

УДК 656.072:338.46(575.3)

*На правах рукописи*

**ФАЙЗУЛЛОЕВА САРВИНОЗ ДЖУМАЕВНА**

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ УСЛУГАМИ  
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 - 2019

Работа выполнена на кафедре экономики предприятия и предпринимательства  
Таджикского национального университета

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

**Официальные оппоненты:** **Капустина Надежда Валерьевна**,  
доктор экономических наук, доцент,  
профессор кафедры «Экономика  
транспортной инфраструктуры и управление  
строительным бизнесом» ФГБОУ ВО  
«Российский университет транспорта  
(МИИТ)»,  
**Бегмуродов Сангинмурод Шамсидинович**,  
кандидат экономических наук, доцент,  
заведующий кафедрой инвестиционного  
менеджмента и маркетинга Технологического  
университета Таджикистана

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

Защита состоится «12» февраля 2020 года в 12<sup>00</sup> часов на заседании  
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,  
1/2.

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

Автореферат разослан «\_\_\_» января 2020 г.

**Ученый секретарь**  
**диссертационного совета,**  
**к.э.н., доцент**

**З.Х. Кадырова**

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования.** В условиях углубления рыночных отношений значительно возрастает роль и значение транспорта в улучшении обслуживания экономики и населения, как в городах, так и в сельской местности. При этом ведущее место занимает городской пассажирский автотранспорт, имеющий высокую социальную значимость, связанной с увеличением городского населения, созданием новых производственных и инфраструктурных объектов, а также развития городской территории.

Анализ показывает, что городской пассажирский транспорт, удовлетворяя возрастающий спрос населения, занимает центральное место в структуре городского хозяйства и успешно участвует в обеспечении социально-экономического развития городов.

С другой стороны, развитие городов и их агломерация ставит новые важнейшие задачи перед всеми видами городского транспорта и особенно пассажирским автотранспортом для своевременного удовлетворения растущих потребностей населения к высокому качеству обслуживания при выполнении пассажирских перевозок.

В настоящее время пассажирский автомобильный транспорт в Таджикистане является основным видом транспорта при осуществлении городских, сельских, пригородных и международных перевозок, а также имеющий необходимый парк транспортных средств.

При этом важнейшая роль услуг городского пассажирского автотранспорта заключается в обеспечении экономии времени жителей, обеспечении доставки населения к местам работы, а также влияет на эффективное функционирование отраслей и сферы экономики. С другой стороны городской пассажирский транспорт способствует получению социального эффекта от улучшения доступности медицинских и образовательных учреждений, объектов культуры, торговли, физической культуры и спорта при удовлетворении их спроса на эти и другие различные виды услуг.

Однако существующие социально-экономические проблемы, связанные с ростом тарифов, падением платежеспособного спроса, инфляцией, возрастанием стоимости топлива и запчастей, значительно осложнили деятельность городских автотранспортных предприятий, а также их транспортной инфраструктуры. Другой проблемой, считается негибкая тарифная политика, переход к свободной системе конкуренции, наличие определенных категорий населения пользующихся льготами для проезда, слабое внедрение современных методов оплаты проезда в городе.

Анализ современного состояния и развития услуг городского пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан, ее областях и в г. Душанбе, с учетом реализации Национальной стратегии развития страны на период до 2030 года,<sup>1</sup> показывает, что городской пассажирский транспорт не в достаточно полном объеме отвечает параметрам, характеризующих качество оказываемых услуг городским населением в условиях развития конкурентных отношений. При этом требует уточнения формирующая стратегия и основные направления перспективного развития городского пассажирского автомобильного транспорта.

**Степень научной разработанности проблемы.** В условиях рыночной системы комплексному исследованию вопросов совершенствования транспортного обслуживания в городах посвящены труды зарубежных, российских и таджикских ученых 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,

---

<sup>1</sup> Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.-Душанбе: «Шарки озо», 2017.-103с.

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.Улицкая,, П.Д. Ходжаева, В.В. Циганова, С.М. Цукеберга, В.В. Щербакова и др.

Вопросы функционирования городского пассажирского транспорта изучены в работах: Анисимова А., Блатнов М.Д., Большаков А.М., Бояринцев Б., Варелопуло Г.А., Володин Е.П., Грановский Б.И., Гудков В., Джумаев Д.Д., Ефремов И.С., Зырянов В.В., Жабин А.П., Миротин Л.Б., Персианов В., Раджабов Р.К., Родионов А., Резер С., Сафронов Э.А., Спирын И.В., Татарский Б.Я., Ташбаев И.Э., Ходжаев П.Д., Улицкий М.П., Яцукевич В.И. и др. Ряд аспектов функционирования городских пассажирских автотранспортных предприятий рассмотрены в трудах Л.А.Бронштейна, В.Бычкова, А.Ю.Шонина, А.А.Ружило, З.Е. Анисимова и др.

Исследование вопросов конкурентоспособности и оценки городского пассажирского транспорта рассмотрены в работах: С.Аболонина, И.Ансоффа, О.Бобоева, Будриной Е., Р. Ватермана, А.Глухова, Е.Дихтля, М.Ермоловой, В.Ефремова, З.П.авьялова, З.Зайнашевой, Т.Каретниковой, Т.Коно, И. Лифица И., И.Максимовой, А. Мищенко, Р.К. Раджабова, Н.М.Улицкой Х.Н. Факерова, Р. Фатхутдинова А.С., Фохакова, Ф.М.Хамроева, П.Д.Ходжаева, Й. Шумпетера, А.Юданова и др.

Вместе с тем различные аспекты исследуемой проблемы в условиях развития рыночных отношений, далеки от своей изученности и завершенности.

В выполненных исследованиях недостаточно изученными остаются вопросы развития городской транспортной системы, организации и управления обслуживания, внедрения автоматизированных систем, разработки оптимальных маршрутов, совершенствования государственного регулирования транспортного обслуживания, взаимодействия между различными видами транспорта, нахождения рациональных способов оплаты проезда, а также развития новых видов городского пассажирского транспорта, что требует проведения специального исследования.

Кроме того в современных условиях недостаточно изученными считаются вопросы развития системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта. Всё вышеизложенное определило актуальность диссертационной работы, ее теоретико-научную и практическую значимость.

**Цель и задачи диссертационного исследования.** Целью диссертационного исследования является теоретическое обоснование и разработка рекомендаций по развитию системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночных отношений.

Достижение поставленной цели требует решения таких задач:

- исследовать место и значение рынка услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях развития рыночных отношений;
- изучить методические основы организации и управления городских пассажирских автомобильных перевозок, а также изучить зарубежный опыт организации и управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рынка;
- рассмотреть концептуальные основы развития системы городского общественного транспорта и проанализировать современное состояние и развитие услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе;
- осуществить экономико-математическое моделирование организации и управления оказания услуг городского пассажирского транспорта;
- формировать стратегию развития городского пассажирского автомобильного транспорта, а также оценить качество городских и корпоративных пассажирских перевозок;
- разработать основные направления системы организации управления оказания услуг городского пассажирского транспорта в г. Душанбе.

**Теоретико-методической базой** диссертации явилась рыночная экономическая теория, влияющая на осуществление экономических реформ, разработанная в трудах зарубежных и российских экономистов и ученых Таджикистана, нормативно-правовые документы Республики Таджикистан в области городских пассажирских перевозок и решения социально-экономических проблем.

При подготовке диссертационной работы использованы различные источники, научные разработки, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, министерств и ведомств, Хукумата города Душанбе и результаты проведенных обследований автором.

В процессе выполнения диссертационной работы применялись методы индукции и дедукции, экономико-математического анализа и экономического моделирования, метод сравнения и аналогий, статистические методы и множественный корреляционно-регрессионный анализ.

**Объектом исследования** является пассажирский транспорт города Душанбе.

**Предметом исследования** являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе организации управления и развития пассажирского транспорта и оказания услуг городскому населению в условиях развития конкуренции.

**Научная новизна исследования:**

1. развиты теоретико-методические аспекты функционирования рынка услуг городского пассажирского транспорта, а также уточнены методические основы организации управления и пути повышения эффективности оказания услуг населению в городах;

2. изучен зарубежный опыт организации управления и финансирования рынка услуг городского пассажирского транспорта и на их основе уточнены основные задачи местных органов исполнительной власти, их роли в улучшении поддержки данного вида транспорта в городе Душанбе;

3. дана оценка современного состояния и развития рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе с учетом рассмотрения концептуальных основ развития системы городского общественного транспорта и выявлены основные причины, негативно влияющие на работу различных видов государственного и частного городского пассажирского автомобильного транспорта;

4. разработана и реализована экономико-математическая модель организации и управления услуг городского пассажирского транспорта с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий и влияния структурных параметров на оказание городских пассажирских перевозок;

5. предложена стратегия развития городского пассажирского автомобильного транспорта, дана оценка качества городских и корпоративных пассажирских перевозок с учетом их конкурентоспособности на основе выявления факторов, влияющих на уровень городских автобусных перевозок, а также расчета параметров, характеризующих деятельность пассажирских АТП;

6. обоснованы и разработаны приоритетные направления системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе, предусматривающие оптимизацию городской маршрутной сети и системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта, создания условий для осуществления корпоративных перевозок, совершенствования функционирования единой автоматизированной системы управления городским транспортом, а также развития современной системы оплаты проезда, определения перспективных параметров обслуживания населения и современных видов транспорта (подвесной и подземный метро, легкие виды рельсового транспорта) на период до 2030г.

**Практическая значимость** диссертационной работы и полученных результатов состоит в решении вопросов оказания городских и корпоративных пассажирских перевозок. Важное значение имеет экономико-математическое моделирование организации и управления городских и корпоративных пассажирских перевозок, оценки качества городских и корпоративных пассажирских перевозок, а также

совершенствование организации и управления городских и корпоративных пассажирских перевозок в г. Душанбе.

**Реализация результатов диссертационной работы.** Полученные результаты использованы городскими пассажирскими транспортными предприятиями различных видов собственности, местными органами государственной власти при принятии решений о развитии городской пассажирской транспортной системы, а также в процессе организации управления предоставления услугами городского пассажирского транспорта.

Научно-методические положения автора использованы в учебном процессе при чтении дисциплин «Экономика транспортных предприятий», «Основы предпринимательской деятельности», «Экономика и управление сферы услуг» для студентов экономических специальностей вузов Таджикистана.

**Область исследования.** Тема диссертационной работы соответствует Паспорту 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; 1.6.124- Формы государственной поддержки отечественных производителей в сфере услуг.

**Апробация диссертации.** Основные положения диссертации доложены и одобрены: на научно-практических конференциях, семинарах и форумах Таджикского национального университета (2010-2019 гг.), Таджикского государственного университета коммерции (2015-2019 гг.) и другие.

**Публикации.** Основные положения диссертации опубликованы в 12 научных работах общим объемом авторского текста 7,92 п.л. в том числе четыре статьи в рецензируемых изданиях ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

**Структура и объем диссертационного исследования.** Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения и приложения, списка литературы из 183 наименований и изложена на 161 странице машинописного текста, включает 28 таблиц, 15 рисунков и 2 приложения.

## **II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

**1. Развита теоретико-методические аспекты функционирования рынка услуг городского пассажирского транспорта, а также уточнены методические основы организации управления и пути повышения эффективности оказания услуг населению в городах**

В работе отмечается что, проводящие реформы доказали преимущества рыночной модели ведения хозяйственной деятельности в Таджикистане, учитывая поведение саморегулируемого рынка. Мировой опыт показывает, что рынок является важным механизмом регулирования деятельности субъектов экономики и устанавливает взаимовыгодные связи между производителями и потребителями. С другой стороны, рынок следует рассматривать как экономическую категорию среды понятий экономической теории. При этом на основе реализации осуществляется обмен товаров/услуг/работ в стоимостном эквиваленте, также рынок катализирует развитие системы оказания услуг, выполнение работ и производство, через механизм конкуренции и дает возможность потребителям, полностью удовлетворять свой спрос.

Происходящие изменения между субъектами транспортного комплекса способствовало введению в оборот термины «рынок транспортных услуг» или «транспортный рынок», «рынок услуг городского транспорта», «рынок услуг сельского транспорта», а также по видам транспорта. На основе изучения литературных источников автором выявлено, что нет единого подхода в формировании этого понятия.

В современных условиях в исследовании рынка транспортных услуг приоритетным считается изучение его свойств, качеств и основных элементов. Важными автор считает общие законы, закономерности, тенденции, факторы, определяющие состояние и развитие экономических отношений на данном рынке, а также и на региональном уровне.

В диссертации автор отмечает, что рынок транспортных услуг и его разновидности следует рассматривать как саморегулируемую систему, в которой определяются потребности экономики и населения в транспортных услугах, с учетом выделения сферы воздействия государства на основе эффективного использования механизма регулирования.

По мнению автора под рынком автотранспортных услуг следует рассматривать сводящих вместе продавцов и покупателей транспортных услуг с целью удовлетворения их спроса в реальном масштабе. При этом следует выделить различные сегменты этого рынка в городе, сельской местности, пригородной зоны, междугородной и международной сообщениях. Таким образом, под рынком транспортных услуг (РТУ) понимается система с помощью, которой автотранспортные предприятия (АТП) определяют цену/тариф, другие параметры оказываемых автотранспортных услуг в конкретных территориальных преобразованиях.

В работе автор выделяет следующие этапы эволюции рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: анализ и оценка существующих форм экономических отношений между субъектами рынка; организация и планирование транспортного обслуживания; развитие организации управления рынка транспортных услуг с целью повышения качества оказываемых услуг населению.

В условиях рыночных отношений, автор, учитывая происходящие изменения, отмечает, что следует рассматривать взаимосвязь с определением параметров рынка. Однако развитие рынка транспортных услуг способствует достижению положительного экономического результата за определенный период времени. С другой стороны, внедрение инноваций является важным условием прогнозирования спроса на услуги на рынке транспортных услуг.

Динамичное развитие экономики в стране определяет приоритетные направления по развитию рынка автотранспортных услуг в целом по стране, ее областей, городов и районов. При этом региональный транспортный рынок может стать основным стимулятором экономического развития определенной территории (города, региона), важным ресурсом, считающий основой для развития другие сферы народного хозяйства.

Основной и важной целью государственного регулирования рынка транспортных услуг является создание совершенного рынка услуг с учетом обеспечения высокого качества оказываемых услуг, рационального использования материально-трудовых и финансовых ресурсов. В этих условиях рынок транспортных услуг также связан с высокотехнологичной материально-технической базой транспортных предприятий, особенно пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП).

Анализ опыта организации управления и регулирования системы пассажирского автомобильного транспорта показывает, что данная система не всегда поддается эффективному управлению, наряду с этим, все условия, способствующие эксплуатации пассажирского автомобильного транспорта, в целом характеризуют существующее состояние транспортного комплекса в целом. В связи с этим на основе изучения функционирования пассажирского автотранспорта Таджикистана, автором определены параметры, характеризующие данную систему.

Важным параметром, характеризующим пассажирский автомобильный транспорт, а также главным фактором, который содействует социально-экономическому развитию, является территория. Показатели территории влияют на выбор подвижного состава, вид транспорта, формы организации транспортного обслуживания, неравномерность и сезонность пассажиропотока и др. Приоритетным при организации управления развитием системы оказания услуг городскому населению считается выбор рациональных форм их оказания пассажирским автомобильным транспортом.

По результатам проведенного исследования, изучения внутреннего устройства рынка, а также воздействия факторов внешней среды на функционирование транспортного рынка, автором предлагается следующая схема модели рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в городах (рис.1).

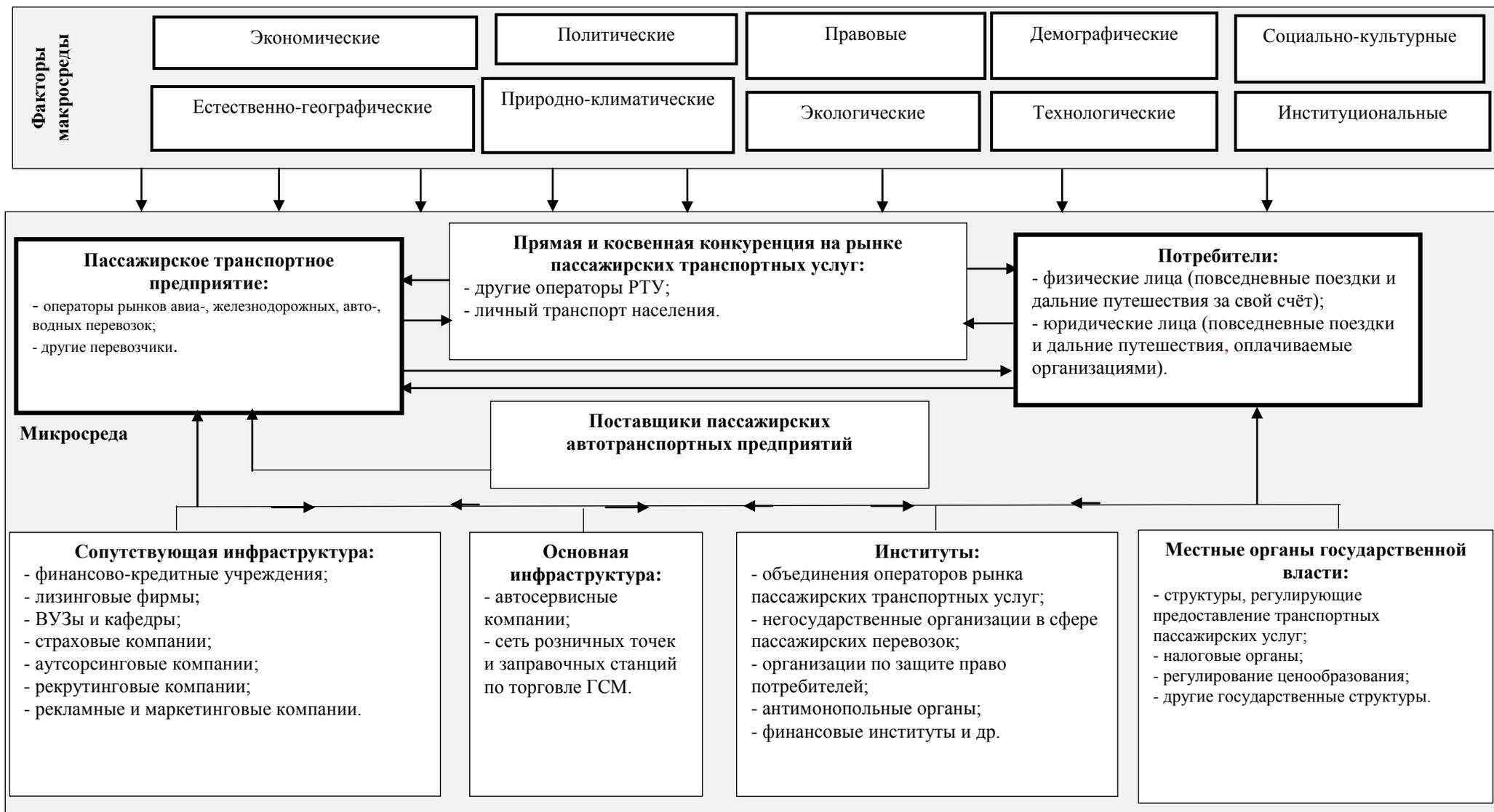


Рисунок 1- Структура существующей модели рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта в городах

По мнению автора, на сегодняшний день важнейшими целями развития городского пассажирского автомобильного транспорта должны стать: повышение безопасности на автомобильных дорогах; снижение затрат времени пассажиров на поездки; повышение комфортабельности используемых транспортных средств; увеличение транспортных услуг на линии и за их счет оптимизации перевозок; совершенствование работы городских транспортных предприятий и повышение их конкурентоспособности.

В диссертации для решения этих задач автор отмечает, что следует уделить внимание, исследованию всех компонентов этой системы, учитывая экономические возможности транспортных операторов обслуживающих маршрутов, а также уровень развития городского пассажирского автомобильного транспорта. Также целесообразным считает устранение этих недостатков не только на городском уровне, но и в сельских районах и населенном пункте, рационализируя координацию работы пассажирского автомобильного транспорта. При этом особое внимание следует уделить улучшению взаимодействия между различными видами транспорта на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта.

В настоящее время услуги городского пассажирского автомобильного транспорта способствуют социально-экономическому развитию города и страны в целом. При этом важное место отводится исследованию методических основ их организации управления, а также их различных видов. В диссертации выделены важнейшие задачи для совершенствования рациональной системы организации управления городских пассажирских перевозок.

По мнению автора, оценка современного состояния городского пассажирского автомобильного транспорта страны показывает, что существующие городские пассажирские АТП являются убыточными, а также в их деятельности наблюдается нехватка материальных и финансовых ресурсов, наличия конкурентов из-за роста подвижного состава частных, низкое качество обслуживания населения города.

В городе Душанбе стабильное развитие пассажирского автомобильного и электрического транспорта зависит от быстрого реагирования на происходящие рыночные преобразования. Поэтому в диссертации рассмотрена структурная модель процесса взаимодействия между субъектами рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта. Установлено, что поведение субъектов рынка услуг городского пассажирского автотранспорта в основном направлено на диверсификацию транспортно-перевозочной деятельности. Кроме того, в диссертации автором выявлены особенности и проблемы организации управления и развития пассажирских автомобильных перевозок, а также противоречия в области институциональной организации управления городских пассажирских перевозок. При этом важным аспектом на этом рынке автор считает дифференциацию транспортного обслуживания по уровням, возможностям и спроса населения в перевозках, которая способствует повышению эффективности и конкурентоспособности оказываемых транспортных услуг.

## **2. Изучен зарубежный опыт организации управления и финансирования рынка услуг городского пассажирского транспорта и на их основе уточнены основные задачи местных органов исполнительной власти и их роли в улучшении поддержки данного вида транспорта в городе Душанбе**

Эффективность организации управления оказания транспортных услуг в зарубежных странах состоит в том, что во многих городах пассажирские перевозки осуществляются многими видами автотранспорта. Данная цель достигнута с учетом централизованного управления городского пассажирского транспорта. Пассажирский автотранспорт консолидирован в единые объединения в Софии, Будапеште, Берлине и других городах.

Автор работы считает, что «в зарубежных странах, таких как ФРГ, Франция, Нидерланды, Бельгия и других Европейских странах важную роль в обеспечении

эффективности организации управления ПАТ, играют муниципальные власти. При этом, муниципальные власти владеют большей долей городских ПАТ. В ФРГ кооперация различных видов пассажирского транспорта происходит в виде тарифных и эксплуатационных объединений VV (Verkehrs verbund), а в крупнейших городах и агломерациях функционируют организационно-тарифные объединения.

В городе Токио (Япония) более 72,0 % всех общественных пассажирских перевозок осуществляются предприятиями JNR и частными городскими железными дорогами, они формируют совместную тарифную политику и организацию перевозок по единой железнодорожной транспортной сети города.

Во многих Американских городах, пассажирский общественный транспорт принадлежит нескольким транспортным предприятиям, находящимся в государственной и частной собственности. Это отрицательно влияет на уровень удовлетворения спроса жителей в пассажирском транспортном обслуживании. В таких условиях оптимизацию деятельности транспортных предприятий осуществляют в направлении совершенствования информационного обеспечения и улучшения маршрутной сети, а также согласования расписаний.

Опыт показывает, что во всем мире, начиная с 90-х годов прошлого века, намечается ужесточение роли муниципальных советов в организации транспортного процесса, они осуществляют строительство и ремонт автомобильных дорог и аэродромов; контроль за движением (безопасность, правила, светофоры, разметки и т. п.); лицензирование фирм и организация тендеров на концессионирование транспортных средств и отдельных маршрутов; организация договорных или контрактных отношений.

По мнению автора, важным считается осуществление приватизационных процессов общественного пассажирского транспорта во всех странах ЕС и Америки, а также СНГ. Переход системы городского пассажирского транспорта на коммерческую основу предполагает извлечение прибыли от оказания пассажирских перевозок на основе оптимизации процесса их организации управления.

В диссертации автором выделены особенности функционирования системы ГПТ в странах ЕС, которая заключается в наличии множества коммерческих операторов, а также в Швеции и Дании на рынке городских общественных пассажирских перевозок функционируют крупные транспортные предприятия. Государственные транспортные предприятия в Финляндии оказывают пассажирские транспортные услуги, если данный сегмент рынка транспортных услуг представляет интерес для них. При этом государство контролирует деятельность частных предпринимательских структур путем выдачи лицензий на общественные пассажирские перевозки. Кроме того в городах ЕС как Париж, Лондон, Копенгаген и Стокгольм наблюдается жесткое государственное регулирование пассажирских общественных перевозок, и со стороны государства определяются ограничения по объемам финансирования. При этом растет ответственность пассажирских транспортных предприятий по доходам от владения и управления транспортной сетью.

По мнению автора, в США и странах ЕС существует ряд платных дорог, а также система ограниченного въезда в центральные части города. Данные меры позволяют сократить количество личного автотранспорта, снизить интенсивность движения внутри платной зоны и по платным дорогам, сократить время путешествия и собрать дополнительные средства, которые могут быть направлены на дальнейшее развитие транспортной системы городов и их транспортной инфраструктуры.

Во всех странах мира и СНГ доходы от действующих тарифов покрывают 50 % расходов на осуществление городских пассажирских перевозок, а доходы предприятия пассажирского автомобильного транспорта покрывают от 23 до 76% эксплуатационных затрат, а остальная часть этих расходов возмещается государственными субсидиями. Поэтому важным автор считает изучение опыта зарубежных стран по организации

управления и финансированием рынка услуг городского пассажирского транспорта, а также использования различных систем оплаты проезда.

В работе проведен анализ долевого участия органов исполнительной власти в финансировании пассажирского автомобильного транспорта в зарубежных странах. На основе анализа существующей организационной структуры управления городским пассажирским транспортом за рубежом установлено, что в большинстве стран функции управления осуществляют местные органы управления. Поэтому используя зарубежный опыт организации управления городского пассажирского автомобильного транспорта и в Республике Таджикистан, автором уточнены задачи государственных органов исполнительной власти и предприятий пассажирского автомобильного транспорта.

В диссертации на основе изучения зарубежного опыта автор считает, что функционирование и развитие городского пассажирского транспорта необходимо осуществлять на принципах конкуренции и повышения эффективности государственных пассажирских автотранспортных предприятий, а также других транспортных предприятий различных форм собственности на данном сегменте рынка.

**3. Дана оценка современного состояния и развития рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе с учетом рассмотрения концептуальных основ развития системы городского общественного транспорта, выявлены основные причины, негативно влияющие на работу различных видов государственного и частного городского пассажирского автомобильного транспорта**

В диссертации уточнены концептуальные основы, рассмотрены основные направления совершенствования концептуальных основ развития городского пассажирского транспорта, предусматривающие: стратегическое и оперативное управление; управление посадкой и высадкой пассажиров; планирование и проектирование остановочных пунктов маршрута; организацию и планирование движения на маршрутах; оперативное регулирование движения на основе сигналов светофоров; организацию косвенных мероприятий по поддержке. Кроме того рассмотрена структурная модель взаимосвязи функций управления на городском общественном транспорте и выделены концептуальные основы в области развития транспортно-экономических отношений при оказании услуг пассажирским автотранспортом населению города.

На основе анализа городских пассажирских перевозок в диссертации установлено, что для средних и больших городов, удельный вес перевозок пассажиров автобусами растет, а для малых городов автобусные перевозки являются основными. Сейчас территория города Душанбе составляет 126,6 кв. км и численность населения на 1.01.2018г. - 831,4 тыс. человек (табл. 1.)

Таблица 1

Тенденции роста населения в городе Душанбе за 2010-2017 годы

Показатели	Годы					
	2010	2012	2014	2015	2016	2017
Количество населения, тыс. чел.	730,5	760	790	802,7	816,2	831,4
Абсолютное отклонение	24,5	39,5	42,8	12,7	13,5	15,2
Коэффициент прироста	1,03	1,07	1,039	1,016	1,017	1,018

Источник: составлено на основе: Социально-экономическое положение города Душанбе в 2017 году: статистический сборник.- Душанбе: ГУ АСПРТ, 2018.-414с.

Из таблицы 1 видно, что за 2010-2017 годы население города увеличилось на 13,81%.

В диссертации проведена оценка динамики индексов, характеризующих основные показатели социально-экономического положения в городе Душанбе за 2012-2017 годы и установлено, что за рассматриваемый период наблюдается рост индексов основных социально-экономических показателей города Душанбе, кроме экспорта и ввода в действие жилых домов.

В настоящее время городские пассажирские перевозки осуществляются на заключенных контрактах между исполнительным органом государственной власти г. Душанбе с пассажирскими АТП и частными предпринимательскими структурами по утвержденным маршрутам. Результаты анализа тенденции роста объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта в г. Душанбе за 2010-2017 годы приведены в табл.2.

Таблица 2

Тенденция роста объема пассажирских перевозок всеми видами транспорта по городу Душанбе (млн. пасс.)

Виды городских пассажирских перевозок	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2017г. к 2010г., в %
Всего	215,5	216,02	217,8	216,6	218,3	229,2	232,5	243,0	112,76
Автобусный	195,3	195,7	196,4	195,1	195,5	206,1	208,8	218,8	112,03
легковой таксомоторный	10,6	10,7	10,8	10,9	12,6	12,7	12,8	12,9	121,70
Электрический	9,6	9,8	10,6	10,6	10,2	10,4	10,9	11,3	117,71

Источник: составлено автором на основе: Статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.

Из таблицы 2 видно, что за рассматриваемый период соответственно общий объем городских пассажирских перевозок, автобусным, таксомоторным и электрическим транспортом увеличился на 12,76; 12,03; 21,70 и 17,71%. При этом выявлено доля различных видов транспорта в общем объеме пассажирских перевозок и в пассажирообороте г. Душанбе (табл. 3).

Таблица 3

Характеристика удельного веса различных видов транспорта в общем объеме пассажирских перевозок и в пассажирообороте г. Душанбе (на 01.01.2018г.)

№ п/п	Вид транспорта	Объем перевозок, млн. пасс	Доля, %	Пассажирооборот, тыс. пасс-км	Доля, %
1	Автотранспорт общего пользования	112,81	46,43	1274,75	41,01
2	Ведомственный автотранспорт	21,38	8,79	288,84	9,29
3	Частный автотранспорт	108,81	44,78	1545,10	49,70
	Всего	243,0	100,00	3108,69	100,00

Источник: расчеты автора

Анализ таблицы 3 показывает, что в общем объеме пассажирских перевозок удельный вес автомобильного транспорта составляет 46,43%, ведомственного транспорта 8,79 и частный автомобильный транспорт-44,78%, а в общем пассажирообороте соответственно их удельный вес составляет 41,01; 9,29 и 49,70 процентов.

В диссертации проведен анализ объема перевозок пассажиров по ПАТП г. Душанбе (табл.4).

Таблица 4

Объем оказываемых услуг государственными транспортными предприятиями населению города Душанбе за 2017год

№ пп	Предприятия	Объем перевозок (тыс. пасс.)	Доля, %
1	КГУП «Автобус-1»	48,06	42,60
2	КГУП «Автобус-2»	34,35	30,45
3	КГУП «Автобус-3»	19,32	17,13
4	КГУП «Троллейбус»	11,08	9,82
	Итого	112,81	100,0

Источник: составлено на основе: Статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2018.-414с.

Данные таблицы 4 свидетельствуют о том, что в общем объеме пассажирских перевозок в городе имеет КГУП «Автобус-1» и его удельный вес составляет - 42,60 процентов. Кроме того в диссертации важное место отведено изучению тенденции роста объема перевозок по видам оказываемых услуг городским транспортом в г. Душанбе 3-мя государственными унитарными автопредприятиями, 28-ми частными пассажирским автотранспортными предприятиями и троллейбусным предприятием. В целом, объем перевозок и пассажирооборот соответственно в государственных коммунальных предприятиях возросли на 15,6 и 16,37%, на частном секторе 9,14 и 11,15% и в целом по городу на 12,22 и 13,48%.

В работе автором изучена тенденция роста объема перевозок по видам оказываемых услуг городским транспортом в г. Душанбе за 2010-2017 годы (табл.5).

Таблица 5

Тенденция роста объема перевозок по видам оказываемых услуг городским транспортом в г. Душанбе за 2010-2017 годы

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Объем перевозок, млн. пасс., в том числе:	204,9	205,5	207,0	205,7	205,7	216,5	219,7	230,1
Пассажиры пользующие проездные билеты и ситикарты, млн пасс.	1,84	2,47	2,89	2,88	2,92	3,14	3,23	3,43
Удельный вес,%	0,9	1,2	1,4	1,4	1,42	1,45	1,47	1,49
коммерческие перевозки, млн. пасс.	134,0	141,8	142,84	141,32	142,51	149,5	151,00	157,64
Удельный вес,%	65,40	69,00	69,00	68,70	69,28	69,05	68,73	68,51
льготные пассажиры, млн.пасс.	69,6	61,23	61,27	61,50	60,27	63,86	65,47	69,03
Удельный вес,%	33,7	29,8	29,6	29,9	29,3	29,5	29,8	30,0

Источник: рассчитано автором на основе данных ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» города Душанбе».-Душанбе,2018.-169с.

Согласно данным таблицы 5 за рассматриваемый период наблюдаются изменения в удельном весе пассажиров пользующиеся проездными билетами и ситикартами от 0,9 до 1,49, льготных пассажиров от 69,6 до 69,03% и коммерческих перевозок от 65,4 до 68,51%.

В диссертации изучена структура автомобильного парка в г. Душанбе, и установлено, что в общей структуре парка наибольший удельный вес имеют микроавтобусы Хундай-старекс (60,90%), Мерседес-спринтер (18,6%), автобусы Лиаз-5256 (5,00%) и ПАЗ (4,70%) и на городских маршрутах работают 84 единиц троллейбусов. Однако их техническое состояние находится на низком уровне, что делает их неконкурентными с частными микроавтобусами. Кроме того в диссертации дана оценка схемы размещения автотранспортных предприятий в городе Душанбе, исследовано наличие автобусных, микроавтобусных и троллейбусных маршрутов. Изучено изменение коэффициента использования транспортных средств различными собственниками в городских маршрутах по дням недели. Установлено, что он изменяется от 0,64 до 0,84, что свидетельствует о неполном использовании транспортных средств при осуществлении

городских перевозок. Кроме того, в диссертации, по мнению автора, при организации управления городским пассажирским транспортом важным считается изучение пассажиропотоков. В связи с этим, в работе проведено выборочное обследование пассажиропотоков в городских автобусных маршрутах по дням недели и установлено, что коэффициент пассажиропотока по дням недели изменяется соответственно таким образом: 1,00; 0,85; 0,87; 0,85; 0,87; 0,82 и 0,80. Эти результаты автором использованы при совершенствовании организации перевозок автобусным транспортом в городе Душанбе. Кроме того, в диссертации дана оценка действующей структуры управления пассажирским автомобильным транспортом в г. Душанбе и государственного коммунального учреждения «Душанбенаклиётхадамотрасон», а также рассмотрены вопросы организации диспетчерской службы, установления стоимости проезда и ее оплаты в городе Душанбе.

В диссертации на основе результатов анализа выявлены следующие недостатки при предоставлении услуг городским пассажирским автомобильным транспортом: высокий уровень физического и морального старения пассажирского автомобильного парка, способствующий росту суммарных транспортных расходов; возрастание количества автобусов малой вместимости и уменьшение автобусов большой вместимости; уменьшение провозных возможностей госавтотранспорта, из-за роста количества частного транспорта; увеличение расходов жителей, за оплату своей поездки; увеличение расходов на функционирование городского пассажирского транспорта, его основных видов и др. Для устранения указанных недостатков, автор важным считает разработку государственных программ развития городской пассажирской автотранспортной системы, а также создание системы парковок по городской территории, крупных остановок, введение мер экономического стимулирования совершения передвижения в городской центр, а также учет наполняемости салонов, разработку рационального расписания движения транспортных средств на маршрутах.

По мнению автора важным также считается разработка стратегии развития самыми пассажирскими АТП, направленная на достижение важнейших результатов по оказанию услуг на рынке пассажирского автомобильного транспорта г. Душанбе.

#### **4. Разработана и реализована экономико-математическая модель организации и управления услуг городского пассажирского транспорта с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий и влияния структурных параметров на оказание городских пассажирских перевозок**

В диссертации для разработки экономико-математической модели организации и управления услуг городского пассажирского транспорта, на основе использования метода экспертной оценки, автором проведен отбор факторов формирующих потребность городского жителя в его услугах. Для характеристики степени согласованности мнений экспертов использован коэффициент конкордации  $W$  Кендала, который определяется по формуле:

$$W=S/[1/12*n^2(m^3-m)-n \sum T], \quad (1)$$

где:

$n$ - число исследуемых важнейших факторов;

$m$  - число экспертов;

$T$  – показатель, связанный с рангами;

$S$  - сумма квадратов разностей рангов (отклонений от среднего).

Оценка статистической значимости  $W$  Кендала произведена с помощью  $\chi^2$  Пирсона, подчиняющиеся  $\chi^2$  - распределению с числом свободы  $(m-1)$ , которая рекомендуется рассчитать по формуле:

$$\chi^2 = S / [1/12 * n - m(m+1) - 1/n - 1 \sum T], \quad (2)$$

Для оценки значимости  $W$  Кендала вычисляемое значение  $\chi^2$  должно быть больше табличного, определенного числом степеней свободы ( $k = m - 1$ ), и уровнем  $m$ - вертикальной вероятности  $p$ . Результаты расчета коэффициента конкордации и проверки его значимости позволили получить такие результаты:

$$W = 0,54; \chi^2_{\text{расч.}} = 169,80;$$

$$\chi^2_{\text{табл.}} (\alpha = 0,07, k = m - 1 = 25) = 33,50;$$

$$\chi^2_{\text{расч.}} = 169,80 > \chi^2_{\text{табл.}} = 33,50.$$

Таким образом, следует формулировать вывод о том, что гипотеза о согласованности мнения экспертов, рассчитанная с помощью  $W$  Кендала, не отвергается. Результаты показывают, что между привлеченными экспертами существует согласованность о значимости отобранных влияющих факторов. Используя полученные результаты автором осуществлен отбор наиболее значимых факторов: общее число населения, млн. чел. ( $X_1$ ); обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек населения ( $X_2$ ); среднедушевые доходы населения ( $X_3$ ); средний размер семьи, чел. ( $X_4$ ); покупательная способность средней заработной платы, % ( $X_5$ ); валовый внутренний продукт на душу населения, сомони ( $X_6$ ); объем розничного товарооборота, млн. сомони ( $X_7$ ); расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони ( $X_8$ ); расходы бюджета на транспорт, млн. сомони ( $X_9$ ).

Разработанная экономико-математическая модель для расчета потребности населения в услугах городского пассажирского автомобильного транспорта ( $Y$ ) на основе использования стандартной программы regree 2.78 имеет следующий вид:

$$Y = -419,6 + 1040 \times X_1 - 0,7957 \times X_2 - 0,216 \times X_3 - 4,285 \times X_8 \quad (3)$$

$$\text{где: } R^2 = 0,975077; F_{\text{набл.}} = 48,896; F_{\text{крит.}}(0,01; 4; 5) = 11,39. F_{\text{набл.}} > F_{\text{крит.}}(0,01; 4; 5)$$

В целом результаты показывают о достоверности и адекватности полученных результатов, и разработанная экономико-математическая модель позволяет определить спрос населения г. Душанбе в услугах городского пассажирского автомобильного транспорта.

**5. Предложена стратегия развития городского пассажирского автомобильного транспорта, дана оценка качества городских и корпоративных пассажирских перевозок с учетом их конкурентоспособности на основе выявления факторов, влияющих на уровень городских автобусных перевозок, а также расчета параметров, характеризующих деятельность пассажирских АТП**

В настоящее время, по мнению автора, пассажирские предприятия, выполняющие городские пассажирские перевозки сталкиваются со многими нерешенными и сложными проблемами, они связаны с уровнем риска, сезонными колебаниями спроса на услуги городского транспорта, углублением конкурентных отношений, нехваткой финансовых средств и др., что усложняет процесс управления этими предприятиями. Для принятия стратегических решений необходимо провести классификацию процессов функционирования АТП на основе выделения технико-экономических, финансовых, социальных и других процессов. Поэтому в диссертации выделены основные этапы процесса производства и воспроизводства, а также классификация решений по управлению АТП на основе использования их экономического потенциала, выделены уровни описания стратегии развития предприятий и стратегия развития устойчивого городского транспорта, выделяя ключевые принципы развития с целью формирования приоритетов по развитию пассажирского транспортного комплекса города Душанбе.

Кроме того, автором обоснованы рекомендуемые индикаторы стратегии развития устойчивого транспорта в городе Душанбе с учетом качественных целей (табл.6).

Таблица 6

Индикаторы стратегии развития устойчивого транспорта

Индикатор	Статус на 2020 г.	Цель 2030 годы
Процент устойчивых видов транспорта (общественный транспорт, ходьба и велосипеды)	42,0	55,0
Процент коридором массовых скоростных перевозок	1,0	20,0
Количество коридоров массовых скоростных перевозок	1	10
Удельный вес жителей, проживающих в радиусе 500 метров от станции СОТ	12,0	60,0
Процент транспорта на автомагистралях	10,0	25,0
Смена вида транспорта с автомобиля на общественный транспорт	-	+20,0%
Снижение выбросов ПГТ	Точка отсчета	- 31,0%
Снижение общего количества пострадавших (погибших) в автомобильных авариях	141	92
Снижение количества пострадавших (погибших) среди пешеходов (в год)	85	40

Источник: расчеты автора

Кроме того, проведен анализ и оценка различных сценариев развития городского транспорта в Душанбе (табл. 7)

Таблица 7

Результаты оценки на основе анализа сценариев развития городского транспорта в г. Душанбе

Параметры	2020г.	2030 г.	
		инерционный	устойчивый транспорт
1.Средняя скорость движения автомобилей (км/ч), (утром-пик)	19,00	15,00	18,00
2.Средняя скорость движения общественного автотранспорта (км/ч), (утром -пик)	15,50	11,70	19,20
3.Общее время, потраченное на дорогу, ежедневно (автомобилистами и пассажирами), час	300,0	700,0	4000,0
4.Доля населения, живущего в 500 метрах от остановках массовых скоростных видов транспорта, %	8,0	18,0	49,0
5.Доля населения передвигающихся на велосипедах от общего количества совершенных поездок, %	Менее 0,5	1,5	6,0
6.Доля поездок устойчивыми способами передвижения (пешком, на велосипеде, общественным транспортом)	38,0	32,0	52,0
7.Количество передвижений, % на автомобилях и общая протяженность таких поездок (ежедневно)	1,13 М поездок/1 0,34 МКМ	1,85 М поездок/20,04 МКМ	1,37 М поездок/14,10 МКМ

Важным направлением автор считает развитие массовых коридоров общественного транспорта в виде интегрированной сети (табл.8).

Таблица 8

Развитие массовых коридоров общественного транспорта  
в виде интегрированной сети

Параметры	Легкий рельсовый транспорт (ЛРТ)	Скоростной автобусный транспорт (БРТ)
Поверхность	На земле	На земле
Приоритет	Максимально возможный	Частичный
Скорость	25-30 км/час	20-25 км/час
Вместимость, пасс.	250	120-140
Расстояние, метр	400-600	300-500
Источник питания	Электрический	Различный (электрический, сжатый природный газ, дизельное топливо)
Количество транспортных линий, ед.	2 - 4	4 - 6

Источник: предложено автором

В рассматриваемой стратегии автор выделяет: развитие дорожной сети и градостроительная политика; устойчивый транспорт – это перевозка людей; регулируемый уличный паркинг – является важной системой регулирования трафика; использование не моторизованного транспорта (от менее 1% до 5%). Кроме того, в диссертации предложены следующие механизмы реализации стратегии: наращивание потенциала «транспортного холдинга» для управления общественным транспортом; усиление группы транспортного планирования; учреждение Департамента по управлению транспортными потоками и Департамента по парковкам; формирование Коллегии/Совета по популяризации велосипедного движения; внедрение контрактов на предоставление услуг общественного транспорта; непрерывное обучение и привлечение международного опыта; анализ эффективности инвестиций; привлечение частного сектора к участию в финансировании проектов; изменения в системе нормативно-правового регулирования для реализации проектов строительство-эксплуатация-передача; прозрачные процессы планирования и инвестирования, участие общественности в принятии решений, а также особое внимание следует уделить решению институциональных вопросов, инфраструктуры, общественным перевозкам, разработки ЛРТ и другие.

В диссертации для достижения стратегических целей пассажирских автотранспортных предприятий в г. Душанбе обоснованы конкретные меры в сочетании с базовыми ценностями их функционирования. При этом важным автор при организации и управлении пассажирских перевозок считает обеспечение высокого качества перевозок в городе на основе закрепления подвижного состава за клиентами особенно корпоративных клиентов, резервирование автобусов и их использования при осуществлении пассажирских перевозок. Кроме того, в диссертации автором предложена структура показателей, характеризующих качество обслуживания пассажиров на автобусных и микро автобусных маршрутах, а также выявлен ряд условий, которые влияют на конкурентоспособность осуществления городских пассажирских перевозок, оказываемых городские унитарные ПАТП.

В диссертации рассматривая различные подходы, автором дана оценка уровня качества пассажирских автомобильных перевозок в городе Душанбе, учитывая корпоративные пассажирские перевозки (табл.9).

Результаты оценки уровня качества, оказываемых услуг пассажирского  
автомобильного транспорта в г. Душанбе

№ пп	Группа параметров	Обоз- начение	Значи- мость	Результаты оценка качества (Д <sub>i</sub> )		
				ГУП «Автобус-3»	ГУП «Автобус-2»	ГУП «Автобус-1»
1.	Экономические параметры	Н <sub>1</sub>	0,160	1,480	1,470	1,380
2	Информационные параметры	Н <sub>2</sub>	0,040	0,965	0,890	0,960
3	Показатели комфортабельности перевозок	Н <sub>3</sub>	0,135	1,125	1,138	1,344
4	Показатели, характеризующие скорость движения	Н <sub>4</sub>	0,250	1,900	1,995	1,930
5	Показатели, характеризующие своевременность перевозок	Н <sub>5</sub>	0,160	1,160	1,365	1,478
6	Показатели, характеризующие сохранности перевозок	Н <sub>6</sub>	0,090	1,042	1,090	1,130
7	Показатели, характеризующие безопасности дорожного движения	Н <sub>7</sub>	0,170	1,800	1,890	2,100
8	Экологические параметры	Н <sub>8</sub>	0,105	1,400	1,270	1,265
Интегральная оценка качества перевозок (Е)				1,366	1,392	1,464

Источник: расчеты авторов

На основе полученных результатов установлено, что в г. Душанбе высокий уровень качества пассажирских перевозок оказывает ГУП «Автобус -1». Эти результаты свидетельствуют о рациональной организации безопасности перевозок, своевременной и качественной организации пассажирских перевозок.

**6. Обоснованы и разработаны приоритетные основные направления системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе, предусматривающие оптимизацию городской маршрутной сети и системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта**

На основе результатов анализа существующей системы организации управления и развития оказания услугами пассажирского транспорта в городе Душанбе, автором установлено, что оно не отвечает установленным требованиям, уровень оказываемых услуг остается неудовлетворительным, действующая организационная структура управления требует совершенствования для повышения эффективности ее функционирования и развития. По мнению автора в этих условиях следует выделить место и роль этих услуг в экономике и оказанию социально-значимых услуг населению города, что диктует необходимость разработки и реализации результативных мероприятий в области оказания

услуг, особенно при осуществлении корпоративных перевозок. Сохраняя государственную собственность в основных городских пассажирских предприятиях, следует реализовать процесс поэтапного комплексного реформирования системы наземного городского пассажирского автомобильного транспорта и выделяет главные цели предлагаемых реформ в городе Душанбе:

1. Сохранение системы оказания социально-значимых услуг населению города, при уменьшении средств из бюджета.

2. Формирование благоприятных социально-экономических условий для сохранения ГПТ и повышения эффективности его деятельности.

3. Разработка приоритетов по развитию городского пассажирского автомобильного транспорта и др.

В диссертации с целью разработки перспективных параметров развития пассажирского автотранспорта в г. Душанбе выполнены прогнозные расчеты (табл.10).

Таблица 10

Результаты прогнозных расчетов развития пассажирского транспорта в городе Душанбе на период до 2030 года

№ пп	Наименование показателей	Годы			Среднегодовой темп роста, %
		2020	2025	2030	
1.	Общий объем услуг, оказываемые населению всеми видами городского транспорта, млн.пасс., в том числе:	266,6	302,49	338,37	1,0241
2.	Автобусный	240,0	272,4	295,87	1,0211
3.	Электротранспорт	14,2	16,1	19,99	1,0348
4.	Таксомоторный	12,4	13,99	20,51	1,0614

Источник: расчеты автора

Из данных таблицы 10 видно, что на период до 2030г. по сравнению с 2020г. в городе Душанбе объем услуг, оказываемых населению всеми видами ГПТ увеличится на 26,92%.

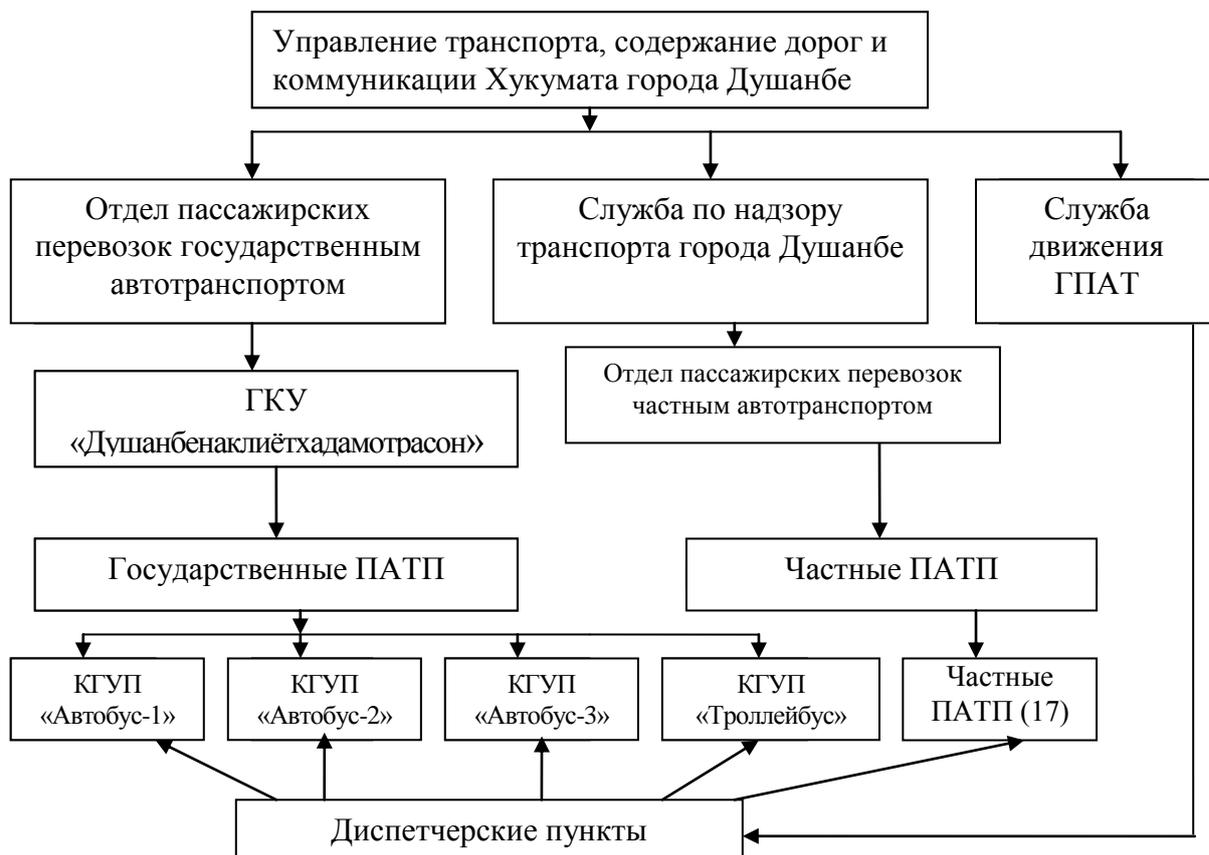
По мнению автора, реформы в системе городского пассажирского автомобильного транспорта, целесообразно проводить поэтапно и по таким важнейшим направлениям оказания транспортных услуг: 1) формирование условий для развития системы оказания услуг на рынке городского пассажирского автомобильного транспорта; 2) совершенствование финансово-тарифной политики в городе; 3) разработка оптимизационной системы оказания услуг и организационной структуры городского пассажирского автотранспорта; 4) реформирование системы городского пассажирского автомобильного транспорта; 5) совершенствование нормативно-правовой базы по обеспечению городских пассажирских перевозок.

Важным является совершенствование концептуальных основ реформирования системы ГПТ, дающие возможность развивать конкурентный рынок, в основе которого используется тендерная система по оказанию услуг на организованные социальные автобусные маршруты. При этом целесообразным автор считает создание современной организационной структуры со следующими уровнями управления транспорта в городе Душанбе (рис. 2):

1. Исполнительный орган государственной власти г. Душанбе, в лице управления транспорта, а также содержания автодорог и коммуникации.

2. Государственное коммунальное учреждение «Душанбенаклиётхадамотрасон».

3. Участие государственных и частных пассажирских автотранспортных предприятий в транспортном процессе.



**Рисунок 2-** Предлагаемая организационная структура управления пассажирским транспортом в городе Душанбе

В диссертации в качестве альтернативного варианта автор предлагает создание Целевого внебюджетного фонда финансирования развития городского пассажирского автомобильного транспорта, а также формирование единого фонда при непосредственном участии исполнительного органа государственной власти в сфере городского пассажирского автомобильного транспорта.

При этом важным автор считает внедрение распределения заказов на конкурсной основе, что обеспечит доступ как государственных, так и частных предприятий к заключению контрактов на осуществление пассажирских перевозок, что приведет к сокращению дотаций бюджета в г. Душанбе, а также уменьшению величины стоимости проезда за счет появления новых конкурентов.

По мнению автора, следующим этапом внедрения контрактной системы на городском транспорте является усиление надзора со стороны местного органа государственной власти за соблюдением городскими пассажирскими АТП условиями, заключенными контрактами.

Приоритетным автор считает совершенствование единой автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта на основе улучшения связей между городским Хукуматом и предприятиями, установление датчиков на транспортных средствах и в контрольных пунктах для получения необходимой информации с целью организации контроля за выполнением предприятиями принятых обязательств, а также и оплату за проезд. Кроме того, предложены мероприятия для целенаправленного финансирования и эффективного регулирования деятельности городского пассажирского автомобильного транспорта.

По мнению автора, реализация следующих мероприятий способствует повышению эффективности работы общественного городского пассажирского автомобильного

транспорта: 1) Совершенствование действующей маршрутной сети наземного городского транспорта. 2) Обоснование и разработка приоритетных направлений по совершенствованию системы управления городского пассажирского транспорта. 3. Формирование требуемых условий для развития оказания коммерческих и корпоративных перевозок.

В целом разработка рекомендаций по совершенствованию системы организации управления городского пассажирского автомобильного транспорта, должна учитывать меры, направленные на реформирование деятельности автотранспортных предприятий:

1. Использование единой системы оценочных показателей для повышения эффективности работы государственных пассажирских АТП:

2. Совершенствование системы оплаты проезда пассажирами по ситикартам во всех троллейбусных и автобусных маршрутах и др.

Таким образом, реализация вышеперечисленных мероприятий, способствует сохранить систему социально-значимых услуг при перевозке людей в условиях сокращения средств городского бюджета, а также создаст благоприятные условия для развития и повышения эффективности городского пассажирского автомобильного транспорта.

### **III. ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Результаты проведенного автором исследования по развитию системы организации управления оказания услуг городским пассажирским автомобильным транспортом способствовало сформулировать следующие выводы и рекомендации:

1. В настоящее время от уровня развития, рационального и качественного функционирования городского пассажирского автотранспортного транспорта в значительной степени зависит эффективность функционирования городского хозяйства и его инфраструктуры. Проведенный в диссертации анализ и оценка позволило определить место и роль рынка услуг городского пассажирского транспорта в системе сферы услуг в условиях развития рыночных отношений. Установлено, что сейчас доля автомобильного транспорта при обслуживании пассажирских перевозок составляет около 98%, а в некоторых районах республики является единственным видом общественного транспорта.

2. По мнению автора, в сфере городского пассажирского транспорта скопилось большое число социально-экономических проблем, которые решаются медленными темпами, а в худшем случае вообще они и не решаются. С учетом этого в диссертационной работе исследованы методические основы организации и управления пассажирских автомобильных перевозок в городах, выявлены основные причины, характеризующие недостатки в организации оказания транспортных услуг населению. По мнению автора, решение выявленных проблем, в первую очередь, требует разработки рекомендаций по развитию рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях углубления рыночной системы.

3. С целью уточнения важнейших задач местных органов государственной власти (Хукуматов) и их роли в повышении качества оказания услуг городского пассажирского транспорта используя зарубежный опыт организации управления и развития городских перевозок, финансированием рынка услуг, автором обоснованы и предложены рекомендации по использованию данного опыта в городе Душанбе.

4. Дана оценка современного состояния и развития рынка услуг городского пассажирского автомобильного транспорта города Душанбе на основе использования концептуальных основ развития действующей транспортной системы, выявлены основные моменты, негативно влияющие на функционирование различных видов государственного

и частного транспорта в городе. Кроме того, в диссертационной работе выявлены важнейшие факторы, оценивающие социально-экономические и финансовые трудности государственных пассажирских автотранспортных предприятий в городе Душанбе.

5. С целью совершенствования организации и управления оказания услуг городским пассажирским транспортом в работе, разработана и реализована экономико-математическая модель определения спроса населения с учетом оценки финансовой устойчивости предприятий и влияния структурных параметров на оказание городских пассажирских перевозок. Использование разработанной модели является основой для организации управления транспортным обслуживанием в различных сегментах рынка услуг городского транспорта, а также использования различных видов транспорта в г. Душанбе.

6. В диссертационном исследовании важное место отведено формированию стратегии развития ГПАТ. По мнению автора, предлагаемая стратегия разработана на основе существующей практики организации управления и развития пассажирского транспорта в городах мира, а также учитывая особенности развития ГПТ в г. Душанбе. При этом рассчитаны различные перспективные параметры, характеризующие работу городского пассажирского транспорта, а также требуемые ресурсы по их достижению в ближайшей перспективе.

7. Дана оценка качества городских и корпоративных пассажирских перевозок с учетом их конкурентоспособности, учитывая выявление факторов, влияющих на уровень городских автобусных перевозок, а также расчет параметров, характеризующих деятельность пассажирских автотранспортных предприятий.

8. Обоснованы и разработаны приоритетные основные направления системы организации управления услугами городского пассажирского транспорта в г. Душанбе, предусматривающие: оптимизацию маршрутной сети и системы организации управления услугами ГПТ; формирование необходимых условий для выполнения корпоративных перевозок; развитие единой автоматизированной системы управления городского пассажирского транспорта; совершенствование современной системы оплаты проезда; определение перспективных параметров обслуживания населения и создания линий современных видов транспорта (подвесной и подземный метро, легкие виды рельсового транспорта) на период до 2030г.

Таким образом, реализация комплекса вышеперечисленных рекомендаций и мероприятий, позволяет сохранить систему оказания социально-значимых услуг для определенной категории жителей, повышение качества оказания предоставляемых услуг пассажирского транспорта в условиях ограниченного финансирования из средств городского бюджета, что способствует созданию благоприятных условий для развития городского транспорта и повышению эффективности его работы в г. Душанбе.

#### **IV. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОПУБЛИКОВАНЫ В СЛЕДУЮЩИХ НАУЧНЫХ ТРУДАХ:**

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

1. Оценка качества корпоративных городских пассажирских автомобильных перевозок в условиях рыночной экономики //Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук. – Душанбе: Сино, 2018. - № 9. – С.22-29. - 1,0 п.л. (в соавторстве, автором - 0,6 п.л.).

2. Основные направления стратегии развития пассажирского транспорта в городе Душанбе //Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия

социально-экономических и общественных наук. – Душанбе: Сино, 2019. - №3.- С. 33-39. - 0,875 п.л.

3. Тенденция развития услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе //Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). Серия социально-экономических и общественных наук. – Душанбе: Сино, 2019. - №4.- С. 59-64 (0,75 п.л.).

4. Необходимость изучения и использования зарубежного опыта управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рыночных отношений//Вестник Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава. Серия гуманитарно-экономических наук.-№1/3(65)2019.-Бохтар, 2019. –С.142-147 (0,75 п.л.).

**б) Статьи в сборниках, журналах и другие публикации:**

5. Предпосылки формирования и развития рынка услуг городского пассажирского транспорта в условиях рыночных отношений//Актуальные проблемы развития экономики и образования: Материалы третьей международной научно-практической конференции (Душанбе, 19-20 июня 2015 г.). –Душанбе: Ирфон, 2015.- С.592-598 (0,875 п.л.).

6. Стратегическое планирование развития системы городского общественного транспорта // Развитие рынка финансовых услуг в Таджикистане и Польше: Материалы международной научно–практической дистанционной конференции (Душанбе, 26-27 декабря 2017 г.). -Душанбе, 2017. - С.344-349. - 0,75 п.л.

7. Основные направления совершенствования развития пассажирского транспорта в Республике Таджикистан//Актуальные проблемы формирования информационного общества в Республике Таджикистан: состояние и перспективы развития. Материалы международной научно-практической конференции (г. Душанбе, 15 мая 2018г.).-Душанбе, 2018.-С.294-298. (0,62 п.л.).

8. Основные параметры развития корпоративных городских пассажирских автомобильных перевозок в условиях рыночной экономики//Проблемы устойчивости социально – экономического развития в условиях глобализации: национальные и региональные аспекты. Материалы международной научно-практической конференции (г. Душанбе, 27 - 28 ноября 2018 г.).-Душанбе, 2018.-С.442-445. – 0,5 п.л. (в соавторстве, автором – 0,35 п.л.).

9. Современное состояние и перспективы развития услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе//Национальные экономические системы в контексте формирования глобального экономического пространства: Материалы международной научно-практической конференции (г. Симферополь, 25 марта 2019г.). ГБОУВО РК «Крымский инженерно-педагогический университет». – Симферополь: АРИАЛ, 2019.- С.554-558 (0,5п.л.).

10. Организация и управление городских пассажирских перевозок в городе Душанбе // Пути устойчивого развития банковской системы в современных условиях: Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 31 мая 2019г.).- Душанбе, 2019.-С.121-124 (0,5 п.л.).

11. Анализ развития услуг городского пассажирского транспорта в городе Душанбе// Сотрудничество стран Центральной Азии: состояние и перспективы. Материалы международной научно-теоретической конференции (Худжанд, 30-31мая 2019г.). - Худжанд, 2019. - С.266-271 (0,75п.л.)

12. Стратегия развития городского пассажирского автомобильного транспорта в условиях рыночной экономики//Государственное управление развития туризма в Республике Таджикистан: состояние и перспективы. Материалы республиканской научно-практической конференции (г.Душанбе, 22 июня 2019 г.). – Душанбе, 2019. – С.431-435 (0,6 п.л.).

Подписано к печати 07.12.2019г  
Формат 60x84 1.16 Бумага офсетная.  
Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ №296

---

Отпечатано в типографии «Точир», г. Душанбе, ул. Дехоти, ½