

ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ КОММЕРЦИИ

На правах рукописи

МИРЗОЕВА ДЖОНОНБИБИ ПИРУНШОЕВНА

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ
РАЗВИТИЯ РЫНКА АВИАПЕРЕВОЗОЧНЫХ УСЛУГ
(на пространстве Таджикистан - Россия)**

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

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т
диссертации на соискание ученой
степени кандидата экономических наук

Душанбе - 2017

Работа выполнена в отделе региональных исследований и пространственного размещения производительных сил Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан

Научный руководитель:

Раджабов Раджаб Кучакович,
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты:

Цветков Валерий Анатольевич,
доктор экономических наук, профессор,
член-корреспондент РАН, директор
Института проблем рынка Академии
наук Российской Федерации,

Хамроев Фузайли Махмадалиевич,
кандидат экономических наук, доцент
кафедры экономики и транспортной
логистики Таджикского технического
университета имени М.С. Осими

Ведущая организация:

Центр стратегических исследований
при Президенте Республики
Таджикистан

Защита состоится в «__» _____ 2017 г. в 15⁰⁰ 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: 734055, Республика Таджикистан, г. Душанбе, ул. Дехоти, ½.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и 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 <http://www.vak.ed.gov.ru>.

Автореферат разослан «__» _____ 2017 г.

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

А.Р. Курбонов

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. Формирование рыночной экономики в Республике Таджикистан сопровождается активизацией миграционных процессов. Трудовая миграция усиливает необходимость развития авиаперевозочных услуг с учетом формирующихся систем частного предпринимательства и возрастание роли государства в обеспечении конкурентоспособности и финансовой стабильности. Развитие внешней миграции и необходимость повышения уровня жизни населения усиливает социально-экономические аспекты транспортного обеспечения процессов внешней трудовой миграции населения. Совершенствование системы организации предоставления авиаперевозочных услуг населению вызывает множество вопросов теоретического и прикладного характера, связанные с переоценкой социально-экономической роли и значения воздушного транспорта в повышении уровня жизни населения и роста экономики страны в целом. В стране пока отсутствуют монографические исследования, посвящённые различным аспектам развития международного рынка авиаперевозочных услуг населению. Особый интерес вызывают социально-экономические аспекты проблем миграции и развития международного рынка пассажирских авиаперевозочных услуг, которые стали объектом настоящего диссертационного исследования.

Следует сказать, что к началу нового тысячелетия Таджикистан утратил значительную часть того ограниченного потенциала предоставления авиаперевозочных услуг, который был создан в период планового развития.

На начальных этапах перехода к рыночным отношениям государство не могло уделять должного внимания проблематике индустриального развития, а формирующийся частный сектор был еще недостаточно развит. Поэтому произошло катастрофическое сокращение рабочих мест в отраслях промышленности и сельского хозяйства, что породило увеличение количества безработных и наплыва миграции за пределы страны, в поисках работы, тем самым создавая огромную нагрузку на транспортные системы, в частности в системе предоставления авиаперевозочных услуг.

В соответствии с Государственной целевой программой развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года стране был предложен сценарий развития, основанный на высвобождении частной инициативы и усилении роли государства в обеспечении благоприятных условий хозяйствования, включая финансовую и социальную стабильность.

Гражданская авиация выступает одним из ключевых элементов в системе мер по смягчению последствий социально-экономической дифференциации регионов путем совершенствования авиатранспортного обслуживания процесса внешней трудовой миграции населения, развития туризма и деловых связей между странами.

В принятой Правительством Республики Таджикистан национальной стратегии трудовой миграции граждан Республики Таджикистан за рубеж указывается, что «Формирование рынка труда в Республике Таджикистан происходит в условиях, обусловленных значительным влиянием таких факторов, как сложная демографическая ситуация, не до конца разрешенные последствия глубокого социально-экономического кризиса и гражданской войны, отток из страны большого

количества квалифицированных кадров рабочих и специалистов, нехватка рабочих мест при избытке трудовых ресурсов, очень низком уровне оплаты труда». Учитывая важность внешней трудовой миграции для социально-экономического развития республики, наряду с другими мерами, отмечается необходимость транспортного обеспечения процесса трудовой миграции. В указанной Национальной стратегии на Министерство транспорта Республики Таджикистан возложена задача регулирования вопросов безопасной отправки и приема внешних трудовых мигрантов, обеспечения их связи с семьями.

Поэтому исследование роли авиатранспорта в смягчение уровня безработицы, повышения уровня благосостояния населения и роста экономики приобретает особую актуальность.

Малая изученность социально-экономических аспектов развития международного рынка пассажирских перевозочных услуг в Республике Таджикистан послужило основанием для разработки темы настоящей диссертационной работы.

Степень разработанности научной проблемы. Важнейшим источником возникновения спроса на авиаперевозочные услуги в Республике Таджикистан выступает миграция населения, связанная с достаточно низким социально-экономическим положением населения. Различные аспекты проблемы исследовались в работах С. С. Артаболевского, В. Г. Введенского, А. Г. Гранберга, К. Х., Захидова, Л. А. Иванченко, Л. Н. Лыковой, В. Я. Любовного, А. А. Медкова, А. О. Польшева, А. Ф. Самохвалова, В. Е. Селиверстова, А. И. Татаркина, С. Н. Хурсевича, Б. М. Штульберга, В. А. Цветкова и др.

Вопросы, касающиеся различных аспектов миграции населения рассмотрены в работах Асмуса Т. А., Борисова Е. А., Ивахнюка И. В., Ионцева В. А., Рыбаковского Л. Л., Розенберга Б. А., Рязанцева С. В., Топилина А. В., Юдиной Т. Н. и др.

Этот перечень может быть значительно расширен рядом отечественных ученых и исследователей, раскрывающим специфику миграции, особенности ее влияния на экономику и социальный уровень развития общества, а также и систему транспортного обслуживания процесса миграции населения. В их числе: Р. Аминджанов, А. Бабаев, Р. Бабаджанов, О. Бобоев, Д. Джумаев, Г. Джурабаев, Т. Джуразаде, С. И. Исломов, Н. Каюмов, А. Х. Катаев, С. Д. Комилов, М. Махмадбеков, Н. Мукимова, Х. Мухаббатов, М. Нурмахмадов, С. Олимова, Р. К. Рахимов, Р. К. Раджабов, А. Рауфи, О. К. Сангинов, З. С. Султанов, Р. У. Ульмасов, Х. У. Умаров, П. Д. Ходжаев, М. Холматов, Н. Хоналиев и др.

В экономической литературе исследованию теоретическим основам авиаперевозочных услуг посвящены работы авторов: Б. В. Артамонова, В. Г. Афанасьева, К. Л. Бартельса, М. А. Васина, Е. В. Веселова, А. В. Губенко, О. А. Ерченко, К. Х. Захидова, С. Ю. Исаева, Е. В. Костроминой, А. В. Мнишко, А. А. Медкова, Б. Т. Нуровой, А. В. Палаткиной, М. Ю. Смурова, Е. А. Столяревской, С. В. Тетрунина, А. С. Тархова, А. Е. Тюняева, Д. С. Черкашина и др.

Однако вопросы, касающиеся исследования социально-экономических аспектов развития системы предоставления авиаперевозочных услуг внешним трудовым мигрантам и разработки научно-обоснованных предложений по развитию международного рынка авиаперевозочных услуг населению Республики

Таджикистан пока остаются малоизученными и требуют проведения научных исследований в этом направлении.

Основная научная гипотеза исследования составляет положения, согласно которым формирование и развитие международного рынка авиаперевозочных услуг в Республике Таджикистан предопределяется мобильностью и транспортной подвижностью населения, зависящие в значительной степени от факторов, вынуждающих определенную часть трудоспособного населения мигрировать в другие страны в целях трудоустройства и стабилизации уровня благосостояния своих семей на долгосрочный период.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке научных и прикладных подходов к оценке социально-экономических аспектов развития международного рынка авиаперевозочных услуг, которые могут быть использованы в практике национальными авиаперевозчиками.

Достижения поставленной цели основывались на решения следующих задач:

- изучить существующие теоретические концепции и модели функционирования международного рынка пассажирских перевозочных услуг, а также выявить зависимость уровня развития международного рынка авиаперевозочных услуг от мобильности и транспортной подвижности населения;
- провести количественный анализ и выявить основные тенденции и динамику развития международного рынка авиауслуг на основе интегрального индекса пассажирской авиасвязи Таджикистана с Россией;
- исследовать особенности формирования международного рынка авиаперевозочных услуг населению и дать количественную оценку динамике и структурным сдвигам этого рынка;
- выявить факторы повышения конкурентоспособности национальных авиакомпаний на международном рынке авиаперевозочных услуг, такие как: системы низкотарифных перевозок, внедрение информационных технологий, новых услуг и маршрутов; проанализировать влияние этих факторов на изменение конкурентоспособности и сформулировать условия их устойчивого проникновения на этом рынке;
- оценить значимость развития рынка международных авиаперевозочных услуг в повышении уровня жизни населения и роста экономики страны, а также обобщить мировой опыт организации перевозок авиапассажиров и дать сопоставительную оценку традиционным и низкобюджетным системам организации авиаперевозочных услуг и обосновать возможность применения последнего в практике национальных авиакомпаний при перевозке внешних трудовых мигрантов;
- разработать модель прогнозирования и осуществить прогноз объема спроса авиаперевозочных услуг и методику оценки стоимости билета для оказания услуг при низкотарифной системе перевозок пассажиров в Республике Таджикистан.

Объектом диссертационного исследования является международный рынок авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан - Россия.

Предметом исследования является - система авиатранспортного обслуживания международного рынка авиапассажирских перевозок.

Область исследования соответствует тематике, обозначенных в Паспорте специальностей научных работников ВАК РФ: 08.00.05 – Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями,

отраслями, комплексами - сфера услуг): 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; 1.6.118. Формирование и развитие отраслевых, региональных и общенациональных рынков услуг; 1.6.123. Обеспечение конкурентоспособности предприятий сферы услуг.

Теоретическую и методологическую основу исследования составили исследования и разработки отечественных и зарубежных ученых в области миграции и изучения рынка пассажирских авиационных перевозок, функционирования воздушного транспорта и управление экономической деятельностью на транспорте.

В процессе исследования были использованы совокупность научных методов: статистического, системного, экономико-математического, экспертной оценки, логического и сравнительного анализа и синтеза, группировок, аналогии, моделирования.

Информационной базой исследования послужили нормативно-правовые документы, официальные макроэкономические данные о социально-экономическом положении регионов Республики Таджикистан, аналитические отчеты, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, основные программные документы отрасли: Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025г., Национальная стратегия трудовой миграции граждан Республики Таджикистан за рубеж на период 2011- 2015 годы. Использована информация, предоставленная Министерством транспорта Республики Таджикистан, Министерством экономического развития и торговли Республики Таджикистан, материалы международных и республиканских научно-практических конференций по развитию гражданской авиации, отчеты о деятельности авиакомпаний и аэропортов Республики Таджикистан.

Достоверность и обоснованность результатов исследования, сформулированных в диссертации, обеспечиваются ее адекватностью результатам достижения отечественной и зарубежной науки, большим объемом используемого научно-практического материала при написании диссертационного исследования, глубиной проработки социально-экономических аспектов развития рынка предоставления пассажирских авиаперевозочных услуг населению Республики Таджикистан.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в получении следующих результатов:

- проведен системный анализ теоретических моделей и практических подходов формирования и развития международного рынка авиаперевозочных услуг, и сформулирована модифицированная урбано-трудовая модель маятниковой трудовой миграции; выявлены характерные особенности формирования спроса на международные авиаперевозочные услуги, базирующихся на закономерностях и факторах формирования спроса на внешней маятниковой трудовой миграции населения;

- разработан подход к анализу процесса внешней мобильности и транспортной подвижности населения на основе интегрального индекса изменения факторов

пассажирской авиасвязанности пространства; выявлены закономерности изменения структуры, географические границы и емкости рынка авиаперевозочных услуг на пространстве Таджикистан-Россия;

- определены сложившиеся состояния функционирования и тенденции развития национальных авиакомпаний, факторы повышения их конкурентных преимуществ; сформулированы условия согласования емкости рынка с провозной возможностью авиакомпаний с учетом гармонизации их деятельности с наземными системами обслуживания воздушных судов и пассажиров на международном рынке авиаперевозочных услуг;

- предложен механизм оценки социальной и экономической значимости развития международного рынка авиаперевозочных услуг для населения и экономики; выявлены фундаментальные факторы социально-экономической эффективности перевозок трудовых мигрантов и разработаны экономико-математические модели их влияния на макроэкономические показатели развития экономики;

- выполнен сравнительный анализ традиционных и низкотарифных систем предоставления авиаперевозочных услуг населению и сформулированы условия их применения в практике перевозки внешних маятниковых трудовых мигрантов авиакомпаниями Республики Таджикистан;

- разработана факторно-временная модель прогнозирования и осуществлен прогноз объема международных авиаперевозочных услуг по всем авиакластерам в пространстве Таджикистан - Россия, и дана сопоставительная оценка стоимости авиабилета при традиционных и низкотарифных системах предоставления авиаперевозочных услуг внешним маятниковым трудовым мигрантам.

Теоретическая значимость исследования заключается в получении новых знаний об особенностях развития такого важного сегмента рынка пассажирских перевозок, как международные пассажирские авиаперевозки. Такие рекомендации позволят более рационально использовать существующие у авиакомпании и международных аэропортов республики финансовые и инфраструктурные ресурсы и активно влиять на повышение уровня их конкурентоспособности на международном рынке авиаперевозочных услуг.

Практическая значимость исследования определяется возможностями реализации предложенных мер по повышению уровня качества транспортного обслуживания процесса внешней маятниковой трудовой миграции населения авиакомпаниями и сокращении затрат на их обслуживание аэропортами Республики Таджикистан.

Отдельные положения диссертации могут быть использованы в учебном процессе высших учебных заведений в объеме учебных дисциплин «Маркетинг на транспорте», «Экономика воздушного транспорта» и «Организация и управление на воздушном транспорте».

Апробация результатов диссертационного исследования. Полученные в результате исследования выводы были представлены на международных (2012 г. Москва, 2014 г. Вологда), республиканских научно-практических конференциях (2011 – 2017 гг.) и конференциях и семинарах Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан (2010 - 2016 гг.).

Основные положения диссертации были представлены, обсуждены и одобрены на семинарах Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан.

Публикации. Результаты диссертационного исследования опубликованы в 15 научных трудах общим объемом 7,95 п.л., в том числе 5 работ в ведущих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ.

Структура работы отражает логику исследования. Состоит из введения, трех глав, выводов и предложений, списка использованной литературы, иллюстрирована 34 аналитическими таблицами, 17 рисунками и схемами, изложена на 159 страницах машинописного текста.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В соответствии с целями и задачами диссертационного исследования автором рассматриваются следующие группы проблем.

Введение содержит обоснование выбора темы, ее актуальности, теоретической и практической значимости, определение научной новизны исследования, предмета и объекта исследования, изложены цели и задачи исследования и его теоретической и методологической основы, а также раскрывает новизну выводов, выносимых на защиту.

В первой главе «Теоретические основы функционирования международного рынка пассажирских перевозочных услуг» приводятся подробный анализ современного состояния теории и практики исследования рынка пассажирских перевозочных услуг, методологические основы анализа спроса на международном рынке пассажирских перевозок и методы исследования внешней транспортной подвижности населения.

Комплексный анализ теоретических основ формирования, функционирования и развития рынка транспортных услуг показывает, что в сфере воздушного транспорта, которые выражаются характером действия механизма свободного рынка на международном сегменте авиаперевозок и его влияния на количество оказываемых услуг населению, основной рыночной структурой является дуополия.

Дуопольная особенность международного рынка авиационных пассажирских перевозок проявляется в ограничении провозной возможности для освоения только определенного объема перевозок, при этом дополнительный объем спроса, превышающий провозную емкость авиакомпаний, останется неосвоенным. Вместе с тем, свободный рынок дает однозначное решение дефицитной ситуации, нарушая установившийся баланс дуополии, временно повышая цены на услуги. Это приводит к увеличению емкости рынка авиационных пассажирских перевозок, тем самым обостряет конкуренцию между авиакомпаниями, сумевшими удовлетворить дополнительный спрос на авиаперевозочные услуги.

Изучение механизма свободного рынка авиационных пассажирских перевозок и его признаков позволили автору выявить отличие такого рынка от других рыночных структур.

В мире не существует особого, обособленного от национальных транспортных систем международного транспорта, предназначенного исключительно для международных перевозок пассажиров. Международные перевозки осуществляются национальными перевозчиками различных стран, использующими для этого свои парки, а также транспортные сети и транспортные узлы, относящиеся к транспортным системам отдельных стран. Авиакомпании, которые выполняют перевозки между различными странами, формируют международный рынок авиационных перевозок (рис.1), и стараются оставаться на этом рынке, путем создания себе определенных конкурентных преимуществ (рис.2).

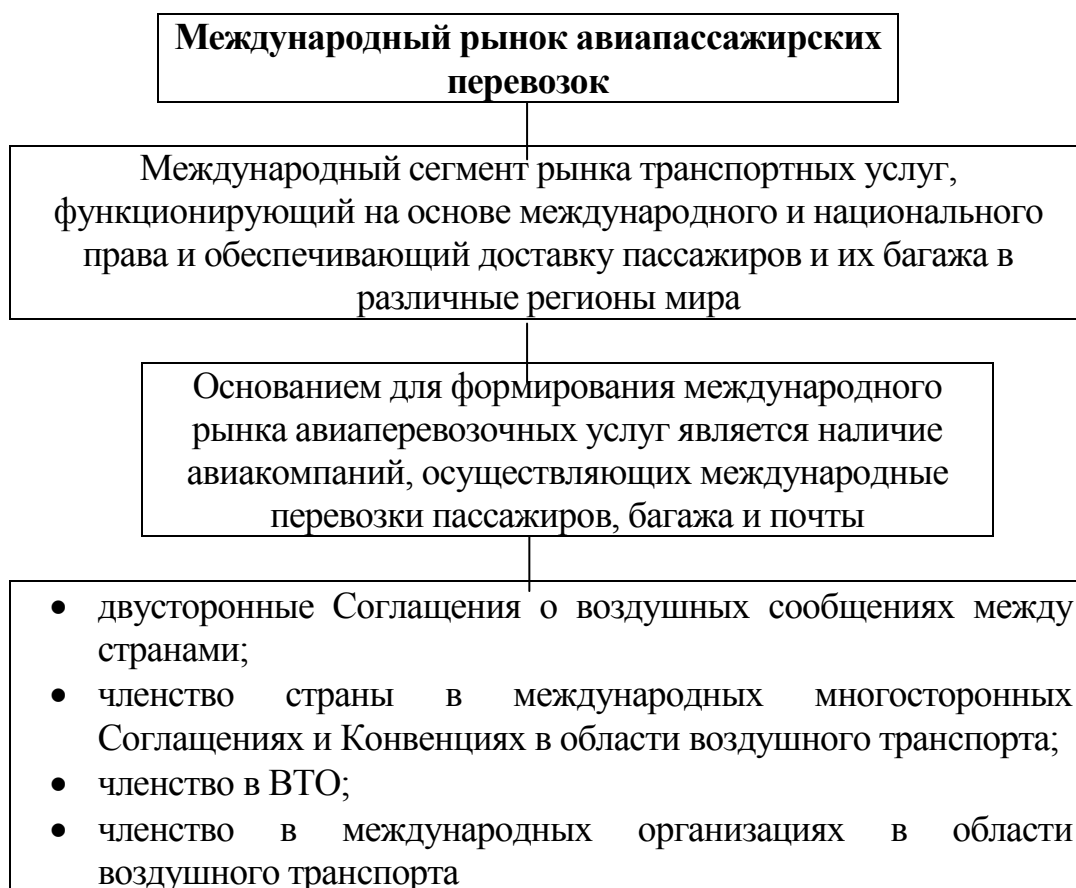


Рисунок 1. Схема формирования международного рынка авиационных перевозочных услуг

Ряд условий конкурентоспособности авиакомпаний совпадает с условиями обеспечения конкурентоспособности других видов транспорта и определяется, в первую очередь, качеством продукции или услуг, наличием эффективной маркетинговой стратегии, уровнем менеджмента и квалификации персонала, технологическим уровнем производства, налоговой средой, в которой действует компания, доступностью источников финансирования. Кроме того имеет ряд специфических условий формирования конкурентных преимуществ, относящийся только к воздушным перевозкам (рис.2). Одним из решающих условий является четкое представление своего клиента, что позволяет найти собственную нишу на рынке, сформировать парк воздушных судов и подобрать летный состав.

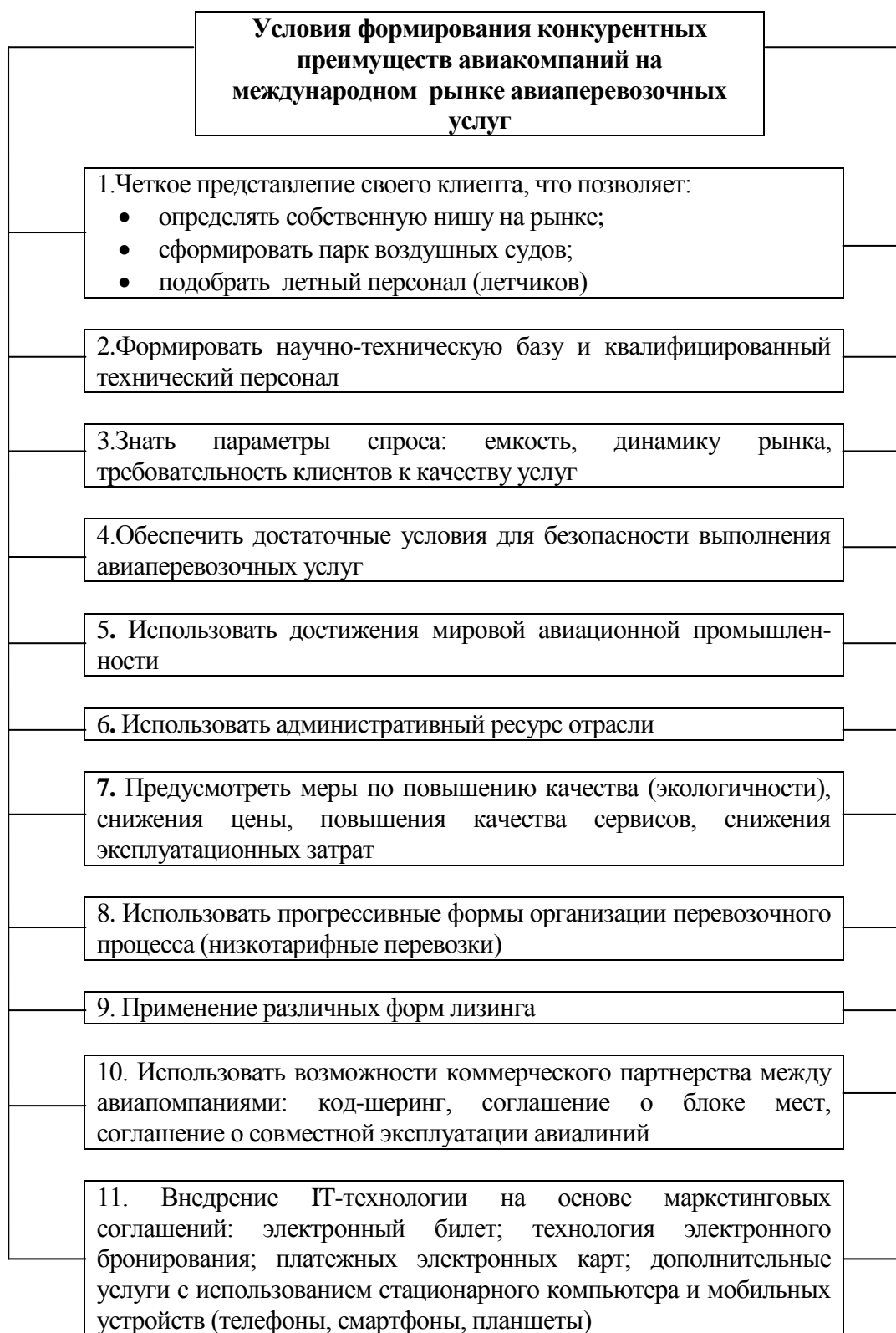


Рисунок 2. Условия формирования конкурентных преимуществ авиакомпаний на международном рынке авиаперевозочных услуг

В работе более подробно исследованы каждые в отдельности условия формирования конкурентных преимуществ авиакомпаний. Особое внимание уделено характеристике спроса на международные пассажирские перевозки.

Источником спроса являются причины поездки населения: трудовые, туристические, культурно-оздоровительные, отдых, деловые поездки, и учеба за рубежом, челночная коммерция. Маркетинговые исследования показали, что в общей структуре пассажиропотока 2015 года, объем потока трудовых поездок и учеба за рубежом составляют 90% общего объема спроса, туристические и культурно-оздоровительные поездки составляют около 7%, челночная коммерческая составляет около 2%, отдых и деловые поездки - около 1% .

Поэтому самым важным источником спроса являются международные трудовые поездки населения (или внешняя трудовая миграция населения).

В работе более подробно исследованы теоретические и методологические вопросы внешней миграции населения, современное состояние дел в теории и практике исследования вопросов миграции населения, выявлены основные предпосылки и факторы, способствующие внешней трудовой миграции населения (бедность – 7,3%, отсутствия работы – 45,9%, покупка отдельного жилья – 2%, низкая заработная плата – 27,3%, свадьба и образование семьи -11,2% и долг - 6,3%), а также связь маятниковой трудовой миграции (МТМ) с транспортной мобильностью и подвижностью населения.

В прикладном плане исследования была проведена проверка гипотезы о том, что МТМ порождает невозвратную миграцию, т.е. маятниковые мигранты со временем переезжают жить ближе к месту работы. Результаты оказались неоднозначными: в ряде работ данная взаимосвязь была подтверждена, в других оказалась незначимой, а в третьих была выявлена отрицательная корреляция.

Наши исследования показали, что невозвратная трудовая миграция может стать одним из условий появления новой пассажирской связанности пространства Таджикистана с Россией, что способствует еще большему росту спроса на международные авиационные перевозки.

В работе доказано, что из всех теорий маятниковой миграции населения наиболее проработанной и популярной является стандартная урбанистская и трудовая модели, модифицированные нами в форме урбано-трудовой модели утверждающая, что издержки МТМ компенсируются более низкой стоимостью проживания и транспортными затратами мигранта:

$$dC / dL = (- dA/dL; - dS/dL) \quad (1)$$

где L – расстояние между местом работы и проживанием;

dC/dL– мера возрастания общих издержек МТМ;

dA/dL – мера возрастания стоимости проживания;

dS/dL – мера возрастания заработной платы от дальности перевозок.

Выражение (1) есть одна из форм записи базовой гипотезы модели в отношении МТМ и выбора места проживания, которая может быть интерпретирована как специфический случай теории равновесия на рынке труда.

Таким образом, модель (1) показывает, что качество транспортного обслуживания мигрантов является ключевым фактором формирования МТМ, напрямую определяя дальность и регулярность поездки МТМ, т.е. уровень транспортной подвижности населения. Фактор подвижности населения учитывается в качестве условия при формализации и прогнозировании отдельных

институциональных элементов системы предоставления авиаперевозочных услуг национальными авиакомпаниями населению Республики Таджикистан.

Поэтому оценка пассажиропотока между странами является косвенным методом оценки трудовой миграции. Установлено, что различные методы изучения потока на основе опроса трудовых мигрантов является менее достоверными, зачастую из-за скрытия реального места жительства и места работы трудового мигранта. Поэтому оценка потока на основе изучения транспортной подвижности населения является более достоверным, простым и недорогим способом изучения внешней трудовой миграции населения.

Интенсивность передвижений количественно выражают показателем, подвижностью населения, т.е. международный пассажиропоток, приходящийся на одного жителя за тот или другой расчетный промежуток времени (обычно год).

Анализ диаграммы пассажиропотока (рис. 3) показывает основные направления потока миграции: 91,7% приходится в Российскую Федерацию, 3,4% в Казахстан, 1,5% в Беларусь, по 1% в Германию и ОАЭ (Дубай), и по 0,5% в Кыргызстан, Турцию и Индию.

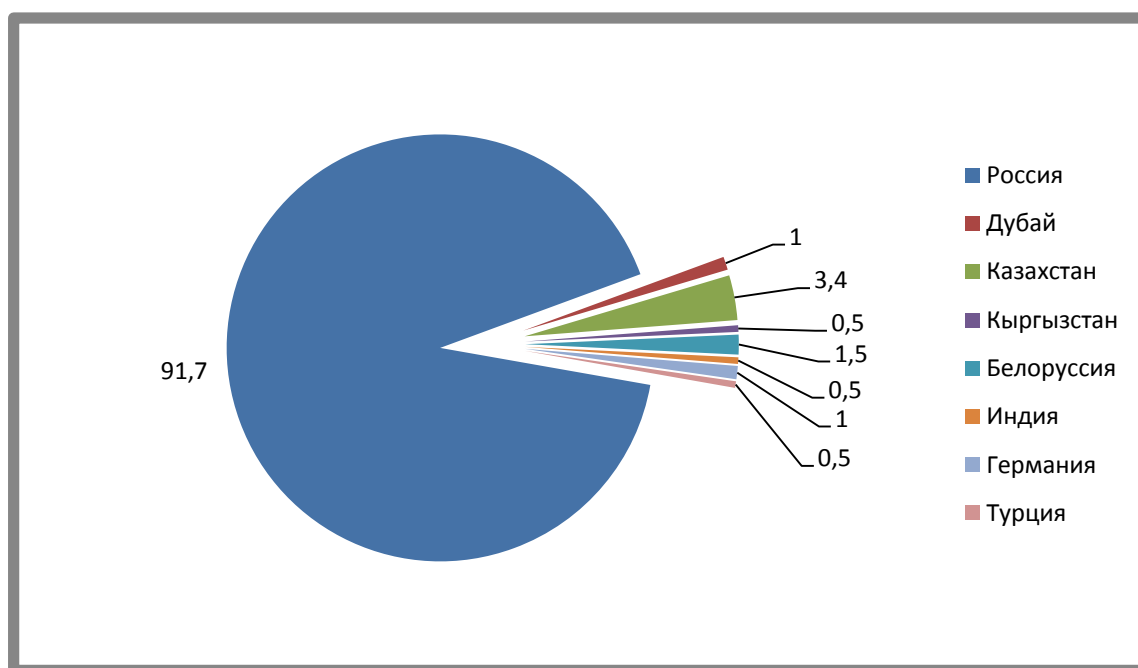


Рисунок 3. Структура пассажиропотока воздушного транспорта за 2015 год

Учитывая огромный поток мигрантов на пространстве Таджикистан-Россия, настоящее исследование посвящается изучению миграционных процессов и формированию международного рынка пассажирских авиаперевозок на этом пространстве.

Проведенный в работе анализ подвижности населения на международном пространстве Таджикистан - Россия показал, что за период 2010 -2015 гг. самый высокий темп роста подвижности населения наблюдается на воздушном транспорте, подвижность международного автомобильного транспорта составляет 5% от

воздушного транспорта, а железнодорожный транспорт за этот период практически перестал участвовать в международных пассажирских перевозках.

Анализ среднего расстояния передвижения населения по видам транспорта подтверждает, что география внешней трудовой миграции по видам транспорта (табл.1) предпочтительно росла за счет воздушного транспорта. Так, дальность поездки на международном автомобильном транспорте за период 2010-2015 гг. снизилась на 38%, на железнодорожном транспорте на 26%.

Таблица 1. Средняя дальность перевозки пассажиров по видам транспорта

Показатели	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015г. к 2010г.,%
Международный автомобильный транспорт, км.	1593,75	1763,00	1743,00	1399,00	1763,00	982,00	62,0
Железнодорожный транспорт, км.	54,67	52,50	48,00	41,80	44,50	40,00	74,0
Воздушный транспорт, км.	2393,25	2685,00	2500,00	2646,46	2666,82	2535,75	106,0

Источник: Таджикистан 25 лет государственной независимости. Статистический сборник.- Душанбе: Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан,2016. – 520 с.

Таким образом, воздушный транспорт, с высоким ростом средней дальности перевозки пассажира, остается единственным видом транспорта, осуществляющим перевозки внешних маятниковых трудовых мигрантов между Республикой Таджикистан и Федерацией России, имея устойчивый эпор и статически допустимые коэффициенты неравномерности по времени и по направлению в пределах их нормативных значений, формируя, тем самым, надежную авиапассажирскую связанность Таджикистана с Россией.

Анализ динамики и структуры авиаперевозок по международным аэропортам (МА) Республики Таджикистан показал, что поток авиапассажирской связанности Таджикистана с Россией распределяется следующим образом: МА «Душанбе» - 57,4%, МА «Худжанд» - 28,3%, МА «Куляб» - 9,1% и из МА «Курган-Тюбе» -5,2%.

При этом, направление и структура пассажирских территориальных авиасвязей на конкретном направлении воздушных перевозок является зеркальным отражением характера маятниковой трудовой миграции, и предопределяет неравномерность пассажиропотока и роста объема пассажирских перевозок в целом на воздушном транспорте Республики Таджикистан.

Во второй главе «Анализ развития пассажирской авиационной связанности населения Таджикистан с Россией» исследованы важные параметры формирования международного рынка авиаперевозочных услуг – пассажирская авиа связанность населения Таджикистана с Россией и выполнен анализ уровня развития и структуры рынка на этом пространстве, выявлены место и роль национальных авиакомпаний на этом конкурентном международном рынке авиаперевозочных услуг.

Следует отметить, что в работе в качестве основы для анализа рынка авиаперевозочных услуг использована методика исследования пассажирской авиасвязанности пространства России, разработанная Тарховым С.А.¹.

В указанной работе, территория России разделена на 19 авиакластеров, из которых, по нашей оценке, 11 авиакластеров имеют пассажирскую связанность с Республикой Таджикистан. Каждый кластер состоит из несколько базовых аэропортов, расположенных близко к основным центрам тяготения пассажиропотока из других аэропортов, расположенных внутри данного кластера. Таким образом, пассажирская авиа связанность одного из аэропортов, позволяет распространить поток пассажиров (внешних мигрантов) в целом по всей территории данного кластера.

Проведенный в диссертации анализ с примененем указанной методики показывает, что пассажирская авиасвязь Таджикистана со всеми авиакластерами Российской Федерации развивается очень интенсивно, набирая наиболее стабильную и устойчивую маятниковую форму, с определенной внутрикластерной и межкластерной диверсификацией. Формируются новые направления пассажирских авиасвязей и расширяются географические границы международного рынка предоставления авиаперевозочных услуг МТМ республики на пространстве Таджикистан-Россия.

Для целей изучения характера пространственной связанности рынка авиаперевозочных услуг предоставляемые маятниковым трудовым мигрантам в работе использована типология авиакластеров по трем параметрам связанности: по числу всех авиаполетов, по числу авиа пассажирских связей (размер пассажирского потока по маршрутам полета) и объему авиапассажирских перевозок авиакластера в целом.

По итогам проведенных в диссертации расчетов, осуществлено распределение авиакластеров по типу динамики интегрального индекса пространственной пассажирской связанности за 2007 – 2015 гг. (табл.2).

Данные табл.2 показывают, что за период 2007 -2015гг. произошел по некоторым авиакластерам спад потока МТМ (Центральный (-2,2%); Средне-Уральский (-3,33%); Средне-Ниже Поволжский (-15,18%), по некоторым авиакластерам поток стабилизировался со слабым и умеренным ростом (Тюменский (+17,50%), Южно-Енисейский (+38,24%).

Существенное пространственное перемещение потока МТМ наблюдается в сторону Южно-Уральска (+52,14%), Северо-Западном авиакластере (+85,71%), Юго-Западной Сибири (+92,9%), Волго-Вятко-Нижнекамска (+97,11%) и бум развития наблюдается в Прибайкальском (+133,0) и Северо-Кавказском (+288,76%) авиакластерах. Произошел явный сдвиг МТМ в сторону восточных и северо-кавказских регионов России, где наблюдаются более высокие территориальные надбавки к заработной плате работающих и благоприятных условиях проживания в этих регионах.

¹ Тархов С. А. Изменение связанности пространства России (на примере авиапассажирского сообщения)./ С.А. Тархов. – М. – Смоленск: Ойкумена, 2015.- 154 с.

Таблица 2. Распределение рынка пассажирских перевозок по типу динамики индекса пространственной пассажирской связанности (β) за период 2007- 2015гг.

Тип динамики	Количественные градации индекса пространственной связанности – β	Число авиакластеров с этим типом динамики	Перечень кластеров (прирост (+) или снижение (-) значения индекса β в %)
Небольшой спад	$-0,1\% \geq \beta \geq -15\%$	3	Центральный (-2,2%); Средне-Уральский (-3,33%); Средне-Ниже Поволжский (-15,18%)
Стагнация	$\beta = 0$	-	-
Небольшой рост	$+0,1\% \leq \beta \leq +14\%$	-	-
Слабый рост	$+15\% \leq \beta \leq +29\%$	1	Тюменский (+17,50%)
Умеренный рост	$+30\% \leq \beta \leq +44\%$	1	Южно-Енисейский (+38,24%)
Средний рост	$+45\% \leq \beta \leq +64\%$	1	Южно-Уральский (+52,14%);
Высокий рост	$+65\% \leq \beta \leq +84\%$	-	-
Ускоренный рост	$+85\% \leq \beta \leq +99\%$	3	Северо-Запад Сибири (+85,71%); Юго-Запад Сибири (+92,90%); Волго-Вятко-Нижекамской (+97,11%)
Бум развития	$+100\% \leq \beta \leq +\text{более}$	2	Прибайкальский (+132,98%); Северо-Кавказский (+288,76%)

Структурный сдвиг на рынке авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан-Россия представлен на рис.3.

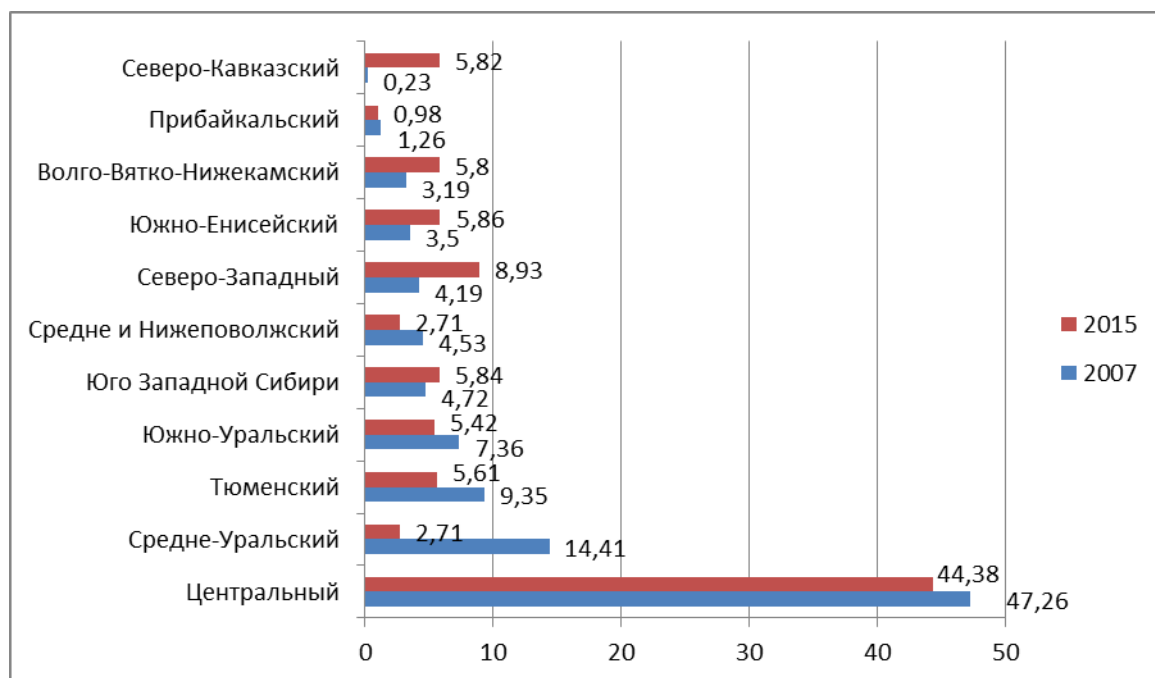


Рисунок 3. Сдвиг в структуре рынка авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан – Россия

Следует отметить, что рынок международных авиаперевозок в пространстве Таджикистан – Россия расширяется и развивается устойчиво, но важной проблемой остается освоенность этого международного рынка национальными авиакомпаниями Республики Таджикистан.

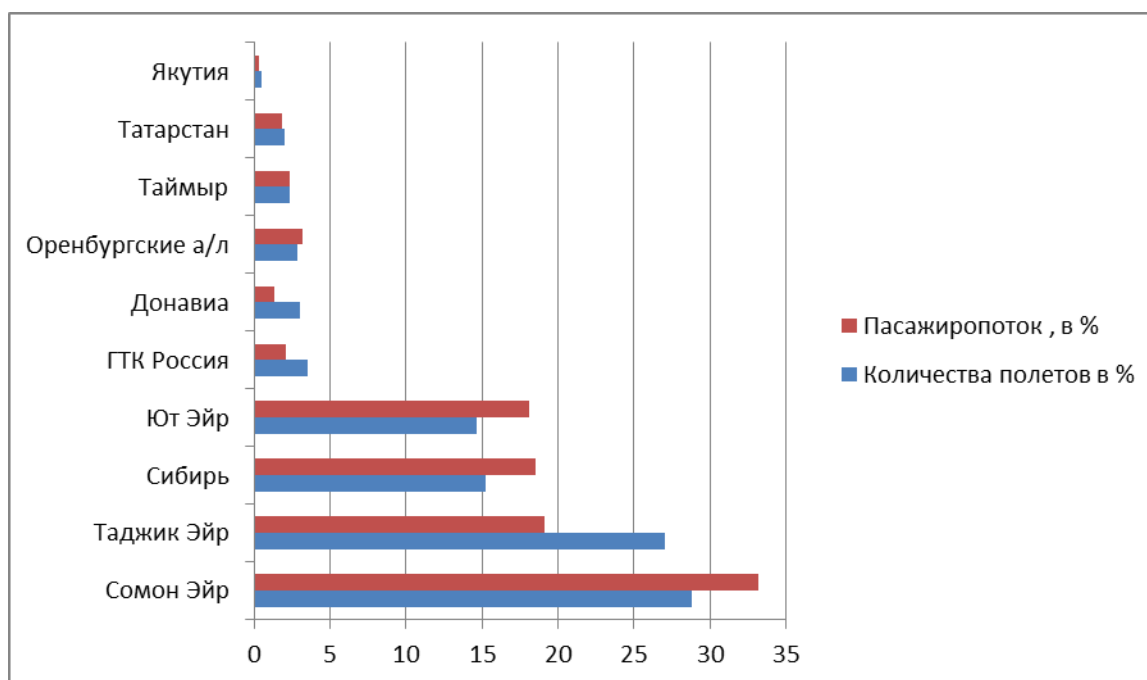


Рисунок 4. Доля авиакомпаний в количестве полетов и пассажиропотока на международном рынке авиаперевозок пассажиров в Республике Таджикистан

Исследования автора показали, что на международном рынке авиапассажирских перевозок в 2015 г. участвовали две авиакомпании, придающие международному рынку авиаперевозок Республики Таджикистан характеристику отраслевой дуополии с доминирующей компанией (рис.4).

Доминирующая компания в силу обладания возможности влиять на структуру рынка, поведение на нем других участников, в соответствии с реализуемой стратегией, принимает попытки установления внутрифирменных отношений за своими пределами, т.е. вмешивается в функционирование рыночного механизма. Иными словами, активная компания пытается корректировать механизм отраслевого рынка или проявлять собственную рыночную власть.

Следует отметить, что за 2014 год доля национальных авиакомпаний на международном рынке пассажирских авиаперевозок в пространстве Таджикистан - Россия, в целом составила 38,5%, а из этой доли рынка 13,5% приходилось на «Таджик Эйр» и 19,2 % - на долю «Сомон Эйр» и 5,8% - на долю «Ист Эйр».

Как следует из теории организации отраслевых рынков, источник рыночной власти, как правило, заключен в высокой концентрации продавцов или захвате доли рынка других компаний, что и произошло в 2015 году с авиакомпанией «Ист Эйр», доля рынка которой перешла в другие авиакомпании.

Таким образом, доля доминирующей авиакомпании «Сомон Эйр» за 2015г. по сравнению с 2014 годом возросла с 19,2 % доли общего рынка, до 24,2% и получила явное доминирующее положение на международном рынке пассажирских авиаперевозок Республики Таджикистан.

В целом доля национальных авиакомпаний на международном рынке авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан – Россия по количеству полетов составила 55,78 %, а по доле освоенного пассажиропотока - 52,26%.

Разница в процентах количества полетов и объем пассажиропотока произошло за счет лучшей оптимизации маршрутной сети, использования кресел воздушных судов, а также исключения возможности доминирования отдельных российских авиакомпаний на международном рынке пассажирских авиаперевозок Республики Таджикистан (рис.5).

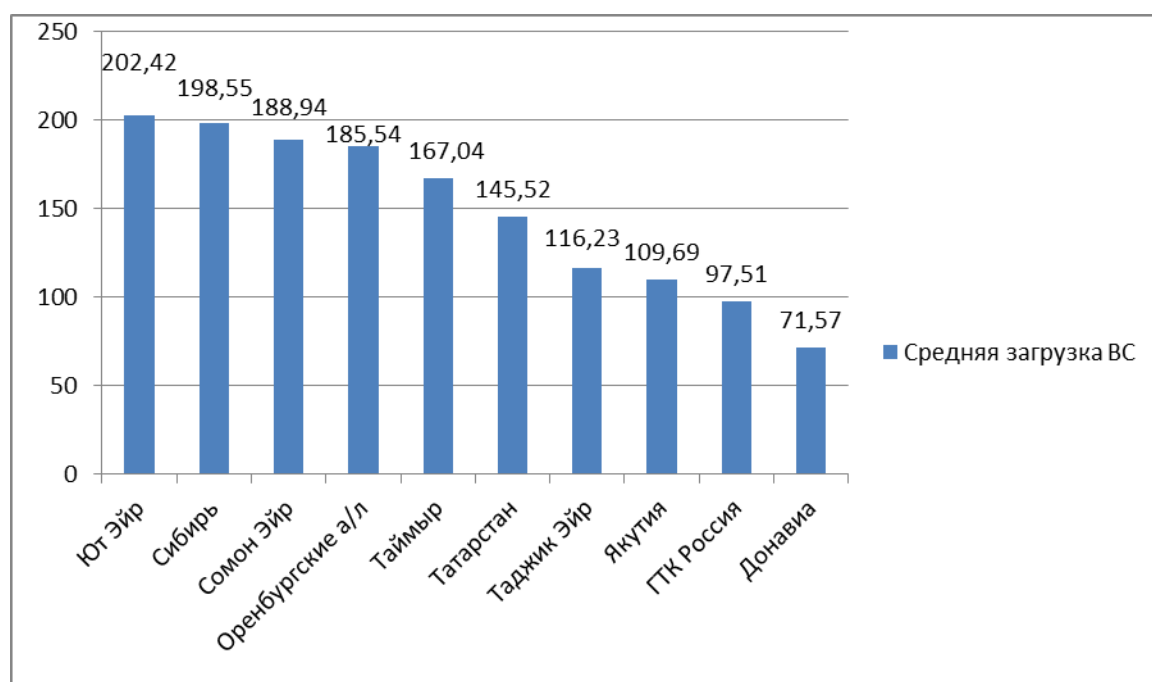


Рисунок 5. Средняя загрузка ВС по авиакомпаниям на международном рынке авиапассажирских перевозок Республики Таджикистан

Проведенные в диссертации исследования показали, что основными причинами низкой конкурентоспособности национальных авиакомпаний на международном рынке авиаперевозок в пространстве Таджикистан-Россия являются:

- наличие национального ценового и перевозочного доминанта на рынке;
- недостаточно умелое использование свободы воздуха национальными авиакомпаниями;
- нарушения паритета по маршрутам перевозок со стороны национальных авиакомпаний из-за назначения по большинству маршрутов полета единственного авиаперевозчика;
- частое нарушение условий договора международной воздушной перевозки;

- ограничение в условия допуска эксплуатации арендованных (лизинговых) иностранных воздушных судов;
- низкий коэффициент технической готовности парка ВС, и ее тенденция к снижению;
- высокий удельный вес лизинговых платежей и авиаГСМ в структуре затрат авиаперевозочных услуг; слабое использование возможностей операционного лизинга;
- рост цен на авиабилеты по сравнению с иностранными авиакомпаниями;
- монополия в системе обеспечения ВС авиакеросином;
- наличие жесткой системы государственного контроля, противоречащим условиям ВТО;
- ограничение в создание авиакомпаний с иностранными юридическими и физическими лицами на территории Республики Таджикистан;
- нехватка летчиков из числа граждан республики и ограничения иностранных граждан в состав летного экипажа воздушных судов Республики Таджикистан;
- недостаточное применение IT- технологий в системе бронирования и продажи перевозок, обслуживание пассажиров на земле и воздухе.

Проведенные в работе исследования показывают, что выбор авиакомпании «Сомон Эйр» в качестве первого или второго национального назначенного перевозчика на наиболее востребованные маршруты приведет к дуополии на рынке международных перевозок на пространстве Таджикистан - Россия. Формально на этих направлениях будет существовать конкуренция, поэтому на эти направления уже невозможно будет выполнять перевозки другим компаниям из-за монопольного (дуопольного) положения национальных перевозчиков.

Таким образом, национальные авиакомпании окажутся ограниченными в расширении своих полетов в международных маршрутных сетях.

В диссертации доказано, что либерализация правил полетов позволяет прийти в Таджикистан иностранным компаниям, с гораздо более сильным рыночными перевозчиками по сравнению с национальными. В частности, низкотарифных перевозчиков, которые соответствуют условиям перевозки внешних трудовых мигрантов в Республике Таджикистан.

В третьей главе «Социально-экономическая оценка и прогнозирование развития рынка авиаперевозочных услуг» дается оценка социальной и экономической значимости развития международного рынка авиаперевозочных услуг населению, сравнительная оценка традиционных и низкотарифных систем пассажирских авиационных перевозок, разработана факторно-временная модель прогнозирования спроса и методика определения стоимости билета для оказания перевозочных услуг при низкотарифной системе перевозки пассажиров (маятниковых трудовых мигрантов).

Установлено, что социально-экономическая оценка значимости развития международного рынка авиаперевозочных услуг МТМ невозможно без четкого уяснения того, что является продукцией транспорта. И от этого зависят подходы к построению авиаперевозочных тарифов, к регулированию и развитию деятельности на воздушном транспорте.

В работе доказано, что перевозка трудовых мигрантов создает добавленную стоимость, которая зависит от: нормы роста ценности труда мигранта в результате перемещения; объема потока трудовых мигрантов (пассажиропотока); и дальности их перевозки.

Из такого понимания сущности продукции воздушного транспорта следует, что макроэкономическое значение воздушного транспорта это его вклад в формирование ВВП, определяется не долей доходов авиакомпаний в ВВП, а долей совокупной добавленной стоимости в результате перевозки трудовых мигрантов, которые в силу определенных условий, всегда больше, чем доля дохода авиакомпаний.

В диссертации более подробно исследованы сущность и значения «нормы роста ценности труда мигрантов» в изменении подвижности населения и структурных сдвигов на международном рынке авиаперевозочных услуг. Разработаны статистически адекватные математические модели влияния пассажирооборота воздушного транспорта на ВВП, денежные доходы населения и ВВП на душу населения.

Поэтому стимулирование роста пассажирооборота воздушного транспорта за счет освоения спроса населения на внешнюю трудовую миграцию является важным условием повышения благосостояния населения и экономического роста.

В работе более подробно дана сравнительная оценка традиционных и низкотарифных систем пассажирских авиационных перевозок и выявлено, что распространение бизнес-модели низкотарифных перевозок – объективная реальность гражданской авиации. Поэтому в настоящее время сформировалась достаточная научная и методическая основа для применения бизнес-моделей низкотарифных перевозок при обслуживании маятниковых трудовых мигрантов авиакомпаниями Республики Таджикистан.

Проведенные в работе расчеты показывают, что тарифы на авиаперевозочные услуги при использовании низкотарифной системы перевозок на 36-40% ниже, чем традиционная система перевозок.

Реализация систем низкотарифных авиаперевозок на воздушном транспорте Республики Таджикистан при обслуживании внешних трудовых мигрантов предполагает реализацию следующих условий:

- возможность получения сертификата эксплуатанта без учета ограничений по требованиям к минимальному количеству воздушных судов в парке;
- отсутствие факторов, ограничивающие участия международных инвесторов по наладке низкотарифной системы предоставления авиаперевозочных услуг внешним трудовым мигрантам;
- стимулирование аэропортовых операторов в работе с низкотарифными авиаперевозками (скидки на аэропортовое обслуживание, ГСМ и т. д). Предоставление недорогой аэропортовой инфраструктуры для ВС, осуществляющее перевозки трудовых мигрантов;
- дерегулирование рынка, на котором планируется внедрять низкотарифную систему предоставления авиакомпаниями авиаперевозочных услуг трудовым мигрантам;
- возможность приобретать ВС без больших таможенных пошлин и НДС;

- субсидирование аэропортовой и авиаперевозочной деятельности по перевозке внешних трудовых мигрантов со стороны бюджета республики;
- изменения в нормативно-правовой базе регулирования и свободного ценообразования, билетной тарификации, провоза багажа, предоставления дополнительных услуг.

Таблица 3. Прогнозная динамика и структура рынка авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан - Россия на 2020 и 2025 годов

Авиакластер	Пассажирооборот авиакластера, пасс.км.		Изменение в базе прогноза (2007-2015), %	Доля кластера в общем пассажирообороте, %	
	2020	2025		2020	2025
Центральный	213035	641842	3,01 раз	47,26	44,38
Северо- Западный	18878	129156	60,4раз	4,19	8,93
Волго-Вятко-Нижнекамский	14380	83854	5,8раз	3,19	5,80
Средне-Ниже- Поволжский	20406	39205	192,1	4,53	2,71
Северо -Кавказский	1016	84178	79,3раз	0,23	5,82
Южно-Уральский	33185	78435	236,3	7,36	5,42
Средне-Уральский	64941	125185	192,8	14,41	8,65
Тюменский	42142	81123	192,5	9,35	5,61
Юго-Запад Сибири	21283	84399	396,6	4,72	5,84
Южно-Енисейский	15836	84819	5,4раз	3,50	5,86
Прибайкальский	5670	14159	2,5раз	1,26	0,98
Всего	450772	1446355	3,2 раз	100,0	100,0

Источник: расчеты автора

В диссертации установлено, что снижение затрат трудовых мигрантов на полеты приводят к повышению нормы роста ценности труда в результате перемещения, что в свою очередь, положительно сказывается на росте пассажирооборота воздушного транспорта.

Прогноз объема пассажирооборота на 2020 и 2025 гг. (табл.3) по авиакластерам пространства Таджикистан – Россия, осуществлено на основе комбинированной факторно-временной модели. Прогнозируется объем перевозок с учетом темпа роста авиаперевозок воздушного транспорта, прогнозная доля авиакластера в общем объеме и занимаемая доля объема перевозки внешних трудовых мигрантов на пространстве Таджикистан-Россия.

ОСНОВНЫЕ ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

1. На основе положений экономической теории и практики функционирования рынка международных пассажирских перевозок установлено, что этот рынок имеет особые условия формирования, зависящие от намерения государств заключить между собой двусторонние соглашения о воздушных сообщениях. Совокупность авиакомпаний получивший доступ к выполнению международных пассажирских перевозок на паритетной основе, формируют международный рынок пассажирских авиационных перевозок. Она отражает состояние политических и экономических отношений между странами и состояние конкуренции между компаниями этих стран.

2. Конкурентными преимуществами на этом рынке обладают те авиакомпании, которые четко представляют своего клиента, формируют научно-техническую базу и квалифицированный летный персонал, знают параметры спроса, обеспечивают достаточные условия для безопасности выполнения авиаперевозочных услуг, используют достижения мировой авиационной промышленности на основе применения различных форм лизинга и административных ресурсов отрасли, предусматривают меры по повышению качества (экологичности), снижения цены, повышения качества сервисов, снижения эксплуатационных затрат, внедряют прогрессивные формы организации перевозочного процесса (низкотарифные перевозки), рационально используют возможности коммерческого партнерства между авиакомпаниями, интенсивно внедряют IT-технологии на основе маркетинговых соглашений (электронный билет; технология электронного бронирования; платежных электронных карт; дополнительные услуги с использованием стационарного компьютера и мобильных устройств).

3. Важное значение в деле организации пассажирских авиационных перевозок имеет структура спроса населения на авиаперевозочные услуги, которые в общем объеме международных перевозок пассажиров занимают 95% (5% приходится на долю международного автомобильного транспорта). На национальном рынке международных перевозок пассажиров спрос формируется на основе туристических, культурно-оздоровительных, деловых и трудовых поездок. Их доля в общем объеме международных авиаперевозок Республики Таджикистан составляет соответственно: туризм и культурно-оздоровительные поездки -7%, деловые поездки -3% и трудовые поездки (внешняя трудовая миграция населения) – 90%.

4. В рамках анализа миграционных процессов, выявлены объективные причины возникновения внешней трудовой миграции и ее структурный аспект. По степени приоритетности причинами внешней маятниковой трудовой миграции являются: отсутствие работы в стране проживания (49,5%), низкая заработная плата (27,3%), заработать на свадьбу для образования семьи (11,2 %), бедность (7,3%), оплата долга (6,3 %) и покупка отдельного жилья (2,0%). Опросы проведенные многими исследователями процессов внешней трудовой миграции свидетельствует о том, что трудовая миграция населения республики имеет явный маятниковый характер. А это обеспечивает авиапассажирскую связанность населения республики с регионами Российской Федерации.

5. Наиболее простым, достоверным и недорогим методом изучения процессов маятниковой трудовой миграции населения является изучение пассажиропотока, т.е. авиапассажирской связанности пространства Таджикистан – Россия, являющимися основой для формирования рынка международных авиаперевозочных услуг населению.

Исследование авиапассажирской связанности Таджикистана в рамках 11 авиакластеров Российской Федерации показали, что направление и структура пассажирских потоков на конкретном маршруте воздушных перевозок является зеркальным отражением характера трудовой миграции в пространстве и времени, оно же предопределяет неравномерность пассажиропотока и роста объема пассажирских перевозок в целом на воздушном транспорте Республики Таджикистан, которые вписываются в рамки теории маятниковой миграции, постулирующие, что

издержки миграции компенсируются за счет более высокой оплаты труда на более удаленном месте работы. При этом издержки поездок маятниковых трудовых мигрантов, наряду с затратами их проживания в стране трудоустройства, являются важным фактором, прямо влияющие на процесс формирования рынка авиаперевозочных услуг.

6. В целом исследование проведенное в настоящей работе показывает, что авиапассажирская связь Таджикистана со всеми авиакластерами Российской Федерации развивается очень интенсивно, набирая наиболее стабильную и устойчивую маятниковую форму, с определенной внутрикластерной и межкластерной диверсификацией, формируются новые направления авиапассажирских связей, что является достаточно обоснованной предпосылкой расширения географических границ рынка авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан - Россия.

7. Результаты исследования показали, что стагнация или распад рынка среди авиакластеров не наблюдается. Пассажирский поток и, соответственно, рынок авиапассажирских перевозок имеет всеохватывающий рост на основе расширения географических границ рынка, роста количества авиаполетов и появления новых маршрутов и расширения маршрутной сети на международном рынке авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан – Россия имеет положительный структурный сдвиг. Положительный сдвиг произошел преимущественно за счет авиакластеров Юго-Западной Сибири, Северо-Западного, Южно-Енисейской, Волго-Вятко-Нижнекамского и Северо-Кавказского. Вместе с тем, наблюдается снижение емкости рынка по Центральному, Средне- и Южно-Уральскому и Тюменскому авиакластерам.

8. На рынке международных пассажирских авиаперевозок доминирующее положение занимает авиакомпания «Сомон Эйр».

В целом доля национальных авиакомпаний на международном рынке авиаперевозочных услуг в пространстве Таджикистан – Россия по количеству полетов составила 55,78 %, при этом доля освоенного пассажиропотока составила 52,26 %. Разница в процентах количества полетов и объем пассажиропотока произошел за счет лучшего использования кресел воздушными судами российскими авиакомпаниями (177,12 % против 153,7 % национальных авиакомпаний).

Одним из важных условий рациональной организации обслуживания маршрутной сети является паритет в обслуживании маршрутов национальными и иностранными авиаперевозчиками, которые пока (2015 г.) остаются в пользу российских авиакомпаний (53,0% против 38,5% национальных авиакомпаний).

Национальные авиаперевозчики хотя и вышли на уровень своих конкурентов по качеству техники, но они испытывают сложности по их использованию (из 11 самолетов типа Боинг взятых в лизинг, 3 ВС находились в 2016 г. на хранении) и поэтому проигрывают в конкурентоспособности при подборе персонала, и несоответствий условиям членства в ВТО, а также наличием доминирующих авиакомпаний, которые снижают их конкурентоспособность. Дефицит пилотов и рост цен на авиакеросин, приводит к постоянному росту расходов национальных авиакомпаний на предоставление авиаперевозочных услуг. Национальные авиакомпании расширяя и обновляя парк самолетов (на основе общего и операционного лизинга) и маршрутную сеть, становится более уязвимым с точки зрения

собственной экономической эффективности. Поэтому снятие ограничений на полноценное соперничество с иностранными авиаперевозчиками на мировом рынке авиаперевозок и использования прогрессивных форм организации пассажирских перевозок (низкотарифных перевозок) на воздушном транспорте республики, являются важными предпосылками повышения конкурентоспособности национальных авиакompаний на международном рынке пассажирских авиаперевозок.

9. В настоящее время динамическое развитие воздушного транспорта стало одним из важнейших факторов роста экономики страны. Именно возможность регулярной срочной доставки пассажиров на большие расстояния, которую дает современный воздушный транспорт, делает эффективным миграционные процессы между странами.

Поэтому социально-экономическая оценка значимости развития международного рынка авиаперевозочных услуг населению невозможно без четкого уяснения того, что является продукцией воздушного транспорта. И от этого зависят подходы к построению авиаперевозочных тарифов, к регулированию и развитию деятельности на воздушном транспорте.

Из представленного в работе понимания сущности продукции воздушного транспорта следует, что макроэкономическое значение воздушного транспорта, это его вклад в формирование валового внутреннего продукта (ВВП) – определяется не долей доходов авиакомпаний в ВВП, а долей совокупной добавленной стоимости в результате перевозки трудовых мигрантов, которых в силу определенных условий всегда больше, чем доля доходов авиакомпаний. Учитывая, что сумма прямых и косвенных затрат трудового мигранта на перемещения составляет доход авиакомпании от продажи перевозок, которые составляют только часть этой величины.

Выявленная в работе зависимость издержек и доходов авиакомпаний и изменение цен перевозимых пассажиров в результате транспортировки означает, что тарифы на перевозки трудовых мигрантов должны строиться на основании принципа «платежеспособности» трудовых мигрантов с применением низкотарифной системы перевозок авиапассажиров.

10. Изучение мирового опыта применения системы низкотарифных перевозок и проведенных в диссертации сравнительных оценочных расчетов с традиционными системами авиаперевозок, показывают, что при применении низкотарифных систем организации перевозок тарифная ставка на один пассажиро-километр выполненной транспортной работы снизится на 36 -40% по отношению к традиционной системе организации перевозок. Это происходит преимущественно за счет: короткой стоянки в аэропорту, исключение сбора за питания на борту (пассажиры с собой берут на борт сухой паек), использование эффективных аэропортов, использование только одного типа ВС, высокая плотность пассажирских кресел в салоне самолета, использование прямых каналов продажи перевозок, прямые полеты без промежуточных остановок и большая дифференциация заработной платы персонала.

11. В диссертации установлено, что распределение и перераспределение пассажиропотока зависит от изменчивости норм роста ценности труда в результате транспортировки. Следовательно, прогноз пассажиропотока сопряжен с необходимостью прогнозировать характеристики пассажиропотока в пространстве

Таджикистан - Россия в зависимости от величины макроэкономических показателей: ВВП, денежные доходы населения и ВВП на душу населения.

В результате исследования получены статистически адекватные модели прогноза объема пассажирооборота, и с учетом структурных сдвигов в динамике пассажиропотока и применения, обоснованных в работе, корректирующих коэффициентов, найдены прогнозные потоки на 2020 и 2025 гг. по всем авиаклассам Российской Федерации.

Ш. СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ РАБОТ

А. Статьи, опубликованные в журналах рекомендованных ВАК РФ:

1. Оценка макроэкономической роли системы предоставления авиаперевозочных услуг трудовым мигрантам в экономике Республики Таджикистан//Таджикистан и современный мир. Центр стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. Научный журнал. - Душанбе, 2016.-№ 1 (51).- С.119- 123.- 0,31 п. л. (в соавторстве, автором - 0,25 п.л.)

2. Влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов Республики Таджикистан//Таджикистан и современный мир. Центр стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. Научный журнал. -Душанбе, 2015.- № 7 (50).- С.189 - 196.- 0,44 п.л. (в соавторстве, автором - 0,30 п.л.)

3. Исследование спроса трудовых мигрантов на перевозки на дальние расстояния. Часть 1//Региональные проблемы преобразования экономики. Ежемесячный научный журнал. - Махачкала, 2015.-№ 10.- С 100 – 112(0,75 п.л.).

4. Исследование спроса трудовых мигрантов на перевозки на дальние расстояния. Часть 2//Региональные проблемы преобразования экономики. Ежемесячный научный журнал. - Махачкала, 2015.-№ 11.- С 211- 219.(0,75 п.л.).

5. Оценка состояния и тенденции развития гражданской авиационной деятельности в Республики Таджикистан//Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия: Экономика, 2011.- №2 (42).- С.149 – 158. (0,6 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,4 п.л.),

Б. Статьи, опубликованные в других изданиях:

6. Влияние миграции на конвергенцию показателей регионального экономического роста Республики Таджикистан//Известия АН РТ: серия экономики. Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 83- 88 (0,30 п.л.).

7. Теоретико – методологические предпосылки обеспечения регионального развития авиационных перевозок в Республике Таджикистан//Известия АН РТ: серия экономики. - Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 6 – 12 (0,3 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,15 п.л.).

8. Приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан//Известия АН РТ: серия экономики. - Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 47 – 54. (0,50 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,30 п.л.).

9. Прогнозирование спроса на авиаперевозочные услуги в Республике Таджикистан//Известия АН РТ: серия экономики. - Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 55 – 69.(0,94 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,80 п.л.).

10. Программы авиакомпаний по привлечению авиапассажиров// Известия АН РТ: серия экономики. - Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 79 – 82 (0,2 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,10 п.л.).

11. Исследование спроса трудовых мигрантов на перевозки на дальние расстояния// Известия АН РТ: серия экономики. - Душанбе, 2012.- №1 (45). - С. 89 – 95 (0,44 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,25 п.л.).

12. Роль и функции государства в новых условиях целевого состояния транспортной системы в Республике Таджикистан//Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения. Материалы международной научно-практической конференции.. - Душанбе, 2012.- С.40-46.(0,44 п.л.) (в соавторстве, автором - 0,25 п.л.).

13. Эффективность финансового лизинга авиационной техники//Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения. Материалы международной научно - практической конференции». -Душанбе, 2012 .- С. 113-124 (0,75 п.л.).

14. Лизинг авиационной техники//Региональные проблемы преобразования экономики: международное сотрудничество и межрегиональная интеграция» /Материалы международного форума (г. Москва, 25-26 сентября 2012). - С.1057-1063 (0,50 п.л.).

15. Логистический центр Нижний Пяндж: Транспортная интеграция Центральной и Южной Азии. Монография. - Душанбе. ГУЖ «Менеджмент и маркетинг», 2014.-128с. (8,0 п.л.) (в соавторстве, автором -2,0 п.л.).

Подписано к печати 09.06. 2017 г. Формат 64x84/16.
Бумага офсетная. Тираж 100 экз. Объем 1,5 п.л. Заказ № 292

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