

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ  
КОММЕРЦИИ**

*На правах рукописи*

**ДЖАЛИЛОВ УМАРДЖОН ДЖАМИЛОВИЧ**

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ РЫНКА СЕЛЬСКИХ  
ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ В  
УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ  
(на материалах 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 «Экономика и транспортная логистика» Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими

**Научные руководители:** **Раджабов Раджаб Кучакович**, доктор экономических наук, профессор

**Хабибуллоев Хабибулло Хайруллоевич**, кандидат экономических наук, доцент

**Официальные оппоненты:** **Самандаров Искандар Хусайнович**, доктор экономических наук, профессор кафедры экономического анализа и статистики Таджикского аграрного университета имени Ш. Шотемура

**Саидмуродова Шоиста Очилдиевна**, кандидат экономических наук, начальник управления анализа и экономического прогнозирования Министерства транспорта Республики Таджикистан.

**Ведущая организация:** Технологический университет Таджикистана

Защита диссертации состоится «\_\_\_» января 2017 года в 15<sup>00</sup> 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 на официальном сайте Таджикского государственного университета коммерции <http://www.tguk.tj>. Объявление о защите диссертации и автореферат диссертации размещены на официальном сайте ТГУК: <http://www.tguk.tj> и направлены для размещения в сети Интернет Министерства образования и науки Российской Федерации по адресу [vak.ed.gov.ru](http://vak.ed.gov.ru).

Автореферат разослан «\_\_\_» декабря 2016 г.

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



**А.Р.Курбонов**

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования.** Переход экономики к рынку в Таджикистане базируется на формировании и развитии рынка услуг, в том числе транспортного рынка, рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг, а также инфраструктурного обеспечения их развития. Решение этой проблемы занимает ведущее место в системе удовлетворения спроса услугами, формирования конкурентной среды, достижения научно-технического прогресса и обеспечения экономического роста, как по стране, так в ее территориальных преобразованиях.

Значение формирования и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (РСПАУ) для Республики Таджикистан трудно переоценить, так как в сельской местности страны проживают более 70% населения, и они нуждаются в качественном оказании этих услуг. С развитием малого и среднего предпринимательства получают развитие хозяйствующие субъекты с рыночным мышлением, оказывающие комплекс пассажирских автотранспортных услуг населению села. При этом считаем, что участники РСПАУ обладают восприимчивостью к современным инновациям и играют важную роль в развитии сельских территорий.

Системный анализ существующей теории рыночной экономики и мирового опыта показывает, что структурные изменения, на РСПАУ играют положительную роль в усилении социальной направленности проводимых реформ и развитию сельских территорий с учетом решения проблемы занятости сельского населения. В большинстве стран мира поддержка сельской местности со стороны государства признана, в качестве эффективного способа повышения уровня жизни населения и борьбы с безработицей.

Формирование и развитие РСПАУ в Таджикистане сталкивается с проблемами и неопределенностью финансового состояния автотранспортных предприятий, сложностью территориально-географического положения районов страны, невозможностью прогнозировать деятельность на длительную перспективу, созданию новых высокоэффективных предприятий, транспортной сети и др.

**Степень изученности проблемы.** В современной экономике формирование и развитие РСПАУ обусловило внимание отечественных, российских и зарубежных ученых к исследованию различных его сторон. Среди выполненных исследований особый интерес имеют работы Бержеса Д., Блинова А.О., Бусыгина А.Е., Васильева Н.М., Горланова Г.В., Долгопятовой Т.Г., Виханского О.С., Егиазаряном Г.А., Наумова А.И., Осипова Ю.М., Диксона П., Ковелло Дж., Хоскинга А., Хибберта Л., Улицкого М.П., Улицкой Н.М., Цандер Э., а также ученые Таджикистана: Азимова П.Х., Бобоева О.Б., Каюмова Н.К., Катаева А.Х., Комилова С.Дж., Раджабова Р.К., Рауфи А., Сангинова О.К., Саидахмадова С.С., И.Х.Самандарова, Фохакова А.С., Хабибуллоева Х.Х., Хамраева Ф.М., Ходжаева П.Д. и др.

В выполненных исследованиях уточняется понятие «рынок сельских пассажирских перевозок», проводится анализ организационно-экономических форм оказания транспортных услуг, рассматриваются проблемы совершенствования управления, исследование спроса и ряд других важных проблем. Однако, решение многих вопросов исследуемой проблемы РСПАУ, в условиях рыночной экономи-

ки, требует проведения специальных исследований, из-за незаконченности, отсутствия единства взглядов по существующим принципиальным положениям, часто встречаются противоположные научные взгляды.

Поэтому в современных условиях развитие и совершенствование РСПАУ считается основой для поддержки с целью поездки жителей в пределах сельских территорий, что обуславливает целесообразность изучения вопросов их организации, функционирования и управления в условиях жесткой конкуренции.

**Цель и задачи диссертации.** Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и разработка методических основ развития РСПАУ, формирование стратегии развития сельских территорий государственного регулирования и определение перспектив развития этого рынка в Таджикистане.

Реализация этой цели предопределила необходимость решения следующих задач:

-изучить концептуальные основы функционирования и развития рынка услуг в условиях углубления рыночных отношений;

-уточнить понятие «рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг» в структуре экономики, выявить его социальную и экономическую эффективность;

-выявить особенности и исследовать проблемы формирования и развития РСПАУ в современных условиях и дать оценку современного состояния и его развития;

-исследовать факторы, влияющие на формирование потребности сельского населения в транспортных услугах и выполнить экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автотранспорта;

-формировать стратегию устойчивого развития сельских территорий и развитие системы транспортного обслуживания населения, а также совершенствовать механизм государственного регулирования развития РСПАУ;

-разработать основные и приоритетные направления совершенствования и развития РСПАУ в Республике Таджикистан.

**Теоретическая основа и методы исследования.** Теоретической и методической базой диссертационного исследования явились теория управления рыночного экономического и регионального развития, Указы Президента Таджикистана, Постановления Маджлиси Оли Маджлиси Намояндагон (Парламент) Республики Таджикистан, законы и другие нормативно-правовые документы.

При подготовке диссертации использовались научные источники, методики и разработки, статистическая информация и материалы органов статистики, министерств, ведомств и научно-исследовательских учреждений республики.

В процессе выполнения диссертационной работы использованы общенаучные методы и приемы: принцип логического и системного анализа и синтеза, методы корреляционно-регрессионного и сравнительного анализа, анкетного опроса, а также экономико-математические модели и методы, и прикладные программы.

**Объектом диссертационного исследования** является функционирование и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Таджикистане.

**Предметом исследования** являются организационно-экономические отношения, возникающие в процессе функционирования, совершенствования и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан.

**Область диссертационного исследования** соответствует следующим пунктам Паспорта номенклатуры специальностей научных работников (экономические науки): 1.6.109 - «Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка», 1.6.112- «Факторы, влияющие на размещение и эффективность деятельности предприятий сферы услуг», 1.6.115 – «Социально-экономическая эффективность и качество обслуживания населения в отраслях сферы услуг», 1.6.116 - «Механизм повышения эффективности и качества услуг», 1.6.118 - «Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг» и 1.6.121 - «Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития отраслей сферы услуг».

**Научная новизна диссертационного исследования.** Научная новизна работы заключается в том, что в ней впервые в условиях рыночной экономики исследованы организационно-экономические основы функционирования, формирования и развития рынка пассажирских автотранспортных услуг в сельских территориях, которые заключаются в следующих положениях, выносимых на защиту:

-уточнены теоретико-методологические основы формирования, функционирования и развития РСПАУ, роль, значение и влияние РСПАУ в обеспечении комплексного развития экономики страны и ее сельских территорий. Показано, что в современных условиях деятельность системы оказания сельских пассажирских автотранспортных услуг находится на периоде становления; это находит свое отражение в формировании сети экономически самостоятельных автотранспортных предприятий и их инфраструктуры;

-выявлены особенности и проблемы формирования и развития РСПАУ в условиях рыночной экономики, дана оценка современного состояния и развития РСПАУ, выявлены узкие места в улучшении транспортного обслуживания сельских жителей в Республике Таджикистан и ее регионов;

-доказана необходимость в формировании рынка, согласовании спроса и предложения на РСПАУ. Изучены социально-экономические факторы, определяющие формирование спроса на пассажирские автотранспортные услуги, выявлено их влияние на уровень предложения по оказанию услуг различными автотранспортными предприятиями в сельской местности;

-разработаны экономико-математические модели спроса сельского населения на услуги пассажирского автотранспорта, основанные на результатах анализа сегментов рынка и качества оказываемых услуг, дана оценка деятельности обслуживающих предприятий, сферы услуг, проведено прогнозирование параметров системы оказания пассажирских автотранспортных услуг в условиях конкуренции;

-обоснована и определена стратегия устойчивого развития сельских территорий, развития системы оказания транспортного обслуживания населения, а также государственного регулирования развития РСПАУ в условиях рыночной экономики в Республике Таджикистан;

-предложены основные направления инновационного развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг на основе выполненных экспериментальных расчетов, прогнозирования показателей функционирования пассажирской автотранспортной системы и выбора приоритетов в областях и районах Таджикистана на период до 2025 года.

**Практическая значимость исследования** состоит в решении проблемы формирования, функционирования и развития РСПАУ в современных условиях. Особое значение имеют применение предложенных методических основ для выявления степени влияния РСПАУ на развитие экономики страны, улучшение транспортного обслуживания и развития сельских территорий Таджикистана.

**Реализация результатов исследования.** Основные полученные результаты, выводы и рекомендации использованы местными органами исполнительной власти (Хукуматами) при формировании стратегии устойчивого развития сельских территорий, совершенствовании развития и функционирования РСПАУ.

Научно-методические положения автора использованы при преподавании дисциплин «Экономика транспорта», «Планирование деятельности автотранспортных предприятий», «Организация и управление пассажирских автомобильных перевозок» для студентов Вузов Таджикистана.

**Апробация диссертационной работы.** Основные полученные результаты доложены и одобрены на научных конференциях Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими (2008-2016гг.); Таджикского государственного университета коммерции (2010-2016гг) международных и республиканских научно-практических конференциях (2009-2016 гг.).

**Публикации.** Основное содержание диссертационной работы опубликовано в 17 научных работах автора, общим объемом 7,29 авторских печатных листов, в том числе 4 работы в изданиях, включенных в Перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендуемых ВАК Министерства образования и науки Российской Федерации.

**Структура и объем диссертационного исследования.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка литературы из 204 наименований и изложена на 170 страницах машинописного текста, содержит 25 таблиц, 16 рисунков и 9 приложений.

## **II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ**

**Во введении** обоснована актуальность и значимость изучаемой проблемы, определены цели, объект и предмет исследования, сформулированы научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

**В первой главе «Теоретические основы формирования и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики»** изучены концептуальные основы функционирования и развития сферы услуг в условиях рыночной экономики, выявлено место и роль рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в структуре национальной экономики, а также исследованы особенности и проблемы формирования и развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг в условиях рыночной экономики.

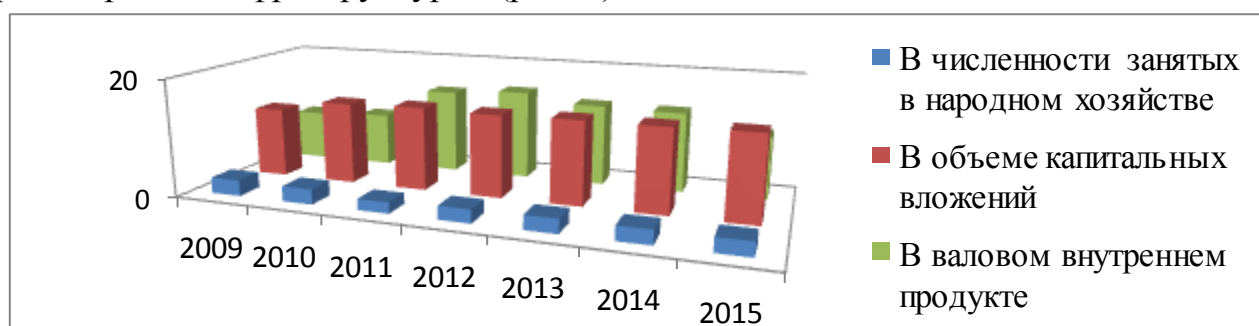
В условиях развития рыночных отношений значительно возрастает роль услуг, так как они относятся к особому виду экономических благ. В целом услугу можно определить как деятельность, осуществляемую предприятием, способствующая удовлетворению потребностей населения за определенную плату. При этом автором в работе изучены концептуальные основы функционирования и развития сферы услуг и особое место уделено изучению рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг и его основных сегментов, которые являются сферой реализации работ, связанных с оказанием автотранспортных услуг населению в сель-

ских территориях республики. Исходя из этого, автор считает, что рынок сельских пассажирских автотранспортных услуг РСПАУ – является сферой осуществления перевозок пассажиров и других видов работ, связанных с перевозками пассажиров в сельской местности.

При этом в диссертации автором изучено место, роль и значение субъектов РСПАУ: 1) государство в лице правительства, органов исполнительной власти и государственных предприятий; 2) предприниматели и частные предприятия различных форм собственности и хозяйствования, поставляющие на рынок различные услуги; 3) домохозяйства; 4) некоммерческие организации; 5) зарубежные субъекты рынка услуг и др.

Особое внимание в работе автором уделено изучению некоторых видов пассажирских автотранспортных услуг, которые оказывают населению в неформальном секторе экономики незарегистрированными предприятиями с неформальной занятостью и физическими лицами и показатели, характеризующие их объем в сельской местности. По мнению автора, использование статистических данных позволяет значительно улучшить организацию управления, планирование параметров РСПАУ и поступление средств в государственный бюджет республики, и, в целом, оценить роль транспортной инфраструктуры в обеспечении экономического роста.

В диссертации для оценки работы транспортной инфраструктуры проведен анализ его экономического потенциала на оценки его удельного веса в ВВП, численности занятых и объема инвестиций. Это позволяет достаточно объективно оценить фактический уровень развития и степень обеспеченности республикой транспортной инфраструктурой (рис. 1).



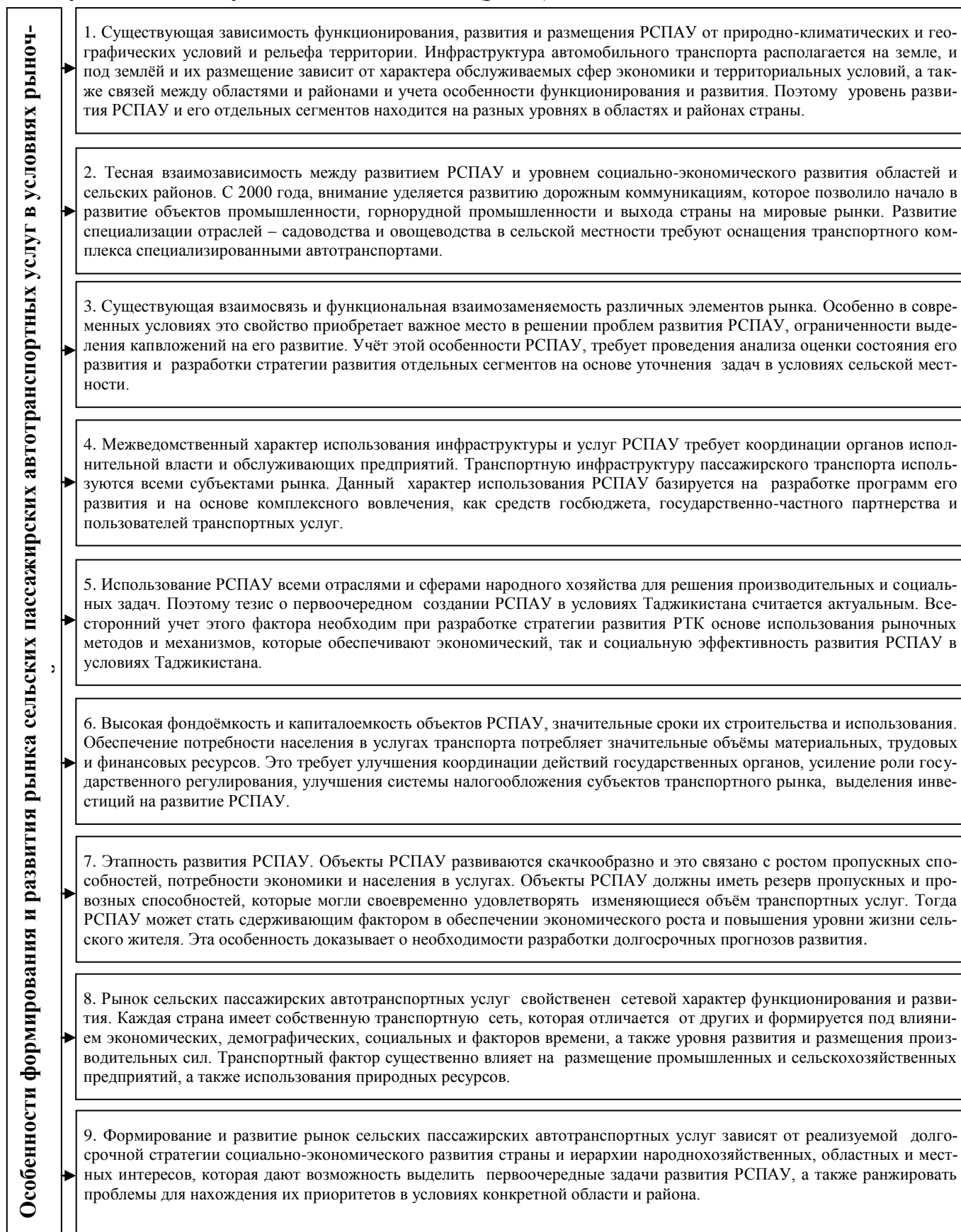
**Источник:** расчеты автора на основе сборника статистического ежегодника Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2016.-522 с.

**Рисунок 1.** Диаграмма удельного веса транспортной инфраструктуры в народном хозяйстве Республики Таджикистан

Из рис.1 видно, что если в 2009 году соответственно доля транспортной инфраструктуры в ВВП, численности занятого населения и объема капитальных вложений составила 8,64, 2,7 и 12% то в 2015г. составляет 10,79; 2,39 и 14,52%. В целом за анализируемый период удельный вес транспортной инфраструктуры в ВВП и капитальных вложений соответственно возрос на - 2,15 и 2,52 процентного пункта, а в численности населения сократился на -0,31 процентного пункта. Выделенные инвестиции были направлены на строительство различных элементов транспортной инфраструктуры, как по стране, так и в ее сельских районах.

Автор считает, что переход экономики страны к устойчивому развитию связано с исследованием параметров РСПАУ, особенностей ее формирования и разви-

тия. В связи с этим, в работе автором выявлены особенности, которые существенно влияют на стратегию развития экономики и транспорта на долгосрочный период в условиях Республики Таджикистан (рис.2).



*Рисунок 2. Особенности формирования и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики*



В диссертации автор отмечает, что разработка программы развития РСПАУ в условиях развития рыночных отношений требует пересмотра принципов функционирования и развития на всех уровнях организации и управления на основе новой концепции с учётом особенности развития регионального транспортного комплекса.

На основе этого, автором в работе рассмотрены проблемы формирования и развития РСПАУ, уточнены важные критерии устойчивого развития пассажирского автотранспортного предприятия (ПАТП), обеспечение устойчивости на основе оценки фондоотдачи, фондоемкости и фондовооруженности, а также выявлены основные задачи развития РСПАУ в условиях развития рыночных отношений.

В целом автор считает, что к числу основных задач на микроэкономическом уровне следует отнести: поддержку развития ПАТП и установлении их оптимальной мощности, разработку и реализацию рыночных инструментов управления на РСПАУ.

**Во второй главе «Анализ функционирования и развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг населению в Республике Таджикистан»** дана оценка современного состояния и развития РСПАУ в Таджикистане, проведен анализ факторов, влияющих на формирование потребностей сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта, и разработана экономико-математическая модель спроса сельского населения на услуги пассажирского автотранспорта.

В современных условиях инновационное развитие экономики Республики Таджикистан сталкивается со сложными процессами экономического и социального характера, которые сопровождаются с изменением в демографической и социальной структуре сельского населения.

В последние годы наблюдается положительная тенденция в динамике объема перевозок и пассажирооборота по всем видам транспорта (табл. 1), а также и объема перевозок пассажиров и пассажирооборота автотранспортом в Республике Таджикистан (табл. 2).

Как видно из табл. 1 доля объема перевозок в сельской местности Республики Таджикистан составляет - 56,5 %, и доля пассажирооборота в сельской местности республики составляет - 63,1 %. В целом наблюдается увеличение объема перевозок по видам транспорта в республике, кроме железнодорожного. Наибольший рост наблюдается в легковом таксомоторе – в 16 раза и в автобусном транспорте - 23,7%. Также наблюдается увеличение пассажирооборота по видам транспорта, кроме железнодорожного транспорта, где наибольший рост наблюдается в таксомоторном (21,3 раза), а авиационном - 35,24%.

Из табл. 2 видно, что в целом по республике наблюдается увеличение объема перевозок автотранспортом, кроме Хатлонской области, а наибольший рост наблюдается в районах республиканского подчинения - 44,7%, г. Душанбе - 50,5%, Горно-Бадахшанской автономной области - 2 раза, а также по Согдийской области в размере - 11,2 %. Наибольший рост в увеличении пассажирооборота автотранспортом в республике наблюдается в Согдийской области, г. Душанбе и РРП, который составляет 88,04; 40,5 и 59,6 процентного соотношения.

**Таблица 1.** Динамика объема перевозки пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта в Республике Таджикистан за 2008-2015гг. (млн. чел.)

№ п/п	Показатели	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2015г. к 2008г., в %	
		Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P
1.	Всего по республике, в т.ч.:	455,0	8071,7	514,6	8590,5	539,5	9036,1	542,3	9447,7	520,7	9806,9	545,0	10206,2	556,9	10305,1	564,5	9230,1	124,1	114,35
2.	Автобусный	443,1	6465,2	503,2	6852,4	526,6	7029,0	529,3	7197,7	506,6	7213,5	530,4	7200,1	541,3	7271,1	548,3	7096,7	123,7	109,8
2.1	<b>В сельской местности</b>	<b>254,9</b>	<b>4101,6</b>	<b>287,4</b>	<b>4344,8</b>	<b>301,3</b>	<b>4473,7</b>	<b>302,9</b>	<b>4573,3</b>	<b>285,6</b>	<b>4495,1</b>	<b>298,9</b>	<b>4505,9</b>	<b>305,5</b>	<b>4561,9</b>	<b>309,8</b>	<b>4474,5</b>	<b>121,5</b>	<b>109,1</b>
3.	Легковой таксомоторный	0,3	1,9	0,1	1,0	0,6	8,8	1,4	22,0	2,3	20,7	2,8	25,8	3,9	34,4	4,8	40,5	16 раза	21 раза
4.	Железнодорожный	0,8	57,0	0,7	45,3	0,6	32,8	0,6	31,5	0,5	24,0	0,5	20,9	0,4	17,8	0,4	16,0	50,0	28,1
5.	Авиационный	0,7	1500,0	0,7	1645,3	0,8	1914,6	0,8	2148,0	1,0	2500,2	1,1	2911,1	1,1	2933,5	0,8	2028,6	114,29	135,24
6.	Другие виды транспорта	10,1	47,6	9,9	46,5	10,9	50,9	10,2	48,5	10,3	48,5	10,2	48,3	10,2	48,3	10,2	48,3	100,99	101,47

**Источник:** рассчитано автором на основе сборника транспорт и связь Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2016.- С.42. Примечание: Q -объем перевозок, P –пассажирооборот.

**Таблица 2.** Динамика объема перевозки пассажиров и пассажирооборота автомобильным транспортом в Республике Таджикистан за 2008-2015гг. (млн. чел.)

№ п/п	Показатели	2008		2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2015г. к 2008г., в %	
		Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P	Q	P
1.	Всего по республике, в том числе:	443,1	6465,2	503,2	6852,4	526,6	7029	529,3	7197,7	506,6	7213,5	530,4	7200,1	541,3	7271,1	548,3	7096,7	123,7	109,8
2.	ГБАО	3,3	966,5	3,8	960,5	4,0	128,5	4,9	128,8	5,1	131,8	5,2	135,0	5,6	142,9	6,8	147,9	2 раза	15,3
3.	Согдийская область	131,2	1219,5	154,7	1538,6	183,2	3329,7	180,2	3065,3	151,0	2678,5	138,7	2431,8	144,4	2413,7	145,9	2293,2	111,2	188,04
4.	Хатлонская область	83,0	1820,3	103,8	1543,7	53,0	638,1	39,9	533,3	45,7	685,3	42,1	814,3	50,8	967,9	59,7	946,6	71,9	52,0
5.	Г. Душанбе	163,8	1130,2	162,8	1107,0	204,4	945,6	207,1	1095,2	206,9	1199,9	244,3	1417,2	244,6	1426,2	246,5	1588	150,5	140,5
6.	РРП	61,8	1328,7	78,1	1702,6	82,0	1987,1	97,2	2375,1	97,9	2518,0	100,1	2401,8	95,9	2320,4	89,4	2121	144,7	159,6

**Источник:** рассчитано автором на основе сборника транспорт и связь Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2016.- С.42 . Примечание: Q -объем перевозок, P –пассажирооборот.

В диссертации автор особое внимание уделяет изучению динамики обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в Республике Таджикистан и ее регионов за 2008-2015гг. (табл. 3).

**Таблица 3.** Динамика обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в Республике Таджикистан за 2008-2015гг. (в расчете на 1000 чел. постоянного населения, ед.)

№ п/п	Показатели	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015г. к 2008г., в %
1.	Всего по республике, в т.ч.:	30	35	38	39	40	42	43	43	143,3
2.	ГБАО	19	22	24	25	27	30	34	36	189,47
3.	Согдийская область	37	43	46	51	53	56	57	56	151,35
4.	Хатлонская область	21	24	27	26	26	27	28	28	133,3
5.	г. Душанбе	47	51	53	54	60	60	66	67	142,55
6.	РРП	33	38	38	38	39	41	41	40	121,21

**Источник:** рассчитано автором на основе сборника транспорт и связь Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2016.- С.42

Как видно из табл. 3 в целом уровень обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями возрос на 43,3%, а наибольший рост наблюдается в ГБАО - 89,47%, в Согдийской области -51,35% и г. Душанбе -42,55%. Это свидетельствует о существенном влиянии этого вида транспорта в изменении структуры оказания транспортных услуг населения, особенно в сельской местности.

Автором проведен анализ показателей функционирования пассажирской автотранспортной системы (ПАТС) сельской местности Республики Таджикистан. Результаты анализа показывают, что в республике пассажирскими транспортными средствами различной вместимостью составляет 312,5 тыс. ед. Из них 228, 9 тыс. работает в сельской местности страны, что составляет 73,25%. Также результат анализа показывает, что в последние годы количество пассажирских транспортных средств работающих в сельской местности страны имеет тенденцию к увеличению. Также необходимо отметить, что средняя вместимость пассажирских автотранспортных средств по республике составляет 16, 3 пассажиров.

Систему оказания услуг автотранспорта автор рассматривает как важнейшую составляющую производственной и социальной инфраструктуры области или района. Исход из этого, выделяет следующую совокупность факторов, определяющих формирование спроса сельских жителей в услугах ПАТС (рис. 3).

Важным этапом при совершенствовании транспортного обслуживания в сельских территориях, по мнению автора, является отбор факторов на основе использования различных методов. Используя метод экспертной оценки, автором проведен отбор факторов, формирующих потребность сельского жителя в услугах пассажирского автомобильного транспорта. В результате обработки полученных данных было выявлено 26 наиболее важных факторов, характеризующих формирование потребностей сельского населения в услугах пассажир-

ского автомобильного транспорта и измеряемых с помощью 33-х показателей в Республике Таджикистан.



*Рисунок 3. Совокупность факторов, определяющих формирование спроса сельских жителей в услугах пассажирского автотранспорта.*

Для характеристики степени согласованности мнений экспертов автором 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 факторов;  $m$  - число экспертов;  $T$  - показатель связанных рангов;  $S$  - сумма квадратов разностей рангов (отклонений от среднего).

Для оценки статистической значимости коэффициента конкордации  $W$  используется  $\chi^2$  Пирсона, который подчиняется  $\chi^2$  - распределению с числом свободы  $(m-1)$ . Он рассчитывается по формуле:

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

Для значимости коэффициента конкордации  $W$  необходимо и достаточно, чтобы вычисляемое значение  $\chi^2$  было больше табличного, определенного числом степеней свободы ( $k= m-1$ ), и уровнем  $m$ - вертикальной вероятности  $p$ .

На основе расчета коэффициента конкордации и проверки его значимости получены следующие результаты:

$$W= 0,54; \chi^2_{\text{расч.}}=198,7; \chi^2_{\text{табл}} (\alpha=0,07, k=m-1=25) = 37,7; \\ \chi^2_{\text{расч}}=198,7 > \chi^2_{\text{табл.}}= 37,7.$$

В целом можно сформулировать вывод о том, что гипотеза о согласованности мнения экспертов, вычисленная с помощью  $W$  Кендала, не отвергается. Между экспертами существует согласованность о значимости отобранных факторов.

В диссертации используя полученные результаты осуществлен отбор наиболее значимых факторов:

$X_1$  - среднемесячная зарплата сельского работника;

$X_8$  - объем товарооборота на душу сельского населения;

$X_{14}$  - плотность сети автомобильных дорог;

$X_{25}$  - плотность центра тяготения;

$X_{31}$  - количество транспорта индивидуального пользования на тысячу сельских жителей.

С учетом этого автором разработана экономико-математическая модель (ЭММ) для определения потребности сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта ( $Y$ ).

В качестве объекта исследования для разработки ЭММ выбрана Согдийская, Хатлонская, Горно-Бадахшанская автономная область и районы республиканского подчинения. Разработанные экономико-математические модели представлены в табл. 4.

Обобщенная оценка полученных результатов показывает, что разработанные модели по областям и районам республиканского подчинения адекватны реальному процессу и статистически значимы, так как коэффициент детерминации близок к единице и  $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}$ .

В целом, автор считает, что разработанные ЭММ позволяют формировать потребность сельского населения в услугах пассажирского автотранспорта и на этой основе разработать приоритеты по их удовлетворению в условиях сельской местности Республики Таджикистан.

**Таблица 4.** Экономико-математические модели формирования спроса сельского населения в Республике Таджикистан

№ п/п	Вид экономико-математической модели
<b>Согдийская область</b>	
1.	$Y = 509 - 0,009348 * X_1 - 26,44 * X_8 + 341,4 * X_{14} + 11,67 * X_{25} - 0,6997 * X_{31}$ <p>Коэффициент детерминации: <math>D = (K_B)^2 * 100\% = (0,89716)^2 * 100 = 80,4896\%</math>  <math>F_{набл} = 24,1256, F_{крит}(0,01; 5; 5) = 10,97. F_{набл} &gt; F_{крит}</math></p>
<b>Хатлонская область</b>	
2.	$Y = 404,8 - 0,04705 * X_1 - 21,3 * X_8 + 12,08 * X_{14} + 12,11 * X_{25} + 5,382 * X_{31}$ <p>Коэффициент детерминации: <math>D = (K_B)^2 * 100\% = (0,99963)^2 * 100 = 99,926\%</math>.  <math>F_{набл} = 1363,3, F_{крит}(0,01; 5; 5) = 10,97. F_{набл} &gt; F_{крит}</math></p>
<b>Районы республиканского подчинения</b>	
3.	$Y = 2456 + 0,07651 * X_1 - 27,41 * X_8 + 1214 * X_{14} - 455,4 * X_{25} - 16,26 * X_{31}$ <p>Коэффициент детерминации: <math>D = (K_B)^2 * 100\% = (0,99829)^2 * 100 = 99,6583\%</math>  <math>F_{набл} = 291,22, F_{крит}(0,01; 5; 5) = 10,97. F_{набл} &gt; F_{крит}</math></p>
<b>Горно-Бадахшанская автономная область</b>	
4.	$Y = 610,1 + 0,0691 * X_1 + 162,5 * X_8 - 2224 * X_{14} - 513,5 * X_{25} + 20,19 * X_{31}$ <p>Коэффициент детерминации: <math>D = (K_B)^2 * 100\% = (1,0)^2 * 100 = 100\%</math>,  <math>F_{набл} = 2.979E0005, F_{крит}(0,01; 5; 5) = 10,97. F_{набл} &gt; F_{крит}</math></p>

**Источник:** расчеты автора

В третьей главе «Перспективы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в Республике Таджикистан» сформирована стратегия устойчивого развития сельских территорий и развитие системы транспортного обслуживания населения, усовершенствован механизм государственного регулирования развития РСПАУ, обоснованы и разработаны основные приоритетные направления развития РСПАУ в Республике Таджикистан.

В диссертации для обеспечения устойчивого развития сельских территорий Республики Таджикистан, по мнению автора необходимо:

- ✓ совершенствование агропродовольственной политики, в том числе развитие сельскохозяйственного кредита (включая систему земельно-ипотечного кредитования, агролизинга) и улучшение таможенно-тарифного регулирования;

- ✓ развитие рыночной инфраструктуры с целью роста конкурентоспособности АПК, импортозамещения на животноводческом рынке, увеличения производства зерна, хлопка, фруктов, бахчевых культур и др.;

- ✓ совершенствование механизма организационного, финансового, информационного и консультационного обеспечения устойчивого развития сельской местности;

- ✓ создание механизма межведомственной координации и взаимодействия с целью решения проблем развития сельских территорий, включая уточнение порядка совместного финансирования программных мероприятий из республиканского и местных бюджетов, других внебюджетных средств;

- ✓ обоснование и формирование эффективных направлений повышения качества оказываемых сельских пассажирских автотранспортных услуг на основе

организации систематического мониторинга и повышения эффективности ПАТП с учетом реализации механизма государственного регулирования.

Автор считает, что данный этап развития экономики предполагает использование новых методов и подходов при формировании стратегии устойчивого развития сельских территорий и развитие системы транспортного обслуживания населения. Это в свою очередь требует разработки научно-обоснованной концепции развития транспортного обслуживания сельского населения республики на основе реализации механизма совершенствования государственного регулирования РСПАУ.

По мнению автора, совершенствование системы государственного регулирования транспортной деятельности охватывает следующие основные направления: совершенствование нормативно-правовых основ, механизма лицензирования и сертификации субъектов; совершенствование системы технического регулирования и повышение эффективности контрольно-надзорной деятельности на транспорте, а также улучшения взаимодействия республиканских и местных органов исполнительной власти по транспортным вопросам; формирование единой системы планирования развития и модернизации транспортного комплекса на основе использования индикаторов социально-экономического развития и методов прогнозирования объемов перевозок пассажиров; развитие малых и средних форм предпринимательской деятельности в транспорте; стимулирование финансовых институтов для инвестирования в транспортном комплексе; повышение роли общественных объединений в организации и управления транспортной системы и др.

В диссертации на основе изучения мирового опыта и реалий современной системы оказания транспортных услуг автором выделены следующие формы государственного регулирования транспортной деятельности на РСПАУ:

1. Разделение РСПАУ на сегменты со сходными коммерческими и эксплуатационными условиями, а также определение статуса АТП, действующих в различных секторах рынка (табл.5).

**Таблица 5.** Рекомендуемое разделение рынка сельских пассажирских транспортных услуг на секторы

<b>РЕКОМЕНДУЕМОЕ РАЗДЕЛЕНИЕ РЫНКА НА СЕКТОРЫ</b>		
<b>Перевозки пассажиров</b>	Перевозки пассажиров автобусами	Перевозки на сельских маршрутах по контролируемым тарифам (т.е. с необходимостью частичного покрытия издержек за счет дотации). Перевозки по свободным тарифам. Некоммерческие перевозки (доставка работников заводов и учреждений собственным транспортом).
	Перевозки легковыми таксомоторами	Перевозки, выполняемые предпринимателями, индивидуальными владельцами автомобилей. Перевозки, выполняемые таксомоторными парками.
	Перевозки маршрутными таксомоторами	Перевозки, выполняемые предпринимателями, индивидуальными владельцами автомобилей. Перевозки, выполняемые транспортными микроавтобусными парками.

**Источник:** предложено автором

Как видно из табл. 5 выделенные сегменты имеют привлекательность для предпринимателей по оказанию транспортных услуг, что гарантирует реализацию основной цели госрегулирования - соответствия спроса и предложения на все виды транспортного обслуживания.

2. Разработка и реализация правил по допуску новых ПАТП к работе в различных сегментах РСПАУ на основе простой регистрации при выдаче лицензий по различным причинам. И это является эффективным рычагом воздействия на РСПАУ.

3. Расширение сферы деятельности ПАТП и осуществление лицензирования по допуску новых автотранспортных предприятий (АТП) Государственной службой по надзору и регулированию в области транспорта (ГСНРОТ) на различные сегменты РСПАУ.

4. Контроль выполнения АТП требований, которые определены на основе выданным лицензиям, и применение санкций в случае нарушения этих требований. В этих условиях органы ГСНРОТ выполняют контроль на линии и на предприятиях, проверяют жалобы клиентуры или конкурирующих предприятий, защищая интересы клиентуры на основе применения реальных санкций, не допуская недобросовестную конкуренцию и защищая законные права действующих транспортных операторов.

5. Усиление контроля над ценообразованием и применением тарифов. В этих условиях эффективным считаем реализацию важнейших функций государственного регулирования транспортной работы на основе формирования новых тарифов, сочетающих централизованный контроль над общим уровнем тарифов со свободой формирования тарифов в условиях конкретных территориях.

6. Развитие налогового регулирования транспортной деятельности с целью стимулирования оказания определенных видов транспортных услуг, или, напротив, для ограждения тех сегментов РСПАУ, где уровень конкуренции излишне высок, а также об изменении налогообложения пассажирских АТП с учетом специфики их работы, важности для оказания различных видов пассажирских перевозок и т.д.

7. Анализ и контроль состояния оказания транспортных услуг в различных сегментах РСПАУ на основе разработки новой системы официальной отчетности АТП и использования методики анализа соотношения спроса и предложения на различных сегментах этого рынка.

8. Оказание государственной помощи сельским пассажирским автотранспортом. Исходя из сложившейся ситуации, при обсуждении местного бюджета, ГСНРОТ должно, в первую очередь ходатайствовать о финансировании важных транспортных сооружений.

9. Выделение дотаций АТП действующих в сельской местности для покрытия текущих убытков, как за счет госбюджета, так и на уровне местных бюджетов на основе согласования величины между республиканскими и местными органами исполнительных властей и повышения рентабельности.

10. Строгий контроль выполнения экологических стандартов со стороны Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта.



11. Разработка и действенный контроль за выполнением установленных норм безопасности и охраны труда на транспорте и технических стандартов безопасности со стороны ГСНРОТ совместно с органами ГАИ.

12. Обоснование и направление средств на социальное обеспечение АТП, прежде всего, на основе разработки мер по улучшению и сохранению кадрового состава АТП, улучшению социального положения работающих со стороны ГСНРОТ.

13. Обоснование, формирование и использование административно-экономических мер с целью концентрации транспортных ресурсов в чрезвычайных ситуациях.

В этих условиях государственное регулирование предусматривает формирование и расчет размеров, лицензионных сборов, которые устанавливаются Хукуматами по предложениям ГСНРОТ отдельно для каждого вида лицензий с учетом социальной значимости.

В диссертации, используя метод матричного исчисления<sup>1</sup>, автором произведен расчет прогноза показателей, характеризующие функционирование и развитие ПАТС. Результаты прогнозирования показателей по областям Республики Таджикистан на 2020 - 2025 гг. приведены в таблице 6.

Для удовлетворения потребностей населения сельской местности Республики Таджикистан в перевозках, необходимо увеличить коэффициент использования парка автобусов на 20,8%, и коэффициент использования вместимости автобусов на 9,7%.

В настоящее время средняя эксплуатационная скорость на сельских маршрутах республики составляет 14,7 км/час, а в перспективе при улучшении состояния местных дорог необходимо ее повысить до 22,4 км/час.

В связи с тем, что сельские населенные пункты находятся в сложных условиях, необходимо организовывать движение автобусов в светлое время суток. Для этого, необходимо увеличить маршрутный коэффициент, реализовать меры по совершенствованию режима движения автобусов на сельских маршрутах.

Из табл. 6 видно, что для удовлетворения спроса населения сельской местности Республики Таджикистан в услугах ПАТС и освоения прогнозных объемов сельских перевозок в 2025 году потребуются увеличение удельного веса обслуживающих сельских населенных пунктов на 10,3%.

С учетом вышеизложенного, автором предложены приоритетные направления инновационного развития РСПАУ Республики Таджикистан (рис. 4).

Таким образом, реализация предложенных мероприятий позволит повысить эффективность функционирования и развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг, что приведет к обеспечению экономического роста и улучшения уровня жизни сельского населения Республики Таджикистан.

---

<sup>1</sup>Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: под ред. А.Х. Катаева. - Монография/Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон, 1999. - 187 с.

**Таблица 6.** Прогнозирование показателей, характеризующие функционирование пассажирской автотранспортной системы Республики Таджикистан на 2020 - 2025 гг.

№ п/п	Наименование показателей	Прогноз							
		Согдийская область		Хатлонская область		РРП		ГБАО	
		2020	2025	2020	2025	2020	2025	2020	2025
1.	Среднесписочное количество автобусов (ведомственных), ед.	1287	1480	399	459	303	348	212	243
2.	Среднесписочное количество маршрутных такси, ед.	118	135	74	85	36	41	26	30
3.	Среднесписочное количество легковых автомобилей (служебных), ед.	3351	3854	2014	2316	1255	1443	627	721
4.	Среднесписочное количество негосударственных автобусов, ед.	8863	10193	1657	1906	3022	3475	447	514
5.	Среднесписочное количество негосударственных легковых автомобилей, тыс. ед.	177,4	203,9	103,5	118,9	100,5	115,6	8,3	9,5
6.	Количество лицензий, выданных на перевозку пассажиров автобусами, ед.	4951	5694	873	1004	2108	2424	160	184
7.	Количество лицензий, выданных на перевозку пассажиров легковыми автомобилями, ед.	2867	3297	4902	5638	4455	5123	354	408
8.	Коэффициент использования парка автобусов	0,83	0,86	0,88	0,92	0,86	0,91	0,62	0,68
9.	Среднесуточное время в наряде, час.	11,6	13,3	11,13	12,81	12,29	14,13	10,80	12,43
10.	Удельный вес обслуживающих сельских населенных пунктов, %	75	78	76	81	77	82	92	93
11.	Платный пробег легковых автомобилей такси, тыс. км	20,5	23,6	13,1	15,1	11,6	13,4	9,5	10,9
12.	Маршрутный коэффициент	1,87	2,16	1,23	1,41	2,89	2,97	2,04	2,33
13.	Средняя вместимость автобусов пасс/место	22,2	25,6	21,3	24,5	21,7	24,9	21,0	24,2
14.	Средняя эксплуатационная скорость автобусов, км/час	23,3	26,8	29,6	34,1	16,4	18,9	8,6	9,9
15.	Коэффициент технической готовности	0,86	0,94	0,92	0,95	0,87	0,94	0,64	0,71
16.	Коэффициент использования вместимости автобусов	0,98	1,0	0,95	0,98	0,98	1,0	0,95	0,98
17.	Количество сельских автобусных маршрутов, ед.	337	388	168	193	126	144	74	85
18.	Количество работников автотранспортных предприятий в регионе, ед.	3481	4003	2964	3408	796	915	804	925
19.	Количество линейных сооружений, ед.	430	494	249	286	282	324	7	8

**Источник:** расчеты автора



**Рисунок 4. Приоритетные направления инновационного развития РСПАУ Республики Таджикистан**

## ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Проведенные исследования позволили сформулировать следующие выводы и предложения:

1. В современных условиях развития экономики Таджикистана ведущее место отводится развитию транспортного комплекса, рынку транспортных услуг и его инфраструктуры. Проведенный нами анализ показал, что на развитие транспортной системы и РСПАУ направляются значительные объемы капитальных вложений за счет собственных и привлеченных средств. Это, прежде всего, связано со строительством автодороги Душанбе - Чанак, Душанбе - Кулма, Душанбе-Турсунзаде, Айни-Пенджикент, транспортных туннелей Истиклол, Чормагзак, Шар-шар, Шахристан, реконструкцией существующих транспортных сооружений и автодорог, а также строительством железной дороги Вахдат - Яван, аэропорта в г. Душанбе, Худжанд, Куляб и др., что позволит сформировать эффективную транспортную инфраструктуру в стране.

2. В диссертационной работе на основе исследования особенностей функционирования и развития транспортного комплекса и учета, автором выделены следующие основные признаки региональной ПАТС: а) функциональное назначение (объект пассажирских перевозок) - пассажирские автомобильные перевозки; б) территориальная ограниченность ПАТС в территории определенной области и района; в) организационно-управленческое единство - наличие единого органа управления при наличии различных собственников.

3. Результаты проведенных исследований позволили выделить следующие основные задачи развития РСПАУ в условиях рыночной экономики:

3.1 Формирование многоукладных форм собственности в результате разгосударствления и приватизации звеньев, объектов и инфраструктуры РСПАУ;

3.2 Улучшение состояния материально-технической базы РСПАУ за счет привлечения различных видов инвестиций и совершенствования механизма государственного регулирования РСПАУ;

3.3 Развитие системы организации и совершенствования управления РСПАУ в условиях углубления рыночных отношений;

3.4 Формирование и развитие эффективных форм предпринимательской деятельности (государственных, частных, малых, средних, коллективных и др.) на РСПАУ, объектов и инфраструктуры данного рынка;

3.5 Разработка научно-обоснованной стратегии развития сельских территорий и изменения формы организации производства пассажирских автотранспортных услуг в сельской местности.

3.6 Планирование и регулирование работы объектов, предприятий и инфраструктуры РСПАУ на основе современных методов и инструментов;

3.7 Изыскание источников по финансированию вариантов развития, размещения и функционирования РСПАУ, его объектов и инфраструктуры;

3.8 Развитие инновационной и маркетинговой деятельности на РСПАУ, формирование единого комплекса материального обращения в транспортной системе и народного хозяйства, создание универсальных АТП;

3.9 Обоснование приоритетных направлений развития транспортно-экономических связей со странами ЕАЭС, СНГ, ШОС и дальнего зарубежья.

4. Результаты анализа позволили охарактеризовать уровень функционирования пассажирского автомобильного транспорта следующими тенденциями: расширение сети ПАТП в сельскохозяйственных районах; организация филиалов ПАТП в центрах тяготения; создание сети терминалов (автостанций), кассовых пунктов и павильонов на сельских маршрутах; распространение новых форм и передовых методов организации транспортного обслуживания в сельской местности и т.п.

5. Установлено, что процесс оказания пассажирских автомобильных услуг должен рассматриваться как важнейшая составляющая производственной и социальной инфраструктуры страны и сельскохозяйственного региона. Поэтому в диссертации с учетом этого определена совокупность факторов, определяющая формирование спроса сельского населения в услугах ПАТС: экономического и производственного, социального, социально-демографического и культурно-бытового характера, факторы, характеризующие целесообразность и возможности поездки и перестройку сельскохозяйственного производства и прочие.

6. В работе автором разработана экономико-математическая модель подвижности населения по Согдийской и Хатлонской областях, РРП и ГБАО.

7. Для согласования спроса с предложением, автором осуществлено прогнозирование показателей, характеризующих спрос населения в услугах пассажирского автотранспорта по регионам республики.

8. По мнению автора, в современных условиях, первоочередными задачами развития РСПАУ в Республике Таджикистан являются: обеспечение сельских населенных пунктов регулярными перевозками общественного пассажирского транспорта в соответствии с перспективными схемами пространственного развития и с учетом плотности населения районов страны; разработка научно-обоснованной маршрутной сети и оптимизация работы различных транспортных операторов в обслуживаемых маршрутах в пределах сельского населенного пункта и между ними; повышение качества предоставляемых транспортных услуг за счет внедрения новых передовых технологий перевозок пассажиров, увеличения комфортабельности пассажирских перевозок и ужесточения нормативно-технических требований к их осуществлению и др.

9. В условиях функционирования рыночной экономики, автором выделены следующие основные формы государственного регулирования деятельности транспорта на РСПАУ:

- Совершенствование механизма ценообразования, установления тарифов и контроль за их применением на РСПАУ, а также развитие механизма налогового регулирования транспортной деятельности на РСПАУ.

- Анализ, оценка, учет и контроль состояния транспортного обслуживания в различных секторах РСПАУ, формирование транспортной биржи.

- Формирование эффективной системы оказания государственной помощи предприятиям различных форм собственности и финансирование отдельных проектов в области сельского пассажирского транспорта, а также выделение дотаций АТП для покрытия текущих убытков и повышения рентабельности.

- Формирование технических и экологических стандартов, установления норм безопасности и охраны труда на транспорте и усиление контроля за их выполнением.

- Развитие системы социального обеспечения на транспорте и направление требуемых средств для их реализации.

- Разработка и применение административно-экономических мер по экстренной концентрации транспортного потенциала (использования в чрезвычайных ситуациях).

10. В диссертационной работе обоснованы и предложены следующие приоритетные направления развития РСПАУ Республики Таджикистан:

- Совершенствование системы организации транспортного процесса на основе составления научно-обоснованных расписаний движения на сельских маршрутах.

- Развитие автоматизированных информационных систем управления способствующие совершенствованию диспетчерского руководства и контроля за работой автобусов и микроавтобусов на сельских маршрутах.

- Совершенствование составления графика выпуска автобусов на линии.

- Разработка и принятые мер, способствующих повышению скорости сообщения автобусов, а также изменения режимов их движения на маршрутах.

- Совершенствование договорной системы между транспортными предприятиями и сельскохозяйственными организациями при выделении им автобусов.

- Организация обслуживания сельского населения на основе проведения тендеров со стороны местных органов исполнительной власти Хукуматов.

- Совершенствование системы обслуживания сельского населения легковыми автомобилями такси.

- Соблюдение сроков службы транспортных средств и усиления контроля со стороны органов ГАИ и Государственной службы по надзору и регулированию в области транспорта, а также, совершенствование материально-технической базы сельских автотранспортных предприятий и системы ТО и Р транспортных средств, ликвидация простоев подвижного состава по организационным причинам.

- Систематическая организация выборочной проверки достоверности заполнения путевых листов.

- Формирование эффективной системы организации оказания качественной и своевременной технической помощи транспортных средств на маршрутах.

- Развитие конкуренции между подразделениями сельских транспортных предприятий с целью улучшения транспортного обслуживания.

- Совершенствование системы материального и морального стимулирования работников ПАТП, а также разработка мероприятий, способствующие соблюдению трудовой дисциплины всеми работниками транспортных предприятий, улучшению условий труда работников транспортных предприятий и организации системы подготовки и повышения квалификации работников.

- Совершенствование структуры парка на основе учета специфики сельских пассажирских перевозок.

- Систематическое исследование пассажиропотоков и требований сельского населения и на этой основе, совершенствование маршрутной сети и оптимизации транспортных связей.

- Принятие мер к повышению плотности сети автодорог и систематическое изучение их состояния с целью улучшения маршрутной сети сельского района и улучшения транспортного обслуживания сельских населенных пунктов.

- Совершенствование условий труда работников линейных сооружений и инфраструктуры РСПАУ, а также совершенствование системы продажи билетов в линейных сооружениях на основе внедрения автоматизированной системы.

- Развитие системы стимулирования по эффективному использованию ресурсов и обеспечения экологической безопасности в ПАТП.

- Совершенствование системы обеспечения сельских транспортных предприятий материальными ресурсами с учетом ГОСТов, технических условий и т.п.

Таким образом, реализация вышеперечисленных направлений развития РСПАУ позволит сохранить социальную значимость пассажирских автомобильных перевозок в сельской местности, повысить эффективность работы ПАТП, обеспечить экономический рост, а также повысить уровень жизни населения областей и районов Республики Таджикистан на ближайшую перспективу.

### **III. СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ РАБОТ:**

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

1. Экономико-математическое моделирование спроса сельского населения на услуги пассажирского автомобильного транспорта// Вестник Российского университета кооперации (научно-теоретический журнал). – Чебоксары: «Изд. РУК», 2016, № 1(23). -С. 77-81, (0,31 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,20 п.л.).

2. Основные направления развития рынка сельских пассажирских транспортных услуг в Республике Таджикистан// Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). – Душанбе: «Сино», 2016, №2/2(197). - С. 78-83 (0,38 п.л.)

3. Рынок сельских пассажирских транспортных услуг в условиях переходной экономики// Вестник Таджикского национального университета (научный журнал). – Душанбе: «Сино», 2015, №2/3(165). -С. 284-292 (0,56 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,30 п.л.).

4. Выбор направлений совершенствования транспортного обслуживания сельского населения в Республике Таджикистан// Вестник Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими (научный журнал). – Душанбе: «Издательский отдел ТТУ», 2015, №3(31). -С. 155-161 (0,44 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,30 п.л.).

#### **Б) публикации в других научных изданиях:**

5. Финансовые риски автомобильных предприятий// Известия Академии наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – Душанбе: «Дониш» 2016 №1(241). -С. 134-137 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,10 п.л.).

6. Маркетинговые исследования спроса и предложения рынка автотранспортных услуг// Перспективы развития науки и образования. Материалы VIII межд.

науч. практ. конф., посвященной 25-летию независимости Республики Таджикистан и 60-летию Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими (г. Душанбе, 3-4 ноября 2016г.).- Душанбе: «Типография ТТУ», 2016. -С. 255-258 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,10 п.л.).

7. Особенности и задачи развития рынка сельский пассажирский автотранспортный услуг в Республики Таджикистан// Перспективы развития науки и образования. Материалы VIII межд. науч. практ. конф., посвященной 25-летию независимости Республики Таджикистан и 60-летию Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими (г. Душанбе, 3-4 ноября 2016г.).- Душанбе: «Типография ТТУ», 2016. -С. 297-301 (0,31 п.л. ) (в соавторстве, автором – 0,11 п.л.).

8. Оценка потребности населения города Душанбе в услугах пассажирского транспорта// Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. практ. конф., посвященной 21-летию государственной независимости Республики Таджикистан и 20-летию 16-ой Сессии Верховного Совета Республики Таджикистан (г. Душанбе, 12-14 декабря 2012г.) – Душанбе: «Издательский отдел ТТУ», 2012. - С. 46-49 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,10 п.л.).

9. Бизнес планирование на автотранспорте и его роль в решение проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан // Проблемы развития транспортной системы Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. практ. конф., посвященной 21-летию государственной независимости Республики Таджикистан и 20-летию 16-ой Сессии Верховного Совета Республики Таджикистан (г. Душанбе, 12-14 декабря 2012г.). – Душанбе: «Издательский отдел ТТУ», 2012. - С. 114-117 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,10 п.л.).

10. Лицензирование пассажирских автобусных перевозок// Материалы V-й межд. науч. практ. конф. посвященной 20-летию независимости Республики Таджикистан и 55-летию Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими (г. Душанбе, 13-15 октября 2011г.).- Душанбе, изд. «Типография ТТУ», 2011. - С. 183-184 (0,13 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,05 п.л.).

11. Сравнительная экономическая эффективность транспортного обслуживания// Новейшие направления в совершенствовании изучения технологических дисциплин в учебных заведениях. Материалы науч. практ. конф. посвященной 20-летию независимости Республики Таджикистан и 80-летию Таджикского государственного педагогического университета имени С. Айни (г. Душанбе, 15-16 апреля 2011г.).- Душанбе: Ирфон, 2011.- С. 56-59 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,10 п.л.).

12. Основные критерии определения эффективности транспортного обслуживания населений горных регионов// Актуальные проблемы экономической безопасности Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. практ. конф., посвященной 20-летию государственной независимости Республики Таджикистан, 55-летию Таджикского технического университета имени академика М. С. Осими и 15-летию факультета инженерного бизнеса и менеджмента (г. Душанбе, 26-ноября 2011г.).- Душанбе: «Типография ТТУ», 2011. -С. 170-172 (0,19 п.л.) (в соавторстве, автором– 0,10 п.л.).



13. Совершенствование анализа финансово-хозяйственной деятельности АТП// Проблемы реформирования бухгалтерского учета и аудита в Республики Таджикистан. Материалы респ. науч. практ. конф. (г. Душанбе, 31 марта 2006г.).- Душанбе: Издательство РТСУ, 2006. - С.148-151 (0,25 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,15 п.л.).

14. Оценка финансово-хозяйственной деятельности АТП// Проблемы реформирования бухгалтерского учета и аудита в Республики Таджикистан .Материалы респ. науч. практ. конф. (г. Душанбе, 31 марта 2006г.).- Душанбе: Издательство РТСУ, 2006. - С. 151-155 (0,31 п.л.) (в соавторстве, автором – 0,20 п.л.).

**В) монографии, учебники и учебные пособия:**

15. Пассажирские автомобильные перевозки: учебное пособие. - Душанбе: «Ирфон», 2006,- 88 с. (5,50 п.л.) (в соавторстве, автором – 2,50п.л.)

16. Организация автомобильных перевозок: учебное пособие (на тадж. языке). - Душанбе: «Типография ТТУ», 2012.- 80 с. (5,0 п.л.) (в соавторстве, автором – 1,0п.л.)

17. Математические методы в организации транспортного процесса: учебное пособие (на тадж. языке). - Душанбе: «Типография ТТУ», 2016.- 72 с. (4,5 п.л.) (в соавторстве, автором – 1,5 п.л.).

Подписано к печати 12.11.2016  
Формат 60x84 /16. Бумага офсетная.  
Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ № 49

---

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