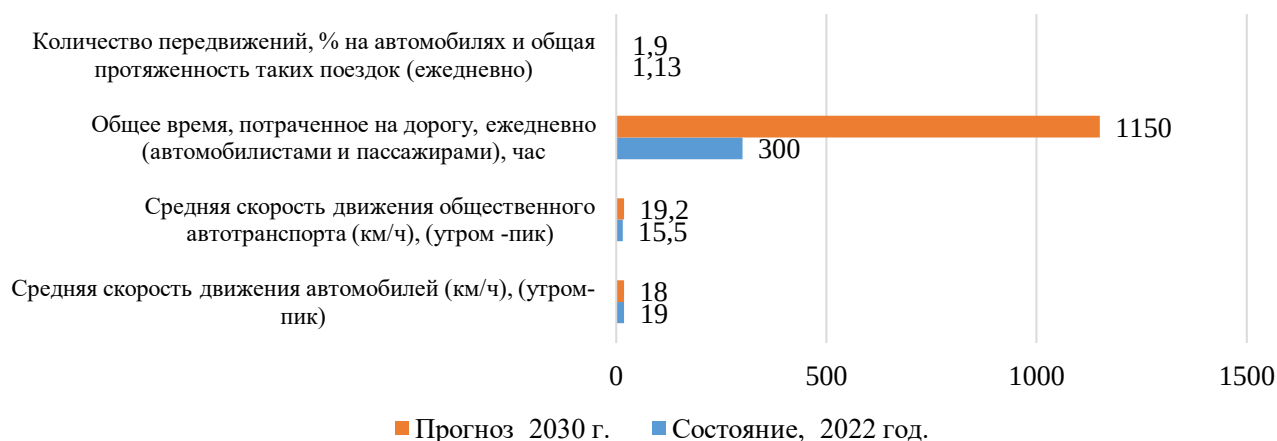


Рисунок 6 – Прогноз реализации сценария инерционного устойчивого развития ГПАТ в г. Душанбе

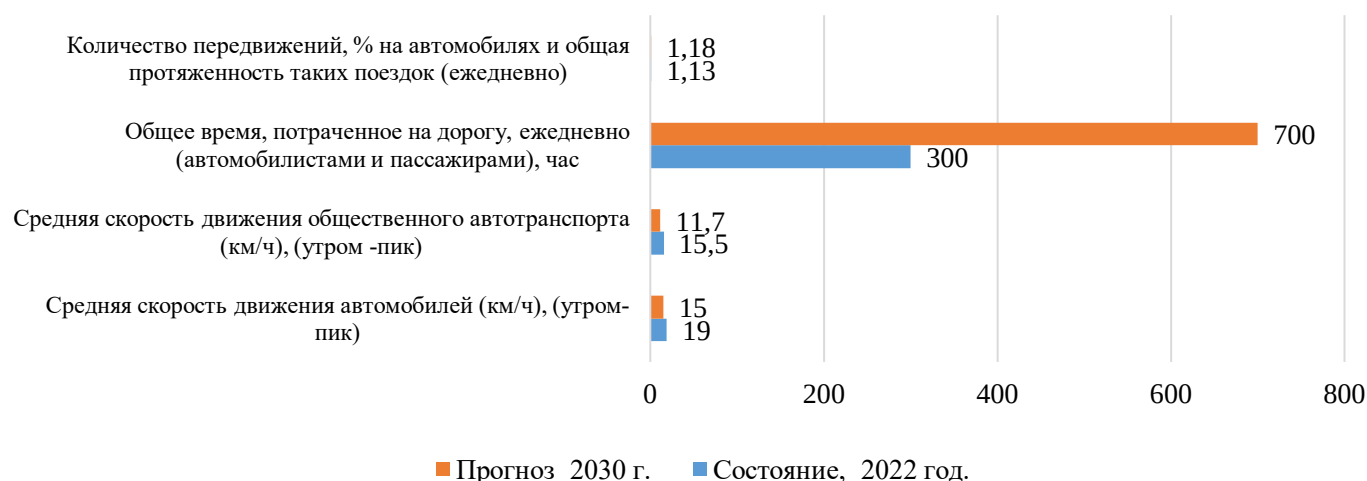


Рисунок 7– Параметры реализации сценария устойчивого развития ГПАТ в г. Душанбе

С другой стороны, перспективное развитие ГПТ требует использования массовых коридоров общественного пассажирского транспорта в г. Душанбе на период до 2030 года, основные параметры представлены в таблице 5.

Таблица 5 - Показатели, характеризующие использование массовых коридоров общественного пассажирского транспорта в г. Душанбе на период до 2030 года

№ пп	Показатели	Виды общественного транспорта	
1.	Размещение вида транспорта на территории города	I	На земельной поверхности
		II	На земельной поверхности
		III	На земельной поверхности
2.	Приоритет для эксплуатации при осуществлении пассажирских перевозок	I	Максимально возможный
		II	Частично
		III	Частично
3.	Эксплуатационная скорость подвижного состава	I	25-30 км/час
		II	20-25 км/час
		III	30-35 км/час
4.	Общая вместимость подвижного состава	I	250 чел.
		II	120-140 чел.
		III	200-250 чел.
5.	Среднее расстояние поездки	I	400-500 м
		II	300-500 м
		III	100-3000м
6.	Используемые источники питания	I	Электрическая энергия
		II	Различные виды энергии
		III	Электрическая энергия
7.	Число транспортных линий	I	2-4
		II	4-6
		III	2-4

Источник: предложено автором. **Примечание:** I - Легкий рельсовый транспорт; II - Скоростной автобусный транспорт; III- Метро.

Реализация предложенной стратегии возможна на основе доступности использования транспортной и маршрутной сети, планирования основных индикаторов, привлечения инвестиций, применения механизма ГЧП, оценки землепользования с учетом воздействия транспорта, внедрения автоматизации оплаты и сбора проезда, организации регулируемой и автоматизированной системы парковки и других направлений.

В целом, совершенствование механизма устойчивого инновационного развития услуг предприятий ГПАТ г. Душанбе достигается на основе: создания условий для развития предпринимательства и маркетинговой деятельности по оказанию конкурентоспособных

услуг и сотрудничества; эффективного использования материальных, трудовых и финансовых ресурсов при предоставлении услуг, проведения ТО и Р, обновления основных фондов в предприятиях; своевременного сбора дохода от перевозок и предоставления дополнительных услуг пассажирскими предприятиями; развитие новых форм организации перевозочных технологий в маршрутах, электромобилизации городского автотранспорта (призван оказать воздействие на общее развитие инфраструктуры благодаря внедрению электроподвижного состава и развертыванию сети зарядных пунктов в ряде мест на территории города), развитие электронной системы дорожных платежей и ее контроль в общественном городском пассажирском транспорте; совершенствование механизма устойчивого развития предприятий ГПАТ; формирование устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу (разработка принципов и направлений госрегулирования, требований к операторам и клиентам, а также мер по стимулированию создания сервисов совместной мобильности); совершенствование инвестиционной деятельности, использования эффективных механизмов стимулирования и внедрения цифровых технологий, привлечение частного капитала в сфере транспортного обслуживания и развития ГЧП и другие.

Таким образом, реализация указанных направлений и предложенной стратегии обеспечит требуемое высокое качество услуг ГПТ населению, а также создаст условия для экономического роста, повышения качества жизни населения города Душанбе в условиях реализации НРС-2030.

III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Результаты проведенного исследования позволили сформулировать выводы и рекомендации:

1. В современных условиях транспортная политика Таджикистана, направлена на повышение уровня жизни населения, приоритетным считается предоставление населению необходимых услуг на основе развития пассажирских перевозок, как в городах, так и в сельской местности. Усиливается необходимость совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта. Считаем, что переход на новый уровень предоставления услуг населению связан с техническим состоянием, маршрутизацией перевозок, требующий внедрения инновационных и информационно-коммуникационных технологий, результативность которых зависит от повышения эффективности управленческих решений и создания институциональных основ оказания городских пассажирских услуг.

2. Оценка сущности рынка и значение развития предприятий ГПАТ в сфере услуг на основе выделения социально-экономических и производственно-технологических проблем, что дало возможность установить негативные тенденции их решения в условиях углубления рыночной среды. В настоящее время удельный вес автотранспорта при организации управления пассажирских перевозок составляет более 95,00%, и во многих городах и районах страны считается основным видом общественного транспорта, обеспечивающим внутренние и междугородные и международные пассажирские перевозки, и такая тенденция сохраняется в перспективе.

3. На основе уточнения теоретико-методических основ функционирования рынка услуг предприятий ГПАТ, выявлены особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг с учетом уточнения возложенных задач на местные органы исполнительной власти по повышению качества и своевременного предоставления услуг населению. Кроме того, использование системного подхода позволило изучить научно-методические аспекты в

организации управления городских автомобильных перевозок, установить негативные причины, влияющие на их предоставление при предоставлении услуг в действующих маршрутах. Решение указанных вопросов связано с обоснованием и разработкой рекомендаций по совершенствованию параметров рынка услуг предприятий ГПАП при развитии рыночной конкуренции.

4. Комплексный анализ и оценка состояния функционирования и развития рынка услуг предприятий ГПАТ города Душанбе указывает на необходимость учета выявления факторов, влияющих на устойчивость функционирования и инновационное развитие предоставления услуг предприятиями ГПАТ с учетом результатов обследования пассажиропотоков и выявления изменений параметров работы государственных и частных предприятий ГПАТ. Кроме того, выявлены и уточнены социально-экономические, технико-технологические, финансово-информационные особенности и система показателей работы государственных ПАТП в г. Душанбе.

5. Обоснование механизма совершенствования организации управления предоставления услуг предприятиями ГПАТ предполагает разработку и реализацию экономико-математической модели формирования спроса предоставления услуг с учетом устойчивого инновационного развития предприятий в г. Душанбе, а также влияния оценочных показателей на предоставление услуг городским автомобильным транспортом. Применение предложенной ЭММ считается приоритетным вариантом организации управления предоставления транспортных услуг в различных секторах рынка услуг ГПАТ и эффективного использования перспективных видов автотранспорта в городе Душанбе и ее агломерации;

6. Разработка адаптивного механизма обеспечения устойчивого инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта предполагает учет совершенствования системы стимулирования инвестиционной деятельности пассажирских предприятий на рынке услуг городского автомобильного транспорта, а также расчет оценочных параметров их функционирования. Предложен механизм, который жизнеспособен благодаря использованию существующей отечественной и зарубежной практики развития пассажирского транспорта, с учетом оценки особенности его развития и обоснования параметров работы предприятий, а также обоснования требуемых инвестиционных ресурсов и источников их выделения в перспективе в городе Душанбе.

7. Предложен подход в оценке экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус-1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе своевременно принять меры по повышению эффективности их функционирования и совершенствования механизма инновационного развития услуг этими предприятиями на основе исследования элементов ресурсного потенциала городских АТП, проведения их ранжирования экспертным методом, необходимостью усовершенствования системы управления ГУП, учитывая их технический, кадровый, управленческий, инновационный и организационный потенциал. Дана оценка воздействия на ресурсный потенциал, обоснованы стратегические направления транспортного обслуживания, формирования и рационального использования ресурсного потенциала, а также выделены эффективные механизмы социального и экономического развития кадрового потенциала предприятий.

8. Уточнено, что препятствием для инновационного развития услуг считается нехватка финансовых ресурсов, убыточность предприятий, многие из которых имеют ограниченные ресурсы для развития и совершенствования инновационного процесса. В целом, стимулирование инвестиционной деятельности ГПАТ может включать комплекс мероприятий: создание на городском уровне государственных фондов поддержки,

венчурных фондов, бизнес-инкубаторов для поддержки ПГАТ различных форм собственности; организация на республиканском и местном уровне механизма поддержки для приобретения ПГАТ подвижного состава используя «Trade-In», а также развитие сотрудничества с производителями автомобилей; реализация мероприятий по улучшению предпринимательской деятельности, улучшения лицензирования, стимулирования добросовестных предприятий при осуществлении пассажирских перевозок; предоставление налоговых льгот и преференций предприятиям ПГАТ, а также таможенных льгот для приобретения подвижного состава с электродвигателями, снижения вредного выброса в окружающую среду; совершенствование нормативно-правовых основ использования методов ускоренной амортизации ПГАТ и замены подвижного состава; борьбы с Covid-19; повышение роли местных органов исполнительной власти и др.

Рациональное взаимодействие местных органов исполнительной власти и ПГАТ относительно инвестиционной деятельности способствует модернизации основных фондов, обеспечит социально-экономическую эффективность работы и использование альтернативных видов топлива, электрической энергии, ресурсосберегающих технологий, минимизирует удельный вес издержек, обеспечит безопасность дорожного движения, уменьшит влияние пассажирского автотранспорта на окружающую среду и в целом повысит качество оказываемых услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта.

9. Выбор приоритетных направлений инновационного развития предоставления услуг предприятиями ПГАТ в г. Душанбе выполнен на основе использования метода матричного анализа иерархии, который включает совокупность комплексных мер по экономике, организации и управлению пассажирских перевозок в городе.

Таким образом, оценка разработанных предложений и мероприятий, показывает важность предоставления социально-значимых услуг для населения города, улучшения качества услуг пассажирского автотранспорта при ограниченном финансировании за счет городского бюджета, что в целом обеспечит создание благоприятных условий для развития ПГАТ в городе Душанбе. Внедрение на практике деятельности ПГАТ г. Душанбе мероприятий может способствовать совершенствованию организационно-экономического и управленческого механизма инновационной деятельности предприятий, их устойчивому функционированию, а также повышению качества оказываемых услуг городскому населению, соблюдая стандарты и требования углубления рыночных преобразований.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ РАБОТ:

а) публикации в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендуемых ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации:

1. Раджабова З.Дж. Инновационное обеспечение устойчивого развития предприятий сферы услуг в условиях рынка/З.Дж.Раджабова, К.Р.Раджабов // Экономика Таджикистана 4(2)-2021.-С.154-160 (0,875 п.л. – автором 0,50 п.л.).

2. Раджабова З.Дж. Формирование адаптивного механизма управления устойчивого развития предприятий сферы услуг в регионах/З.Дж.Раджабова, С.Дж.Комилов//Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. №1-2022. - С.106-110 (0,83 п.л. – автором 0,50 п.л.).

3. Раджабова З.Дж. Приоритетные направления инновационного развития услуг предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе / З.Дж. Раджабова, К.Р. Раджабов // Экономика Таджикистана, №2-2022. - С.42-48 (0,875 п.л. – автором 0,55 п.л.).

4. Раджабова З.Дж. Экономико-математическая модель формирования спроса на услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий городского пассажирского автомобильного

транспорта в г. Душанбе// Ученые записки ХГУ имени академика Б. Гафурова. – Худжанд: 2022. №2(61). – С. 144-149 (0,75 п.л.).

5. Раджабова З.Дж. Некоторые аспекты развития потребительского рынка / З.Дж. Раджабова, С. Зубайдов, // Таджикистан и современный мир. №2, 2022.-Душанбе,2022. -С. 160-170.-1,375 п.л. (автором 0,575 п.л.).

6. Раджабова З.Дж. Анализ современного состояния и развития услуг предприятиями пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе/З.Дж.Раджабова// Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук, №4. -2022.- С.179-186 (0,875 п.л.).

б) публикации в других научных изданиях:

7. Раджабова З. Дж. Совершенствование инновационного механизма управления устойчивого развития городских автотранспортных предприятий // Проблемы развития национальной экономики в условиях посткоронавирусного мира: сборник материалов международной научно-практической конференции (29 октября 2021 г., г. Душанбе). -Душанбе: Институт туризма, предпринимательства и сервиса,2021.– С.383-385 (0,375 п.л.).

8. Раджабова З.Дж. Государственное стимулирование инвестиционной деятельности предприятий на рынке услуг городского автомобильного транспорта// Национальные экономические системы в контексте формирования глобального экономического пространства: сборник научных трудов / под общей редакцией д.э.н., профессора З.О. Адамановой. – Выпуск 8.– Симферополь: ИТ «АРИАЛ», 2022. – 748 с.-С.412-415 (0,5 п.л.).

9. Раджабова З.Дж.Инновационная стратегия устойчивого развития рынка услуг предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта /З.Дж.Раджабова //Вестник Технологического университета Таджикистана №2(49)-2022.-Душанбе: ТУТ, 2022.-С.193-203 (1,12 п.л.).

10. Раджабова З.Дж. Факторы, влияющие на устойчивое развитие услуг предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта/З.Дж.Раджабова//Современные проблемы обучения математических, точных и естественных наук в учебных заведениях высшего профессионального образования: теория и практика. Материалы респ.науч.метод.конф.(28 март 2022г., г.Худжанд). - Худжанд: «Дабир», 2022.- 410-427с. (1,00 п.л.).

11. Раджабова З.Дж. Роль налоговой политики в формировании доходов бюджета/ З.Дж. Раджабова, К.Р. Раджабов//Scientific Collection “InterConf”, (62) with the Proceeding of the 9th international Scientific and Practical Conference “Scientific Research XXI Century” (June 18-19,2021). - Ottawa, Canada: Methuen Publishing House, 2021. 456 p. -С.72-78 (0,875 п.л. – автором 0,5 п.л.).

12. Раджабова З.Дж. Проблемы инвестиционного обеспечения развития рынка автотранспортных услуг в современных условиях/З.Дж.Раджабова, Б.М.Дустматов, А.А. Курбонов//Таджикистан и современный мир: актуальные проблемы развития инновационной экономики // Сборник материалов VIII-ой международной научно-практической конференции: под общей редакцией д.э.н., профессора Факерова Х.Н. и д.э.н., профессора Раджабова Р.К.– Душанбе: «ТГУК», 2020. – 354 с. -С.233-237 (0,625 п.л. – автором 0,30 п.л.).

13. Раджабова З.Дж. Формирование стратегии инновационного развития пассажирского автотранспортного предприятия в городе// Развитие финансовой и банковской системы Республики Таджикистан в условиях глобализация // Сборник материалов респ. науч.практ. конф. (г.Душанбе, . – Душанбе: ТГУК, 2020. – 87с. -С.21-23 (0,375 п.л.).

14. Раджабова З.Дж. Развитие предпринимательство на рынке оказания услуг регулярного пассажирского автомобильного транспорта/ З.Дж. Раджабова, Ф.С. Гадоева, Н.А. Холикова// Развитие предпринимательской деятельности и финансирование в современных условиях. Материалы межд. научн.практ. конф. (6-7 декабря 2019г., г. Душанбе).- Душанбе: ДДТТ, 2019.- 506 с. -С. 116-121 (0,75 п.л. – автором 0,3 п.л.).

Подписано к печати 02.07.2022г.

Формат 60х84 1/16. Бумага офсетная.

Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ №272

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