

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
КОММЕРЦИИ**

На правах рукописи

БЕГМУРОДОВ САНГИНМУРОД ШАМСИДИНОВИЧ

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАЗВИТИЯ
РЫНКА ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
(на материалах города Душанбе Республики Таджикистан)**

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 - 2016

Работа выполнена на кафедре «Международный и отраслевой маркетинг»
Технологического университета Таджикистана

Научные руководители: **Рауфи Абдугаффор**
доктор экономических наук, профессор,
Ходжаев Парвиз Давронович
кандидат экономических наук, доцент

Официальные оппоненты: **Бобоев Олимжон,**
доктор экономических наук, профессор,
главный научный сотрудник института
экономики и демографии Академии наук
Республики Таджикистан
Хамроев Фузайли Махмадалиевич,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
экономика и управление на транспорте

Ведущая организация: **Общество с ограниченной ответственностью**
«Научно-исследовательский институт
ТРАНСПОРТА»

Защита диссертации состоится «___» июня 2016 года в 15-00 часов на заседании объединенного диссертационного совета Д 999.031.03 по защите докторских и кандидатских диссертаций на базе Таджикского государственного университета коммерции, Таджикского национального университета, Российско-таджикского (славянского) университета по адресу: 734055, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, ½.

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

Автореферат разослан «___» июня 2016 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук

А.Р.Курбонов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. В условиях формирования и развития рыночных отношений усиливается роль транспортной системы в обслуживании экономики и населения. В этих условиях ведущее место занимает городской пассажирский автотранспорт (ГПАТ), с высокой социальной значимостью, связанной с ростом населения и развитии городской агломерации.

В настоящее время, удовлетворяя потребности ГПАТ, занимает важнейшее место в территориальной структуре хозяйства и способствует социально-экономическому развитию городов.

Развитие городских агломераций ставит перед пассажирским автомобильным транспортом задачу полного и своевременного удовлетворения растущих потребностей населения в перевозках.

В Республике Таджикистан пассажирский автотранспорт является одним из важнейших видов транспорта, как в городских, так и сельских, пригородных и международных сообщениях имеющих парк автобусов и легковых автомобилей.

Основополагающая роль городских пассажирских автотранспортных услуг заключается в экономии времени населения, дает для обмена научной, деловой и культурной информацией, обеспечивая доставку жителей к местам работы, влияет на эффективное функционирование базовых отраслей экономики. При этом ГПАТ обеспечивает получения социального эффекта от улучшения доступности учреждениями медицины, образования, культуры, торговли, физической культуры и спорта, что способствует удовлетворению спроса населения на различные необходимые услуги.

Вместе с тем, экономические проблемы: падение платежеспособного спроса, инфляция, рост стоимости горюче-смазочных материалов (ГСМ) значительно осложнили функционирование городских автотранспортных предприятий (АТП), в том числе и транспортной инфраструктуры. Особо следует отметить проблемы, связанные с функционированием ГПАТ, накладывающий определенные ограничения на возможность роста тарифов на пассажирские перевозки. Еще другой проблемой, является негибкая тарифная политика ГПАТ, переход к свободной системы конкуренции, наличие определенных категорий населения пользующихся льготами для проезда в пределах города.

В Республике Таджикистан из-за природно-географических условий ведущее место занимает автомобильный транспорт, на долю которого приходится около 98% объема пассажирских перевозок.

Анализ современного состояния и функционирования пассажирского автотранспорта Республики Таджикистан показывает, что оно не в полном объеме отвечает параметрам, характеризующих качеству оказываемых автотранспортных услуг городским населением в условиях развития конкуренции.

Степень научной разработанности проблемы. В условиях развития рыночных отношений комплексное исследование вопросов совершенствования транспортного обслуживания в городах базируются исследованием методов системного анализа и синтеза. Многие аспекты развития рынка автотранспортных услуг исследованы в трудах Л.И.Абалкина, А.П.Анисимова, Л.А.Александрова, Л.А.Афанасьева, И.В. Белова, В.И.Бережного, О.Б.Бобоева, Л.А.Бронштейна, Е.В.Будриной, А.И.Воркут, А.М. Гаджинского, Б.Л.Геронимуса, О.В.Гончарук,

А.Г.Гранберга, Н.Н.Громова, Ю.Х. Гукетлева, Д.Д.Джумаева, Е.И.Зайцева, А.Х.Катаева, В.В.Кистанова, В.Н.Клочкова, Г.А. Кононовой, Ю.Г.Котикова, В.С.Лукинского, Л.Б.Миротина, В.Н.Парахиной, В.А.Персианова, Р.К.Раджабова, А.Рауфи, К.Ю.Рихтера, О.К.Сангинова, В.Г.Санкова, В.И.Сергеева, М.П.Улицкого, Н.М.Улицкой, П.Д.Ходжаева, В.В.Циганова, С.М.Цукеберга, В.В.Щербакова и др.

Проблемы функционирования пассажирского транспорта в системе городского хозяйства исследованы в работах: А.Анисимова, М.Д.Блатнова, А.М.Большакова, Б.Бояринцева, Г.А.Варелопуло, Е.П.Володина, Б.И.Грановский, В.Гудкова, Д.Д.Джумаева, И.С.Ефремова, В.В.Зырянова, А.П.Жабина, Л.Б.Миротина, В.Персианова, Р.К.Раджабова, А.Родионова, С.Резер, Э.А.Сафронова, И.В.Спирина, Б.Я.Татарский, Ы.Э.Ташбаева, П.Д.Ходжаева, М.П.Улицкого, В.И.Яцуковича. Некоторые аспекты деятельности пассажирских АТП рассмотрены в трудах Бронштейна Л., Бычкова В., Шонина А.Ю., Ружило А.А., Анисимова З.Е.

Основные вопросы конкурентоспособности и методологические оценки рассмотрены в работах российских и зарубежных экономистов и ученых Таджикистана: Аболонина С., Ансоффа И., Багиева Г., Бобоева О., Будриной Е., Ватермана Р., Глухова А., Дихтля Е., Ермоловой М., Ефремова В., Завьялова П., Зайнашевой З., Каретниковой Т., Котлера Ф., Кея Дж., Коно Т., Лифица И., Максимовой И., Минтсберга Г., Мищенко А., Потемкина В., Пралада С., Раджабова Р.К., Улицкого М.П., Улицкой Н.М., Факерова Х.Н., Фатхутдинова Р., Фохакова А.С., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д., Шайдуровой Н., Шумпетера Й., Юданова А., Яшина Н. и др.

Вместе с тем, изученность многих вопросов исследуемой проблемы в условиях углубления рыночных отношений, далеки от своей завершенности.

В проведенных исследованиях недостаточно изученными остаются вопросы развития автотранспортной системы, организации и управления пассажирского обслуживания, внедрения автоматизированных систем, оптимизации маршрутной сети, совершенствования тарифной политики, государственного регулирования транспортной деятельности, ресурсного обеспечения, взаимодействия между различными видами транспорта в масштабе конкретной городской агломерации, что требуют проведения специальных научно-практических исследований и разработок.

С другой стороны в условиях развивающихся рыночных отношений малоизученными являются организационно-экономические основы функционирования рынка городских пассажирских автотранспортных услуг. Всё вышеизложенное определило актуальность диссертационного исследования, ее теоретическую, научную и практическую значимость.

Цель и задачи диссертационной работы. Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование и разработка организационно-экономических основ функционирования и развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в условиях формирующихся рыночных отношений.

Для решения поставленной цели считаем целесообразным решения следующих задач:

- изучить теоретические и организационно-экономические основы развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в условиях развития рыночных отношений;
- исследовать системы управления и структуру рынка городских пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан, обосновать методы и пути эффективности оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом;
- изучить зарубежный опыт организации и управления финансированием рынка городских пассажирских автотранспортных услуг;
- проанализировать современное состояние и развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе;
- оценить производственно-финансовую деятельность предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта;
- обосновать и разработать экономико-математическую модель ресурсного обеспечения рынка городских пассажирских автотранспортных услуг;
- оценить качества и конкурентоспособность пассажирских автотранспортных услуг на городских автобусных сообщениях;
- совершенствовать механизм тарифного регулирования на рынке городских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан;
- разработать приоритетные направления развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в г. Душанбе Республики Таджикистан.

Теоретической и методической базой исследования явились: рыночная экономическая теория, влияющая на осуществление экономических реформ, разработанная в трудах российских экономистов и ученых Таджикистана, Законы Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли и Правительства, Указы Президента Республики Таджикистан и другие нормативно-правовые документы.

При подготовке диссертации использованы различные источники, научные разработки, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Института экономики и демографии АН Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, министерств и ведомств, и результаты проведенных обследований автором.

В процессе исследования применялись методы экономико-математического анализа и экономического моделирования, метод сравнения и аналогий, эконометрические методы и корреляционно-регрессионного анализа.

Объектом исследования является городской пассажирский автомобильный транспорт города Душанбе и сети его предприятий.

Предметом исследования являются организационно-экономические отношения и процессы, проявляющиеся в оказании и управлении услугами городского пассажирского автомобильного транспорта населению в условиях углубления конкуренции и повышения устойчивости автотранспортных предприятий.

Научная новизна исследования:

- развиты теоретико-методологические аспекты функционирования рынка пассажирских автотранспортных услуг, а также уточнены методы и пути повы-

шения эффективности оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в городских агломерациях;

- изучен зарубежный опыт организации и управления финансированием рынка городских пассажирских автотранспортных услуг и на их основе уточнены основные задачи государственных органов исполнительной власти и их роли в улучшение финансирования и поддержки городского пассажирского автотранспорта;

- дана оценка современного состояния и развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг г. Душанбе и выявлены основные негативные причины, отрицательно влияющие на работу различных видов государственного и частного городского пассажирского автомобильного транспорта;

- разработана и реализована экономико-математическая модель ресурсного обеспечения рынка городских пассажирских автотранспортных услуг с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий пассажирского автомобильного транспорта и влияния структурных элементов затрат на себестоимости городских пассажирских перевозок;

- дана оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг на основе изучения качества транспортного обслуживания на городских автобусных сообщениях, выявлены факторы, влияющие на уровень конкурентоспособности, а также рассчитана конкурентоспособность пассажирских АТП;

- усовершенствован механизм тарифного регулирования на рынке городских пассажирских автотранспортных услуг, обоснованы рекомендуемые тарифы на осуществлении перевозок с учетом создания биржи автотранспортных услуг, формирования внебюджетного фонда, совершенствования механизма государственного регулирования и субсидирования городских АТП;

- обоснованы и разработаны приоритетные инновационные направления развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в г. Душанбе и Республики Таджикистан базирующиеся на оптимизации городской маршрутной сети и системы управления пассажирскими АТП, а также создания условий для осуществления коммерческих перевозок, совершенствование функционирования единой автоматизированной системы управления городским транспортом, развития предпринимательской деятельности на рынке услуг пассажирских перевозок и другие на основе проведения экспериментальных расчетов на период до 2020г.

Практическая значимость диссертационного исследования и полученных результатов состоит в решении вопросов развития рынка пассажирских автотранспортных услуг в усилении роли планирования и управления ГПАТ. Важное значение имеет экономико-математическое моделирование ресурсного обеспечения рынка пассажирских автотранспортных услуг, оценка качества пассажирских автомобильных перевозок, оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг, а также выбор приоритетных направлений развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан.

Реализация результатов диссертационного исследования. Полученные результаты могут быть использованы пассажирскими автотранспортными предприятиями различных видов собственности, Хукуматами при принятии решений о развитии пассажирской автотранспортной системы. Выводы и рекомендации

автора использованы в процессе управления услугами городским пассажирским транспортом.

Научно-практические рекомендации автора использованы в учебном процессе при чтении дисциплин «Экономика автотранспортных предприятий», «Основы предпринимательской деятельности», «Технология организации и управления пассажирскими перевозками», «Логистика», «Экономика и управление сферы услуг» для студентов инженерно-экономических специальностей.

Область исследования. Тема диссертационного исследования соответствует специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами-сферы услуг): 1.6.109. Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116. Механизм повышения эффективности и качества услуг; 1.6.118. Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.123. Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг.

Апробация работы. Основные положения работы доложены и одобрены: на научно-практических конференциях, семинарах и форумах Технологического Университета Таджикистана (2009- 2015 гг.), Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (2009-2015гг.), Института предпринимательства и сервиса Таджикистана(2010-2015гг.), Таджикского национального университета (2012-2015 гг.), на научно-теоретических конференциях молодых ученых и специалистов Республики Таджикистан (2010- 2015 гг.).

Публикации. Основные положения диссертационной работы опубликованы в 14 научных работах общим объемом 4,84 п.л. в том числе пять статьи в рецензируемых изданиях ВАК Министерство образования и науки Российской Федерации.

Структура и объем диссертационной работы. Диссертационная работа состоит из введения, трех глав, заключения и приложения, списка литературы из 189наименований и изложена на 158 страницах машинописного текста, включает 31 таблиц, 13 рисунков и четырех приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во введении обосновано актуальность и значимость изучаемой проблемы, определены задачи, объект и предмет исследования, сформулирована научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

В первой главе «Теоретико-методологические основы развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики» изучен рынок городских пассажирских автотранспортных услуг в условиях развития рыночных отношений, исследован система управления и структура рынка городских пассажирских автотранспортных услуг Республики Таджикистан, обобщен зарубежный опыт организации и управления финансированием рынка городских пассажирских автотранспортных услуг.

Экономические преобразования, происходящие в Республике Таджикистан, требуют объективно оценить преимущества рыночной системы, которая основана на саморегулирующемся рынке. Рынок является важным механизмом регулирования деятельности автотранспортного предприятия. Рынок устанавливает взаимные связи между поставщиками и потребителями.

Автор считает, что рынок автотранспортных услуг - это саморегулируемая система, в которой определяются потребности страны в автотранспортных услугах, выделена сфера воздействия государства, ограничено государственным регулированием.

Рыночные преобразования, происходящие в национальной экономике, имеют важное значение для Республики Таджикистан, ее регионов и городов. Ключевую роль в решении этих проблем играет сфера услуг, от эффективного функционирования, которого зависит развитие страны в целом и ее регионов. Это в значительной степени относится и к сфере городских пассажирских автомобильных перевозок.

Важно отметить, что управление услугами пассажирского автотранспорта осуществляется на государственном и местном уровне. При этом активное участие перевозчика и потребителя происходит при обязательном участии Хукумата города, который контролирует автотранспортный процесс на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

Следует отметить, что основными участниками перевозочного процесса города Душанбе являются 21 ПАТП: из них 4 государственных, 5 акционерных общества и 12 частных. Государственные пассажирские АТП имеют 628 ед. подвижного состава. При этом частные предприятия имеют 2985 ед. подвижного состава (рис.1 и 2).

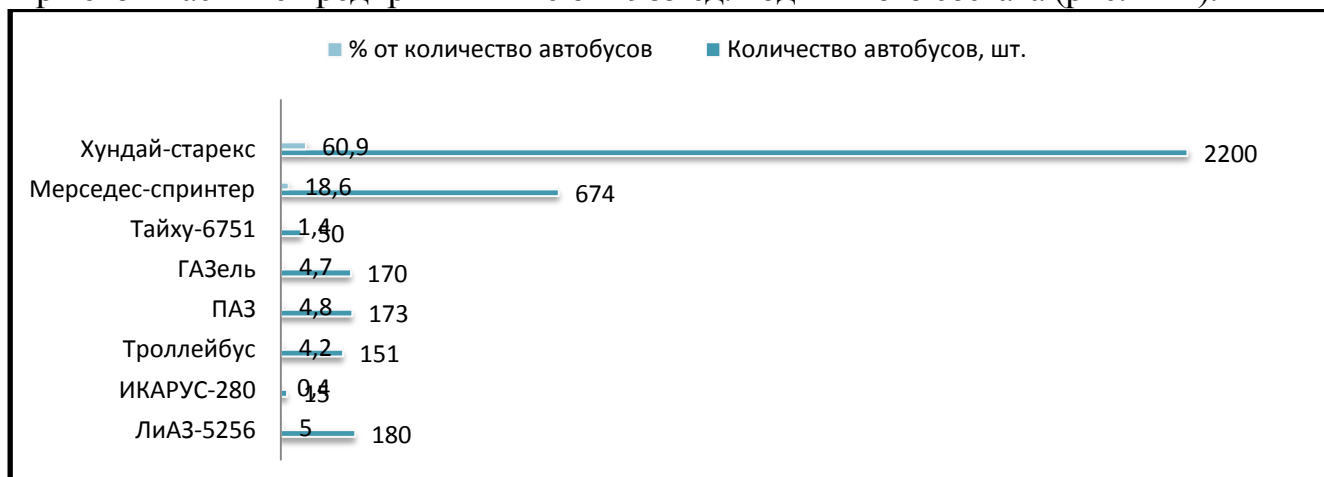


Рисунок 1. Структура пассажирского автопарка по маркам

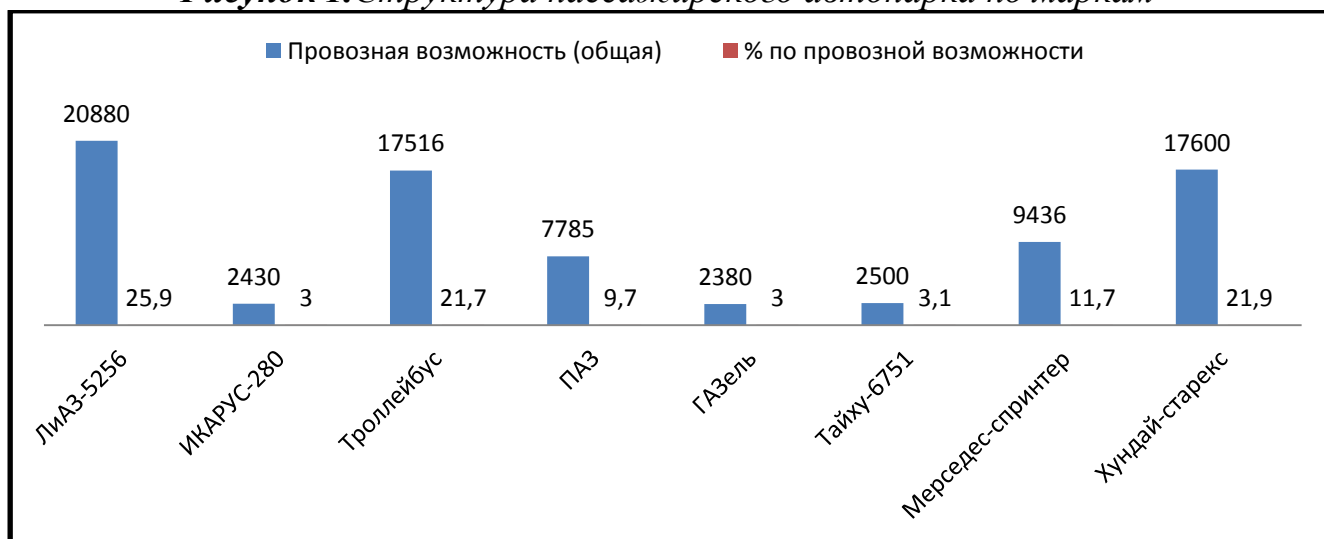


Рисунок 2. Структура пассажирского автопарка по провозной возможности

Особый интерес представляет анализ структуры пассажирского автопарка города Душанбе по классам автобусов (табл. 1).

Таблица 1. Существующая структура пассажирского автопарка города Душанбе по классам автобусов

Класс автобусов	Количество	Удельный вес, %	Провозная возможность	Удельный вес, %
Особо малые	2645	73,2	22405	24.2
Малые	271	7,5	12629	13.6
Средние	-	-	-	-
Большие	462	12,8	53592	57.9
Особо большие	15	0,4	2430	2.6
Легковые автомобили такси	220	6,1	1540	1.7
Всего	3613	100	92596	100

Источник: Транспорт и связь Республики Таджикистан: статистический сборник. – Душанбе: АПСРТ, 2015.

Сравнительный анализ существующей структуры пассажирского автопарка города Душанбе с нормативными данными для крупных городов, показал, что в городе Душанбе преобладает особо малый класс автобусов, а также в городе не хватает количество особо больших автобусов. Это является основной причиной низкого качества автотранспортного обслуживания населения города Душанбе.

Проведенный нами анализ современного состояния развития пассажирского автотранспорта города Душанбе позволил сделать следующие выводы:

- ✓ современное состояние пассажирских перевозок считается неудовлетворительным, так как за последние годы показатели рентабельности услуг имеют отрицательные значения;
- ✓ государство постепенно сокращает свое долевое участие в качестве хозяйственного субъекта на конкурентных рынках;
- ✓ наблюдается неудовлетворительная структура пассажирского автопарка, характеризующаяся высокими темпами его износа;
- ✓ финансовая несостоятельность государственных пассажирских АТП во многом способствует неэффективному развитию пассажирских предприятий.

В современных условиях задачами ПАТП по решению вопросов обеспечения качества транспортного обслуживания являются:

- освоение новых эффективных маршрутов;
- оптимальное закрепление автобусов за пассажирскими маршрутами;
- сокращение простоев автобусов в промежуточных остановочных пунктах и конечных остановок;
- создание определенных удобств для передвижения жителей;
- обеспечение регулярности движения пассажирского автотранспорта;
- определение потребное количества автобусов, для оказания автотранспортных услуг;
- эффективное использование материальных ресурсов;
- рациональная организация пассажирских автоперевозок;
- обеспечение экологической безопасности на пассажирском транспорте.

В работе автором проведен анализ зарубежного опыта финансирования городского пассажирского автотранспорта. Организация городского перевозочного

процесса во всех странах считается функцией местного самоуправления, а методы участия государственных органов исполнительной власти – разные.

1. Прямое распоряжение. При этом организацию перевозок осуществляет Администрация города, области, района;

2. Заинтересованное управление. Администрация города создает предприятие, которая финансируется из бюджета города;

3. Представление интересов. Администрация города создает ОАО и ЗАО при долевом участии государства.

4. Контрактная система - пассажирскими перевозками занимаются предприятий по контракту с Администрацией города, а также использование аренды, лизинга, концессии или создание акционерных обществ.

Во второй главе «Современное состояние и развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе Республики Таджикистан» проанализирован современное состояние и развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе, дана оценка производственно-финансовой деятельности предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта, разработана экономико-математическая модель ресурсного обеспечения рынка городских пассажирских автотранспортных услуг.

Тенденция увеличения численности населения в городских агломерациях приводит к необходимости развития пассажирской автотранспортной системы с ростом их пассажироместимости. Вместе с тем, важное место занимают такие параметры, как качественное удовлетворение спроса населения в автотранспортных услугах, создание необходимого условия для передвижений, разработка мероприятий, способствующих обеспечению безопасности дорожного движения и сокращение уровня загазованности, повышение регулярности движения автобусов.

Пассажирский автотранспорт города Душанбе включает автобусы (микроавтобусы), троллейбусы, легковые автомобиле-такси. Городской пассажирский автотранспорт предназначен для осуществления перемещения жителей города и выполнения трудовых, общественных и культурно-бытовых передвижений.

Анализ показывает, что за последние шесть лет население города увеличивалось в среднем за год на 5,7%. Население города составляет примерно 9% населения Республики Таджикистан.

В современных условиях обслуживание маршрутов осуществляется посредством заключения контрактов между Хукуматом города Душанбе с пассажирскими автотранспортными предприятиями города.

Проведенный нами анализ показал, что большая часть пассажирских перевозок осуществляется автобусами и их доля составляет 91,1 %.

Следует отметить, что за 2014 год объем перевозок пассажиров всеми видами городского автотранспорта составил более 256,4 млн. пассажиров и пассажирооборот 3129,3 млн. пасс-км. Общая протяженность городской маршрутной сети составляет 729,3 км.

Важно отметить, что в настоящее время доминирует частный автотранспорт. Частный автотранспорт (ЧАТ) наряду с автотранспортом общего пользования (АТОП) и ведомственным автотранспортом играет важную роль в осуществлении пассажирских перевозок. Анализ показывает, что в общем объеме пассажирских перевозок и в общем пассажирообороте доминирующее положение за-

нимает частный автотранспорт и ее доля составляет соответственно 53.1 % и 55.1%.

Следует отметить, что основными участниками пассажирских перевозок в городе Душанбе являются: Исполнительный орган государственной власти города Душанбе, население города, Государственная служба по надзору и урегулированию в области транспорта, отдел Государственной автомобильной инспекции (ГАИ) по г. Душанбе, Государственное коммунальное учреждение «Душанбенаклиетхадамотрасон» и операторы рынка транспортных услуг (КГУП «Автобус-1», КГУП «Автобус-2», КГУП «Автобус-3», ГКУП «Троллейбус»), а также частные автотранспортные предприятия.

Важно отметить, что доминирующее положение в объеме перевозок пассажиров в городе занимает КГУП «Автобус-1» и ее доля в общем объеме составляет 48.7% (рис. 3).

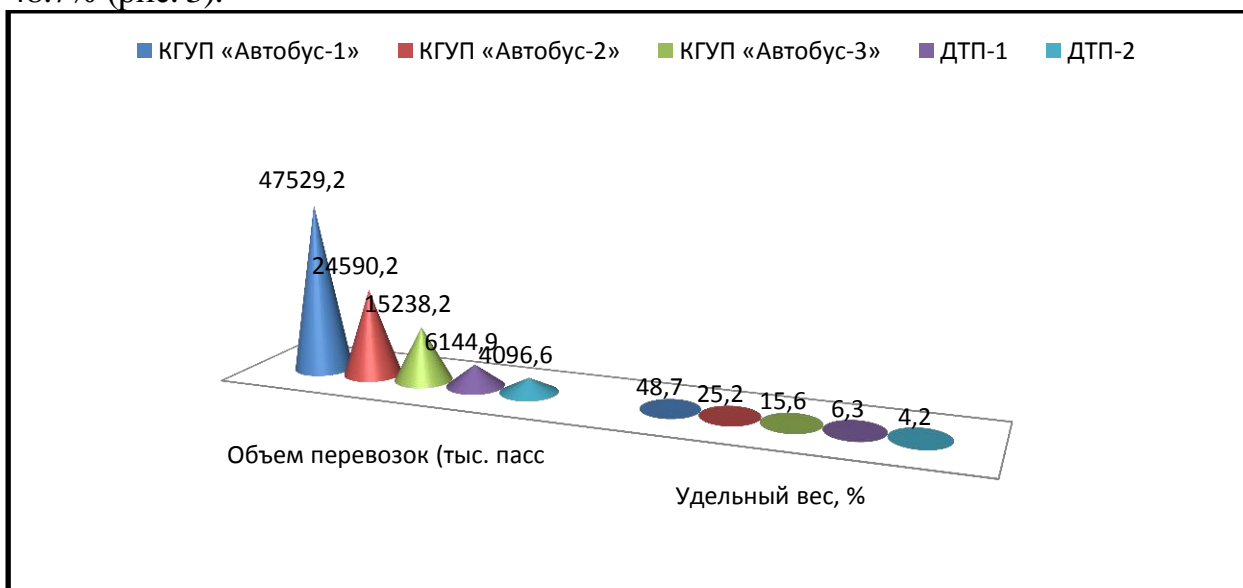


Рисунок 3. Объем перевозок пассажиров по государственным автотранспортным предприятиям города Душанбе за 2014г.

Следует отметить, что КГУП «Автобус-1» в настоящее время в своем балансе имеет 268 единиц автобусов, из них 180 единиц ЛиАз, 15 единиц Икарус и 73 единиц ПАЗ. В предприятии работают 426 работников, из них 150 водителей, 40 ремонтных рабочих, 60 вспомогательных работников, 140 кондукторов и 36 инженерно-технических работников.

Проведенный нами анализ показал, что по сравнению с 2009 годом в 2014 году, количество автобусов уменьшилось на 40 единиц или на 13 %, авто-дни в хозяйстве на 13 %, авто-дни в работе уменьшилось на 41 %, эксплуатационная скорость уменьшилось на 5.7 %, объем перевозок и пассажирооборот увеличились на 4.2 %, общий пробег уменьшилось на 44 %, авточасы работы на 40.8 %, количество работников уменьшилось на 51.1 %, количество водителей на 56.9 %, коэффициент использования парка уменьшилось на 40 % и среднемесячная зарплата работников увеличился в 2.1 раза. Следует отметить, что эффективное использование автобусов и соблюдение интервалов движения в значительной степени способствуют увеличению объемов перевозок пассажиров в городе Душанбе.

Опыт организации пассажирских перевозок и функционирования транспортных предприятий показывает, что любое ПАТП может сталкиваться с фи-

нансовыми трудностями. Финансовые трудности в ПАТП могут быть связаны с экзогенными и эндогенными факторами. К экзогенным факторам можно отнести состояние экономики, конъюнктура рынка, конкуренты, поставщики, потребители, нормативно-правовые акты, которые слабо поддаются прогнозированию.

Для анализа финансового состояния предприятия анализируются либо структура бухгалтерского баланса, либо используется метод «Z-счету» Альтмана.

Так как первый подход полностью не охватывает финансовую деятельность пассажирских автотранспортных предприятий, поэтому используем второй подход для оценки финансовой устойчивости пассажирских автотранспортных предприятий, обслуживающих населения города Душанбе.

Нами определены показатель устойчивости по подведомственным предприятиям Государственного коммунального учреждение «Душанбенаклиетхадамотрасон». Результаты проведенных расчетов приведено в таблице 2.

Таблица 2. Оценка финансовой устойчивости городских пассажирских предприятий транспорта.

№ пп	Наименование предприятий	Финансовые коэффициенты					Показатель устойчивости Z	Уровень устойчивости
		X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅		
1.	КГУП «Автобус-1»	0.132	0.115	0.102	3.321	0.187	2.8356	Хорошая
2.	КГУП «Автобус-2»	0.125	0.058	0.049	2.251	0.172	1.9155	Средняя
3.	КГУП «Автобус-3»	0.129	0.112	0.115	2.932	0.173	2.7752	Хорошая
4.	ГКУП «Гроллейбус-1»	0.118	0.095	0.088	2.158	0.185	2.0448	Средняя
5.	ГКУП «Гроллейбус-2»	0.115	0.063	0.055	2.092	0.182	1.8449	Средняя

Источник: расчеты автора.

Проведенные нами расчеты показали, что только у двух предприятий пассажирского автомобильного транспорта (КГУП «Автобус-1» и КГУП «Автобус-3») уровень устойчивости надежный, а остальные предприятия находятся в среднем уровне устойчивости.

Существенная проблема низкой доходности городского транспорта связана с перевозками значительного количества пассажиров, пользующихся правом бесплатного или льготного проезда.

Проведенные исследования показывают, что в структуре объема перевозок пассажиров ведущее место занимают коммерческие перевозки и их доля занимает 70.5%, доля льготников составляет 29.3 % и незначительную часть (0.2%) составляют пассажиры, имеющие проездные билеты.

Результаты расчета доходов, субсидий, расходов и прибыли (рисунок 4) показывают, что суммарные расходы по ПАТП города Душанбе были выше доходов. Начиная с 2009 года, ПАТП становятся убыточными, прибыль снижается от 2827377 сомони до 332087 сомони к 2014 году.

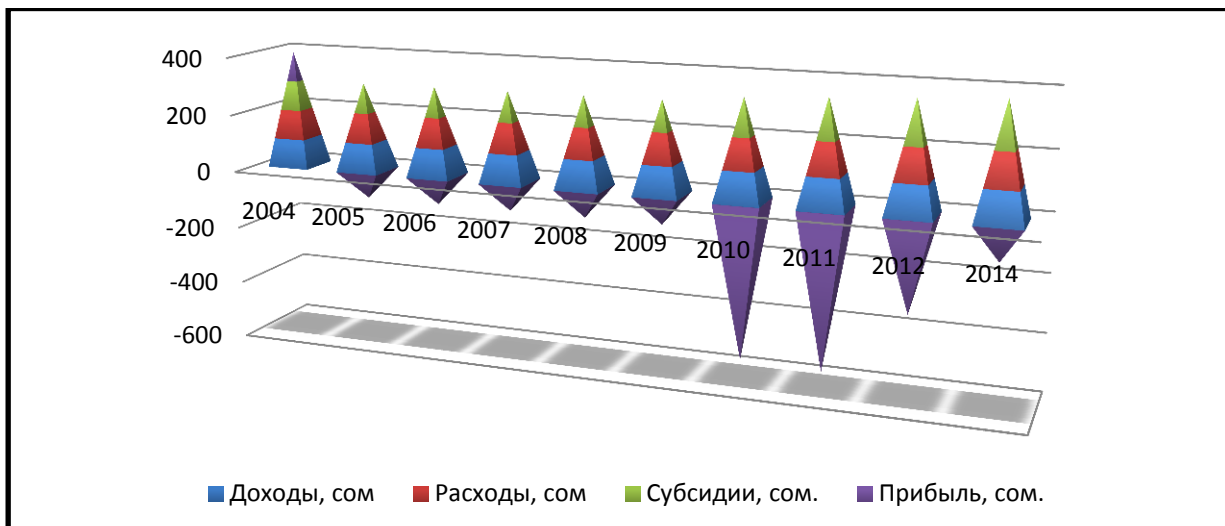


Рисунок 4. Динамика финансовых показателей работы ГПАТ города Душанбе по годам

Общий убыток ГПАТП составляет свыше 0,7 млн. сомони. Рост расходов 8.6%, при этом доходы городских ПАТП выросли на 17.3%. Бюджетные субсидии, увеличились в 2014 году на 48.6 % по сравнению с 2009 годом.

Проведенные расчеты показывают, что себестоимость пассажирских перевозок в 2014 году по сравнению с 2009 годом вырос в 1.72 раза, а стоимость проезда за аналогичный период в 1.45 раза для государственного автотранспорта и 1.50 раза для частного автотранспорта.

Доказано, что темпы роста себестоимости пассажирских перевозок опережают темпы роста стоимости проезда, что отрицательно влияет на доходы АТП и предполагает субсидирования из бюджета Хукумата города.

В структуре себестоимости перевозок общественного транспорта, наибольший удельный вес приходится на материальные затраты (топливо и смазочные материалы) и накладные расходы.

Себестоимость пассажирских перевозок зависит от системы факторов, взаимосвязанных между собой и действующих в различных направлениях. Сложность и многофакторность задачи определяют необходимость применения математических методов моделирования. Совокупное влияние факторов на себестоимость пассажирских перевозок можно установить с помощью многофакторного корреляционно-регрессивного анализа.

Экономико-математическая модель ресурсного обеспечения имеет вид:

$$Y = - 4, 209 + 0, 4526X_1 - 0,03146 X_6$$

где: X_1 -топливо и смазочные материалы, X_6 -накладные расходы.

Проверяем нулевую гипотезу с помощью случайной величины F , имеющей распределение Фишера-Снедекора.

Находим $F_{набл} = 293.94$, $F_{крит}(0.01; 2; 7) = 9.55$.

Так как $F_{набл} > F_{крит}(0.01; 2; 7)$, нулевую гипотезу отвергаем, справедлива конкурирующая гипотеза, то есть многофакторная регрессионная модель значима.

Определяем коэффициент детерминации $D = (K_B)^2 * 100\% = (0,9941)^2 * 100\% = 988235\%$, следовательно, вариация результативного признака себестоимость пе-

ревозки одного пассажира в среднем на 98,8235% объясняется за счёт вариации факторных признаков, включенных в модель (топливо и смазочные материалы, накладные расходы).

В третьей главе «Приоритетные направления развития рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе Республики Таджикистан» дана оценка качества и конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг на городских автобусных сообщениях, усовершенствован механизм тарифного регулирования на рынке городских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан, разработаны приоритетные направления развития рынка городских пассажирских автотранспортных услуг в г. Душанбе Республики Таджикистан.

Качество пассажирских автотранспортных услуг - это система характеристик транспортного процесса, обеспечивающего способность удовлетворять предполагаемые потребности населения в автотранспортных услугах.

В настоящее время отсутствуют механизмы, способствующие развитию безвредных видов автотранспортных технологий перевозок. Решение этой проблемы невозможно без разработки эффективных методов управления качеством пассажирских перевозок.

Для оценки качества транспортного обслуживания по отдельным группам показателей качества - на дифференцированном уровне (D_i) и в целом - на интегральном уровне (E) можно воспользоваться экономико-математической модели разработанной Комаровой И. А.

$$D_i = \sum_{i=1}^m q_i^H \cdot w_i \quad (1)$$

$$E = \sqrt{\prod_{j=1}^n [D_j]^{w_j}} \quad (2)$$

Разработанная экономико-математическая модель дает возможность оценить качества транспортного обслуживания в г. Душанбе, а также предложить систему мероприятий, пассажирским автотранспортным предприятиям (ПАП).

В соответствии с предложенной методикой нами получены показатели качества ПАТП, что позволяет провести анализ качества пассажирских автотранспортных услуг в г. Душанбе.

В таблице 3 представлены результаты оценки уровня качества ПАП.

Результаты оценки уровня качества ПАТП в городе Душанбе показывают, что ГУП Автобус -1 обеспечивает более высокий уровень качества перевозок пассажиров. Это свидетельствует о высоких показателях безопасности движения и своевременностью перевозки.

Таблица 3. Результаты оценок качества пассажирских автотранспортных услуг по городу Душанбе.

№ пп	Группа показателей	усл. обозн.	Значимость	Дифференцированная оценка качества (D)		
				ГУП Автобус-3	ГУП Автобус-2	ГУП Автобус-1
1.	Экономические	X ₁	0,150	1,485	1,483	1,385
2	Информационные	X ₂	0,050	0,885	0,898	0,998
3	Комфортабельность	X ₃	0,120	1,325	1,178	1,354

4	Скорость	X ₄	0,200	1,964	1,998	1,928
5	Своевременность	X ₅	0,150	1,159	1,265	1,878
6	Сохранность	X ₆	0,080	1,023	1,096	1,161
7	Безопасность движения	X ₇	0,150	1,810	1,899	2,08
8	Экологические	X ₈	0,100	1,368	1,265	1,255
Интегральная оценка качества (E)				1,466	1,584	1,699

Источник: расчеты автора.

Обеспечение высокого качества транспортных услуг в большой степени способствует повышению конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг.

В условиях рыночных отношений, чем выше конкурентоспособность регионов, тем устойчивее экономический рост страны.

Для оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг построена модель, использующая введенный нами индекс конкурентоспособности K, рассчитываемый по формуле:

$$K = X_1 \cdot p_1 + X_2 \cdot p_2 + \dots + X_m \cdot p_m, \quad (3)$$

где X_j- составляющие индекса K, p_j-весомые коэффициенты.

Данные X_j выбраны нами из данных ПАТП. Наиболее важными показателями для построения модели являются следующие параметры:

X₁-удельный вес в общем объеме пассажирских перевозок, измеряемом в миллионах человек;

X₂-удельный вес в общем объеме пассажирооборота, измеряемом в миллионах пассажиро-километров;

X₃ –регулярность перевозок;

X₄- показатель безаварийности перевозок:

$$X_4 = 1 - d, \quad (4)$$

где d –удельный вес ДТП;

X₅-стоимость проезда(тариф):

$$X_5 = 1 / I_{\text{тек}}, \quad (5)$$

где I_{тек}- индекс тарифа в текущем году;

X₆- отношение средней скорости автобусных перевозок к основной разрешенной, равной 60 км/час.

Сводная таблица показателей и их весов имеет вид (табл. 4).

Таблица 4. Оценка конкурентоспособности пассажирских автотранспортных услуг

Индикаторы	Пассажирские АТП					Весомость	
	ГУП Ав-тобус -1	ГУП Ав-тобус -2	ГУП Ав-тобус -3	ДТП-1	ДТП-2		
X ₁	Удельный вес в объеме пассажирских услуг	0,440	0,250	0,130	0,110	0,070	0,3
X ₂	Удельный вес в пассажирообороте	0,500	0,230	0,110	0,100	0,060	0,2
X ₃	Регулярность движения	0,991	0,985	0,980	0,890	0,894	0,1
X ₄	Безаварийность	0,976	0,972	0,974	0,965	0,960	0,11

X ₅	Стоимость перевозок (тариф)	0,858	0,842	0,848	0,763	0,744	0,15
X ₆	Эксплуатационная скорость	0,779	0,585	0,888	0,485	0,481	0,14

Источник: расчеты автора.

С помощью формулы (3) определены значения коэффициента конкурентоспособности ПАТП (табл. 5).

Как показывают результаты расчетов, приведенных в таблице 7, самую высокую конкурентоспособность пассажирских АТП в городском сообщении имеет ГУП Автобус -1.

Таблица 5. Расчет коэффициента конкурентоспособности ПАТП.

Показатель	Пассажирские АТП				
	ГУП Автобус -3	ГУП Автобус -2	ГУП Автобус -1	ДТП-1	ДТП-2
Коэффициент конкурентоспособности, К	0,51766	0,53462	0,67622	0,4305	0,40694

Источник: расчеты автора.

Тарифная политика является одним из необходимых элементов деятельности автотранспортного предприятия. Существующая тарифная политика предусматривает применения, как государственных тарифов так и договорных тарифов для взаиморасчетов с пассажирами. С развитием рынка пассажирских автотранспортных услуг расширяются сферы применения договорных тарифов. Важно заметить, что в условиях государственных тарифов пассажирское автотранспортное предприятие может проводить свою тарифную политику. Возможно также повышение рентабельности пассажирского автотранспортного предприятия за счет снижения качества транспортного обслуживания ниже прейскурантного – скрытое повышение тарифов.

В нынешних условиях тариф на пассажирском транспорте города Душанбе составляет 80 дирамов в расчете на 6 км. Проведенные расчеты показали, что с помощью существующего тарифа невозможно покрывать все транспортные расходы. При этом среднемесячная зарплата водителя составляет 566 сомони. Необходимо пересмотреть существующие тарифы, повисит зарплату водителей и кондукторов, и пересмотреть остальные транспортные затраты. При этом мы предлагаем следующую калькуляцию тарифа на перевозку пассажиров на городских автобусных сообщениях. Проведенные расчеты показали, что если средняя стоимость одной поездки пассажира на городском пассажирском автотранспорте составляет около 90 дирамов, то при этом среднемесячная заработная плата водителей составляет более 900 сомони, что в значительной степени покрывает транспортные расходы.

С целью разработки развития пассажирского транспорта в г. Душанбе нами проведены прогнозные расчеты по стандартной программы MS Excel на период до 2020г. по видам транспорта. Результаты, приведены в табл. 6.

Как видно из таблицы 6, на период до 2020г. по сравнению с 2014г. в городе Душанбе в целом общий объем услуг, оказываемых населению всеми видами городского транспорта, возрастает в 1,51 раза.

Таблица 6. Прогнозные расчеты развития пассажирского транспорта города Душанбе

№ пп	Показатели	Уравнение	2014 факт	2018 прогноз	2020 прогноз
1.	Общий объем услуг, оказываемые населению всеми видами городского транспорта, млн.пасс., в т.ч.:	$y = 2,5292x^2 - 15,187x + 209,11$ $R^2 = 0,7918$	256,4	374,9	386,4
2.	Автобусным	$y = 2,3518x^2 - 14,048x + 188,38$ $R^2 = 0,7929$	233,6	342,4	352,7
3.	Электротранспортом	$y = 0,1065x^2 - 0,6054x + 10,02$ $R^2 = 0,7706$	10,2	14,0	14,6
4.	Таксомоторным	$y = 9,8268x^{0,0847}$ $R^2 = 0,9067$	12,6	18,5	19,1

Источник: расчеты автора.

Особый интерес представляет разделение рынка пассажирских автотранспортных услуг на различные сегменты. Сегментация рынка пассажирских автотранспортных услуг позволяет, выявить преимущество пассажирского автомобильного транспорта.

Автором предлагаются концептуальные основы реформирования системы городского пассажирского транспорта, дающие возможность развивать конкурентный рынок пассажирских автотранспортных услуг, в основу которого лежит тендерная система пассажирских перевозок на социальных маршрутах.

Автор считает, что существующая структура управления пассажирским автотранспортом города Душанбе несовершенна. Кроме двух существующих отделов необходимо создать службу движения и отдел пассажирских перевозок частным автотранспортом (рисунок 5).

Основной принцип формирования данной структуры предполагает четкое разделение функций управления контроля и исполнения. На наш взгляд, целесообразно создание организационной структуры со следующими уровнями управления:

1. Хукумат города Душанбе, в лице управления транспорта, содержание дорог и коммуникации. Данный орган управления, осуществляет перспективное планирование, разрабатывает формирование единой транспортной политики и определяет объемы финансирования социальных перевозок и контролирует разработку нормативно-правовой базы автотранспортной отрасли. Осуществляет контроль коммерческих пассажирских автоперевозок на общественном транспорте.

2. ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон».

Государственный орган, который осуществляет планирование, внедрение и реализацию политики и стратегии развития пассажирского транспортного комплекса. Ведет финансовое планирование, контроль и распределение бюджетных средств по предприятиям-перевозчикам, в соответствии с утвержденным городским заказом. Определяет вопросы налоговой политики транспортного комплекса. Занимается планированием маршрутной сети и режимов работы на ней. Создает условия для развития рынка перевозчиков разных форм собственности. Осуществляет анализ и мониторинг рынка, организует проведение городских конкурсов, с целью распределения городского заказа и т. п.

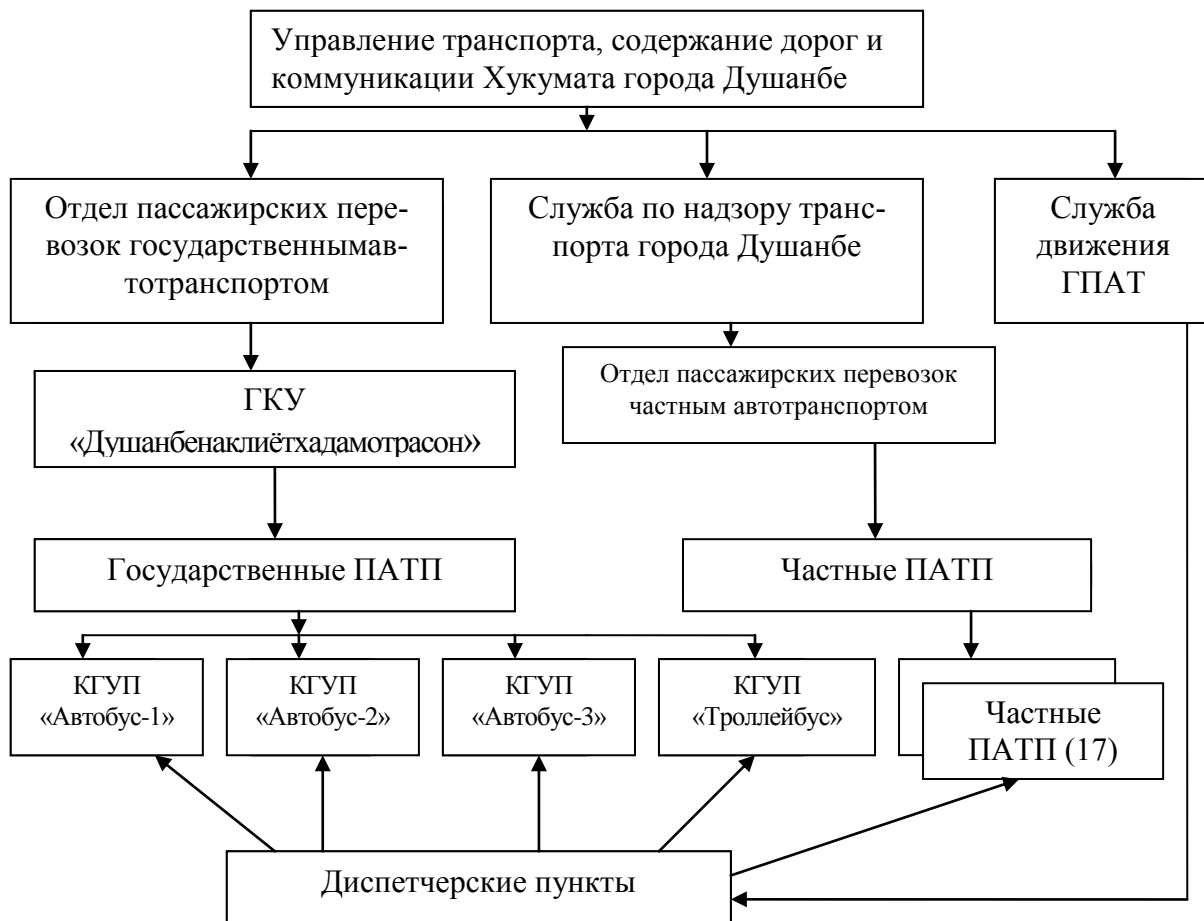


Рисунок 5. Предлагаемая структура управления пассажирским автотранспортом города Душанбе

3. Государственные и частные пассажирские предприятия.

Главная задача предприятий-перевозчиков, организация и осуществление эффективных пассажирских перевозок.

В качестве ресурсного обеспечения функционирования и развития ГПТ, автором разработан и предлагается к внедрению механизм формирования дополнительных источников финансирования системы ГПТ.

Следует отметить, что для расчетов по договорам Управление по транспорту, содержанию дорог и коммуникации Хукумата города должен создать единый целевой фонд финансирования. Одним из источников наполнения этого фонда являются доходы, собираемые предприятиями ГПАТ и ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» от реализации билетной продукции. В настоящее время отсутствует единый орган ответственный за эту составляющую данного фонда финансирования. Этим ответственным мог бы стать уполномоченная Городская управляющая компания. При этом необходимо четко разделить виды реализуемой продукции. Так предприятия ГПАТ могли бы сами реализовывать все виды проездных билетов, используемых на своих видах транспорта. ПУП «Душанбенаклиётхизматрасон» могло бы реализовывать единые (комбинированные) долговременные проездные билеты, и частично билеты на отдельные виды транспорта по договору с предприятиями ГПТ, в качестве подрядчика.

На основе проведенных автором исследований, разработан комплекс мероприятий для обеспечения текущего финансирования и экономического регулирования деятельности государственных предприятий общественного транспорта:

- введение новой системы сертификации и разрешений для коммерческих перевозчиков в соответствии с техническими требованиями и нормами по безопасности и качеству перевозок;
- создание в составе Управления по транспорту контрольной службы качества и безопасности перевозок;
- конкурсное распределение маршрутов между перевозчиками;
- ведение моратория на открытие конечных пунктов новых маршрутов в зонах, перегруженных транспортным потоком.

Таким образом, комплекс вышеперечисленных мер и мероприятий, на наш взгляд, позволит сохранить систему социально значимых пассажирских перевозок в условиях сокращения бюджетного финансирования и создаст благоприятные условия для сохранения ГПТ и повышения эффективности его работы.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В результате проведенных исследований автором сформулированы ниже следующие выводы и рекомендации:

1. В современных условиях углубления рыночных отношений от уровня развития, рационального и качественного функционирования пассажирской автотранспортной системы в значительной степени зависит эффективность экономики. Проведенный анализ и оценка существующей системы транспортного обслуживания показывает, что наибольшее распространение в Республике Таджикистан получил автомобильный транспорт, и его удельный вес в настоящее время составляет около 98% объема пассажирских перевозок, осуществляемых всеми видами транспорта страны, а также в некоторых регионах республики является единственным видом общественного и частного транспорта.

2. В диссертационной работе автор считает, что в сфере пассажирского транспортного обслуживания в целом по стране и его городов скопилось огромное количество экономических проблем, которые в лучшем случае решаются очень медленными темпами, а в худшем случае вообще не решаются. Поэтому в диссертации на основе уточнения теоретических основ функционирования и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг и его основных сегментов в системе рыночной экономики, выявлены основные причины, характеризующие недостатки в организации транспортного обслуживания населения, а также системы управления и структуры данного рынка городах Республики Таджикистан. В целом автор считает, что решение этих проблем в первую очередь требует разработки организационно-экономических основ развития рынка пассажирских автотранспортных услуг в условиях формирующихся рыночных отношений.

3. В диссертации с целью решения вопроса об улучшении финансовой деятельности городских пассажирских АТП изучен зарубежный опыт организации и управление финансированием рынка городских пассажирских автотранспортных услуг. Особое внимание уделено изучению долевого участия органов исполнительной власти в финансировании пассажирского автотранспорта. Для решения этого вопроса уточнены основные задачи государственных органов исполнительной власти, которые сводятся:

- разработке нормативно-правовых актов регулирования пассажирской автотранспортной системы на местном уровне;
- обеспечение координацию различных видов пассажирского транспорта;
- осуществление лицензирования деятельности перевозчиков различных видов собственности, а также организации биржу автотранспортных услуг по обслуживанию пассажиров;
- создание городской инфраструктуры пассажирского автотранспорта и обеспечение экологической безопасности перевозочного процесса, и поддержание городских социально значимых маршрутов;
- оптимизации рационального размещения предприятий и инфраструктуры городского транспорта и закрепления маршрутов за ПАТП;
- формирование научно-обоснованных тарифов, выделения субсидий для покрытия убытков пассажирских предприятий, улучшение рекламной деятельности и др.

4. Рыночные преобразования, которые происходят в республике, способствовали развитию новых форм собственности. Если на протяжении многих лет на автомобильном транспорте функционировали и развивались только две формы автотранспортного обслуживания: автотранспортом общего пользования и ведомственного подчинения, то с переходом к рынку появились новые формы автотранспортного обслуживания: частный автотранспорт, автотранспорт акционерных обществ, кооперативов, малых предприятий и т.д. Оценка современного состояния и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе на основе маркетинговой концепции показывает, что АТОП занимает ведущее место в перевозке пассажиров. В современных условиях обслуживание маршрутов осуществляется посредством заключения контрактов между Хукуматом города Душанбе с пассажирскими автотранспортными предприятиями города. Исследования показывают, большая часть пассажирских перевозок осуществляется автобусами, и их доля составляет 91.1%. За 2014 год объем перевозок пассажиров всеми видами городского транспорта составил более 256.4 млн. пассажиров и пассажирооборот 3129.3 млн. пасс-км. Общая протяженность городской маршрутной сети составляет 729.3 км. Доминирующее положение в объеме перевозок пассажиров в городе занимает КГУП «Автобус-1» и ее доля в общем объеме составляет 48.7%.

Кроме того на рынке пассажирских услуг г. Душанбе доминирует частный автотранспорт. Анализ показывает, что в общем объеме перевозок пассажиров и в общем пассажирообороте доминирующее положение занимает автотранспорт частных предпринимателей и ее доля составляет соответственно 53.1 % и 55.1%.

5. В диссертационной работе автором проведен анализ производственно-финансовой деятельности предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта. К числу важных факторов, оценивающих финансовые трудности автотранспортных предприятий в г. Душанбе, относятся:

- увеличение дебиторской задолженности автотранспортных предприятий;
- разбалансирование дебиторской и кредиторской задолженности автотранспортных предприятий;
- неспособность погасить просроченные обязательства автотранспортных предприятий;

- несовершенная система финансовой документации автотранспортных предприятий;
- увольнение ключевых сотрудников автотранспортных предприятий;
- перемещение деятельности в сферы, не связанные с основной деятельностью автотранспортных предприятий;
- неспособность автотранспортных предприятий контролировать транспортные издержки;
- высокий уровень конкуренции автотранспортных предприятий.

Проведенные нами расчеты показали, что только у двух предприятий пассажирского автомобильного транспорта (КГУП «Автобус-1» и КГУП «Автобус-3») уровень устойчивости надежный, а остальные предприятия находятся в среднем уровне устойчивости.

6. Для оценки финансового состояния городского пассажирского транспорта, в диссертации автором проведен анализ показателей, оценивающих его деятельность за период с 2004 по 2014 год. За рассматриваемый период доходы от сбора платы за проезд в общественном транспорте возрос на 7.4 %, что свидетельствует о повышении эффективности функционирования ГАПТ. Начиная с 2009 года, ПАТП становятся убыточными, прибыль снижается от 2,83 млн. сомони до 0,33 млн. сомони к 2014 году.

Общий убыток ГПАТП составляет свыше 0,7 млн.сомони. Рост расходов 8.6%, при этом доходы городских ПАТП выросли на 17.3%. Бюджетные субсидии, увеличились в 2014 году на 48.6 % по сравнению с 2009 годом.

Автор отмечает, что важным показателем, оценивающим эффективность общих затрат пассажирских перевозок является себестоимость перевозки одного пассажира. Анализ показывают, что себестоимость пассажирских перевозок в 2014 году по сравнению с 2009 годом вырос в 1.72 раза, а стоимость проезда за аналогичный период в 1.45 раза для государственного автотранспорта и 1.50 раза для частного автотранспорта.

Доказано, что темпы роста себестоимости пассажирских перевозок опережают темпы роста стоимости проезда, что отрицательно влияет на доходы АТП и предполагает субсидирования из бюджета Хукумата города.

По расчетам автора, в структуре себестоимости перевозок общественного транспорта, наибольший удельный вес приходится на материальные затраты (топливо и смазочные материалы) и накладные расходы.

Себестоимость пассажирских перевозок зависит от системы факторов, взаимосвязанных между собой и действующих в различных направлениях. Для определения влияния факторов на себестоимость пассажирских перевозок автором разработана многофакторная экономико-математическая модель ресурсного обеспечения рынка пассажирских автотранспортных услуг.

Сравнивая коэффициенты эластичности по абсолютной величине, установлено, что себестоимость перевозки одного пассажира более всего чувствителен к изменению факторного признака топливо и смазочные материалы.

7. Автор считает, что управление качеством перевозок является одной из важнейших функций современного рынка, инструментом обеспечения конкурентоспособности автотранспортного предприятия. При этом необходимо изучать основы развития форм и методов деятельности в области качества пассажирских

автомобильных перевозок, что позволяет сформировать представление об организационно-техническом уровне развития пассажирских автотранспортных предприятий. Проведенный нами анализ позволяет выделить следующие недостатки, влияющие на конкурентоспособность пассажирских автотранспортных услуг, оказываемых ПАТП:

- государственные пассажирские автотранспортные предприятия не могут быстро реагировать на преобразования, происходящие на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

- на рынке пассажирских автотранспортных услуг г. Душанбе наблюдается ужесточение конкуренции.

- уровень развития инфраструктуры города, в значительной степени отстает от темпов автомобилизации страны и не отвечает нынешним условиям развития пассажирского автомобильного транспорта.

- существенно снизилась роль основных государственных рычагов регулирования автотранспортной системы как лицензирование и сертификация автотранспортных услуг.

- городской бюджет недополучает некоторые налоговые поступления, что приводит к развитию «теневой» экономики в автотранспортной отрасли.

- усилилось отрицательное влияние автомобильного транспорта на экологическую обстановку города.

С целью повышения конкурентоспособности на рынке услуг в диссертации автором проведены расчеты и установлено, что самую высокую конкурентоспособность пассажирских АТП в городе имеет КГУП Автобус – 1.

8. В диссертации автором усовершенствован механизм тарифного регулирования на рынке городских пассажирских автотранспортных услуг. Проведенные расчеты показали, что средняя стоимость одной поездки пассажира на городском пассажирском автотранспорте составляет около 90 дирамов при среднемесячной зарплате водителей более 900 сомони, что в значительной степени покрывает транспортные расходы. Таким образом, для повышения эффективности работы АТП считаем целесообразным выделении 42,7 млн. сомони из бюджета города Душанбе. При этом допускаем использование вклада спонсоров и других дополнительных доходов.

9. В диссертации проведены прогнозные расчеты на период до 2020г. по видам транспорта в г. Душанбе и установлено, что на период до 2020г. по сравнению с 2014г. в г. Душанбе в целом общий объем услуг, оказываемых населению всеми видами городского транспорта возрастает на 1,51 раз. Используя эти расчеты обоснованы и разработаны основные направления развития рынка пассажирских автотранспортных услуг города Душанбе Республики Таджикистан, которые включают в себя:

- рационализации городской автобусной маршрутной сети и системы управления пассажирскими предприятиями;
- создание требуемых условий для эффективного осуществления коммерческих перевозок, финансирования и оптимизации пассажирских перевозок и др.

Решение этих направлений в основном связано с:

А) Введение единой системы экономических показателей с целью повышения эффективности работы государственных предприятий, таких как:

- увеличение продолжительности работы троллейбусов на линии в день (увеличение с 8 до 12 часов);
- установление размера покрытия расходов доходами от сбора проездной платы;
- установление в договорах на перевозку автобусами общего типа, используемых как маршрутное такси минимального размера покрытия расходов доходами не ниже 80%;
- установление минимального размера рентабельности коммерческих перевозок по заказным перевозкам 20%, по автобусам - экспресс 20%, по маршрутным такси 35%, по междугородным маршрутам 20%.

Б) Создание внебюджетного фонда за счет средств от продажи проездных документов, взимания штрафов, отчисления от доходов за коммерческие перевозки, поступления от продажи лицензий, сдачи в аренду помещений ГПТ и т.д. Кроме того, за счет этого фонда будут покрыты убытки, приобретение транспортных средств и развитие транспортной инфраструктуры.

Автор считает, что процесс реформирования системы ГПАТ целесообразно осуществлять поэтапно, по следующим основным направлениям:

- ✓ создание условий для развития рынка пассажирских транспортных услуг на основе разработки и реализации финансово-тарифной политики;
- ✓ рационализации организации пассажирских перевозок, совершенствование работы единой автоматизированной городской информационной системы и организационной структуры пассажирского автотранспортного комплекса;
- ✓ совершенствование законодательно-правовой базы по государственному регулированию и поддержке, а также развития предпринимательской деятельности при осуществлении пассажирских перевозок и др.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

А) публикации в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации:

1. Мониторинг рынка услуг пассажирского транспорта в регионах Республики Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета № 2/7 (123). Серия экономических наук. -Душанбе: «Сино», 2013. -С. 161 – 166 (0,4 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,2 п.л.).
2. Оценка конкурентоспособности региональных транспортных предпринимательских структур в Республике Таджикистан // Вестник Таджикского технического университета № 1(25). Серия экономических наук. -Душанбе: ТТУ. 2014. -С. 101– 107 (0,44 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,22 п.л.).
3. Некоторые особенности тарифного регулирования на пассажирском транспорте в Республике Таджикистан // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (135). Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино». 2014. -С. 108–113 (0,4 п.л.) (в соавт., автором – 0,2 п.л.).
4. Государственная поддержка предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг // Вестник Таджикского технического университета № 3 (27). Серия экономических наук. - Душанбе: ТТУ, 2014.- С.74 – 77 (0,3 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,15 п.л.).

5. Анализ рынка пассажирских автотранспортных услуг на основе концепции маркетинга // Вестник Таджикского национального университета № 2/3 (165). Серия экономических наук. -Душанбе: «Сино», 2015. -С. 244 – 249 (0,4 п.л.).

Б) публикации в других научных изданиях:

6. Малое предпринимательство: роль проблемы и перспективы развития // Материалы 3 - ей международной научно-практической конференции (часть II), ТУТ (г. Душанбе, 2-3 ноября 2012 года). – Душанбе: «Офсет», 2012. – С.61-66 (0,4 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,2 п.л.).

7. Оценка факторов влияющих на развитие транспортных услуг в регионе // Материалы республиканской научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава ТГУК (г. Душанбе, 24-25 мая 2013 года).- Душанбе, «Сумани Кудрат», 2013.- С. 160– 164 (0,3 п.л.).

8. Исследование развития услуг пассажирского транспорта за рубежом // Материалы второй международной научно-практической конференции (часть II), ТГУК (г. Душанбе, 16-17 мая 2014 года).- Душанбе: «Сумани Кудрат», 2014.- С.55– 57 (0,2 п.л.).

9. Некоторые особенности инвестиционного обеспечения предпринимательской деятельности на современном этапе // Проблемы инвестиционного обеспечения инновационного развития предпринимательской деятельности в Республике Таджикистан //Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 18-19 февраля 2014 года).– Душанбе: ТНУ. 2014.- С.223– 227 (0,3 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,15 п.л.).

10. Некоторые особенности региональной транспортной политики на современном этапе // Проблемы инвестиционного обеспечения инновационного развития предпринимательской деятельности в Республике Таджикистан // Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 18-19 февраля 2014 года).– Душанбе: ТНУ. 2014. - С.243– 248 (0,4 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,2 п.л.).

11. 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 (0,25 п.л.).

12. Некоторые проблемы развития пассажирского транспорта на современном этапе // Вестник Таджикского государственного университета коммерции № 3 (12). – Душанбе: «Сумани Кудрат», 2015.- С.42–46 (0,3 п.л.).

13. Развитие рынка пассажирских автотранспортных услуг на основе логистической концепции // Вестник Таджикского государственного университета коммерции № 4 (12). – Душанбе: «Сумани Кудрат», 2015. - С. 24 – 27 (0,25 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,12 п.л.).

14. Оценка современного состояния и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг г. Душанбе // Транспортные системы Сибири //Материалы международной научно-практической конференции (часть I) (г. Красноярск 7-8 апреля 2016 года).– Красноярск: «Библиотечно-издательский комплекс» СФУ, 2016.- С.123– 130 (0,5 п.л.) (в соавторстве, авторских – 0,4 п.л.).