

УДК 338.46:338.2:338.242 (575.3)

На правах рукописи

РАДЖАБОВА ЗИЁДАМОХ ДЖУМАЕВНА

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА УСТОЙЧИВОГО
ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ
ПРЕДПРИЯТИЯМИ ГОРОДСКОГО ПАССАЖИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА
(на материалах города Душанбе)**

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

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

ДУШАНБЕ -2022

Работа выполнена в Технологическом университете Таджикистана

*Научный консультант: доктор экономических наук, профессор Комилов С.
Дж.*

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	4
Глава 1. Теоретико-методические основы организации управления устойчивого инновационного развития услуги предприятий сферы услуг в условиях рынка	14
1.1. Сущность рынка и значения развития предприятий городского пассажирского автомобильного транспорта в сферы услуг	14
1.1. Особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг	29
1.3. Методические основы организации управления предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта	38
Глава 2. Современное состояние и развитие предоставления услуг предприятиями пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе	50
2.1. Анализ современного состояния и развития предоставления услуг предприятиями пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе	50
2.2. Факторы, влияющие на устойчивости функционирования и инновационного развития предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в процессе предоставления услуг	78
2.3. Экономико-математическая модель формирования спроса на предоставления услуг с учетом устойчивого инновационного развития предприятий пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе	89
Глава 3. Основные направления совершенствование механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями пассажирского автомобильного транспорта города Душанбе	96
3.1. Формирование адаптивного механизма обеспечение устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта	96
3.2. Улучшение стимулирования инвестиционной деятельности предприятий на рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта	111
3.3. Выбор приоритетных направлений инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта	129
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	141
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	148
ПРИЛОЖЕНИЕ	169

ВВЕДЕНИЕ

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

Анализ показывает, что в Республике Таджикистан, ее городах и районах автомобильный является основным видом транспорта и осуществляет городские, сельские, пригородные, междугородные и международные пассажирские перевозки, имеет необходимые ресурсы, современного автомобильного парка и разветвлённой сети обслуживающих маршрутов.

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

Опыт организации управления пассажирского автотранспорта в городах показывает, что наряду с достижением значительных результатов, до сих пор существует ряд социально-экономических проблем: решение вопросов внедрения автоматизированной системы организации и управления ГПТ, оптимизация тарифов на осуществление пассажирских перевозок, рост стоимости автомобильного топлива и запасных частей, неразвитость

инфраструктуры, которые ставят много преград по повышению эффективности работы предприятий ГПАТ при оказании транспортных услуг населению. При этом наблюдается несовершенство институциональных основ совершенствования транспортной политики, развития системы свободной конкуренции, финансирования транспортной деятельности, применения современных автоматизированных методов сбора дохода от перевозок, предоставления субсидий, дотаций, обоснованных видов льгот населению и др.

Анализ состояния и развития организации управления пассажирских перевозок в республике свидетельствует, что наибольший удельный вес в структуре оказываемых в республике занимают предприятия ГПАТ города Душанбе и имеет тенденцию роста. Реализация основных положений «В национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года»¹ показывает, что в настоящее время достигнутые показатели работы предприятий ГПАТ не отвечают современным требованиям по удовлетворению спроса населения, параметрам рыночной конкуренции и предъявляемым требованиям к качеству предоставляемых услуг населению. Все это усиливает необходимость проведения специальных исследований в процессе оценки совершенствования механизма инновационного развития предприятий ГПАТ на основе улучшения взаимодействия между уровнями управления, использования материально-финансовых, трудовых и информационно-коммуникационных ресурсов и использования современной системы форсайта в условиях квазоконкуренции. При этом, требует также уточнения применяемая стратегия в совершенствовании механизма устойчивого инновационного развития услуги предприятий городского автомобильного транспорта, а также обосновании и разработки основных приоритетных направлений развития ГПТ в городе Душанбе.

Степень научной изученности проблемы. В условиях рыночной экономики всестороннее исследование проблем совершенствования механизма

¹ Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. - Душанбе: «Шарки озод», 2017.-103с.

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

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

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

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

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

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

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

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

С другой стороны, недостаточно разработанными остаются вопросы совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автотранспорта. Это определило актуальность темы диссертационного исследования, ее теоретико-методическую и практическую значимость.

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

Достижение указанной цели требует решения задач:

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

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

При выполнении диссертации использованы научно-методические положения, статистические данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан и города Душанбе, Центра стратегических исследований при Президенте Таджикистана, министерств и ведомств, Органов

исполнительной власти города Душанбе, а также результаты приведенных авторов исследований и другие источники.

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

Объектом диссертационного исследования является городской пассажирский автомобильный транспорт города Душанбе.

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

Научная новизна диссертационного исследования заключается в обосновании и развитии теоретико-методических основ и разработке рекомендаций по совершенствованию устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ.

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

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

2. изучен системный подход к обеспечению устойчивости инновационного развития и разработаны методические основы организации управления предприятиями городского ПАТ в рыночных условиях, а также

рассмотрены задачи органа исполнительной власти в области стимулирования и поддержки с учетом рационального использования инновационного потенциала предприятий пассажирского автотранспорта в городе Душанбе;

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

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

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

потенциала и их ранжирования экспертным методом, необходимости усовершенствования системы управления включающие: использование инструментов повышения эффективности и обеспечение конкурентоспособности, создание условий для стабильной работоспособности и финансовой независимости, а также предложены механизмы социального и экономического развития кадрового потенциала предприятий предусматривающие: совершенствование административно-правовых и организационно-технических основ системы повышения уровня привлекательности основных должностей работников АТП; развитие системы подготовки и переподготовки кадров; создание сети бизнес-инкубаторов, технологических парков, аутсорсинговых учреждений, объектов социальной инфраструктуры и др.

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

населению и использования новых видов ГПТ (подвесное и подземное метро, легкие виды рельсового транспорта) при реализации Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

Практическая значимость диссертационной работы в том, что рекомендации применимы исполнительными органами государственной власти в решении вопросов своевременного оказания предприятий городского ПАТ на основе экономико-математическое моделирование системы организации и управления, а также обеспечения инновационного развития предприятий и при разработке методических основ анализа влияния оценочных показателей на предоставления услуги городского автомобильного транспорта в городе Душанбе.

Реализация результатов диссертационной работы. Полученные результаты использованы обслуживающими транспортными предприятиями, Исполнительными органами власти г. Душанбе в процессе решения задачи по устойчивому инновационному развитию предоставления услуг предприятиями ГПАТ, а также совершенствования системы организации управления и разработки маршрутной сети и оптимизации параметров перевозочных процессов.

Научно-методические положения диссертационного исследования использованы при чтении дисциплин «Экономика и планирование городского хозяйства», «Технологии организации пассажирских перевозок», «Предпринимательство», «Экономика сферы услуг», «Инновационный менеджмент» для учащихся в учреждениях высшего профессионального образования Республики Таджикистан.

Область диссертационного исследования соответствует Паспорту специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством (экономика, организация и управление предприятиями, отраслями, комплексами - сфера услуг) при Минобрнауки РФ по таким пунктам: «1.6.109 - Совершенствование организации, управления в сфере услуг в условиях рынка; 1.6.116 - Механизм повышения эффективности и качества услуг; 1.6.117.

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

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

Публикации. Основные положения диссертации опубликованы в 14 научных работах общим объемом авторского текста 11,89 п.л., в том числе, 6 статей в рецензируемых изданиях ВАК при Министерстве науки и высшего образования российской Федерации.

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

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ УСТОЙЧИВОГО ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ УСЛУГИ ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ УСЛУГ В УСЛОВИЯХ РЫНКА

1.1. Сущность рынка услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта и их развитие в сфере услуг

В настоящее время обеспечение развития системы предоставления различных видов услуг требует уточнения теоретико-методических основ управления устойчивого инновационного развития услуг предприятий автотранспортного комплекса в территориальных образованиях в целом, а также на уровне его составляющих (городов и сельской местности) в частности. Поэтому исследование функционирования автотранспортного комплекса целенаправленно на уточнение таких понятий как «регион», «экономика региона», «город», «территориальные образования» и др. Проведенный анализ выполненной работы показывает, что понятие «регион» в узком охвате указывает на административно-территориальное деление, а в широком, совокупность территориальных образований от различных воздействий.

Ученый А.Г. Гранберг оценивая роль и значение транспортного обслуживания отмечает, что «регион является понятием типологическим, а само выделение региона из территории осуществляется в соответствии с определенными целями и задачами»².

По мнению О.Г. Смешко понятие «регион» охватывает: геополитические факторы, факторы этапов развития и административно-управленческого»³. Также можно выделить определение Т.А. Алабиной⁴, относительно понятия региона, учитывая его особенности, а также проведения классификации регионов на основе выделения «депрессивных, стагнирующих, пионерных

² Гранберг А.Г. Движение регионов России к инновационной экономике/А.Г.Гранберг. - М.: Типография «Наука», 2006. - 400 с.

³Смешко О.Г. Региональная экономика: факторы развития: монография/О.Г.Семашко. - СПб.: Изд-во СПбГУ, 2014. - 266 с.

⁴Алабина Т.А. Региональная экономическая политика в развивающейся экономике: теория и практика (на материале Кемеровской области): монография. - Кемерово: КГУ, 2011. - 260 с.

регионов или регионов нового освоения, микрорегионы, экономические, программные, уникальные и проблемные регионы»⁵. Заслуживает поддержки мнение И.В. Бурмыкина, который «под территорией понимает ограниченное территориально-административное образование»⁶.

Начиная с 50-х годов прошлого века появилось понятие региональная экономика, как научное направление оно возникло «в США в трудах основателя региональной науки Уолтера Айзарда»⁷. А в СССР введен в оборот В.Ф. Павленко⁸ и установлено, что «региональные экономические исследования должны опираться на результаты научных исследований»⁹. При этом Н.Н. Некрасов считает, что «рациональное размещение производительных сил является основой науки о регионах»¹⁰. Данное определение поддерживает Т.Г.Морозова «в тесной увязке с природно-экологическими условиями»¹¹.

В своем исследовании ученый К.О. Бобоев отмечает, что: «региональную экономику следует рассматривать при обосновании концепции развития вопросов регионального развития»¹².

Также можно выделить ряд подходов оценивая пространственную дифференциацию социально-экономического развития и использования

⁵Корчмит В.А. Региональная экономика: монография. - Петропавловск-Камчатский: КФ МУПК: Изд-во Камчатстат, 2006. - 189 с.

⁶Бурмыкина И.В. Экономика регионов и региональная политика: монография/И.В.Бурмыкина. - Новосибирск: ЦРНС, 2014. - С.14.

⁷[https://ru.wikipedia.org/wiki/ Региональная_экономика](https://ru.wikipedia.org/wiki/Региональная_экономика) (дата обращения 12.08.2021).

⁸Колесниченко Д.А. Вопросы региональной экономики: монография/Д.А.Колесниченко. - Тамбов: Бизнес-Наука-Общество, 2011. - 319 с.

⁹Павленко В.Ф. Планирование регионального развития (территориальный аспект планирования). - М.: Экономика, 1984. - 267 с.

¹⁰Некрасов Н.Н. Теоретические проблемы разработки генеральных схем размещения производительных сил/ Н.Н.Некрасов. - М.:ВНП, 1974. - №3.

¹¹Морозова Т.Г. Проблемы исследования отраслевой и территориальной структуры крупных экономических районов СССР (на примере Восточной Сибири): автореферат дисс. ... к.э.н. - Ленинград, 1975. - 29 с.

¹² Бобоев К.О. Эффективность функционирования и развития региональной транспортной инфраструктуры (на материалах Республики Таджикистан): дисс...канд.экон.наук:08.00.05/ К.О. Бобоев.-Душанбе, 2016.-214с.

мобильности ресурсов»¹³, а также ученый Абдугафор Рауфи¹⁴ данное понятие «рассматривает как внешний фактор относительно к транспортной системе».

Мы считаем, что предметом региональной экономики, а также в городских агломерациях является пространственные проблемы, нахождение путей и механизмов их решения, размещение производительных сил и развития сфер и отраслей экономики, особенности территорий, межотраслевые связи, включая транспортную систему, и особенно автотранспортную инфраструктуру¹⁵. Заслуживает поддержки точка зрения Бережной О.В., которая рассматривает «транспорт – как, часть территориальной организации хозяйства ...»¹⁶. Также «транспортная система – рассматривается как многоотраслевой комплекс отрасли региона (города)»¹⁷.

Ученый Раджабов Р.К. отмечает, что целесообразно выделить значение транспортной инфраструктура при оказании транспортных услуг, так как возрастает ее роль в условиях углубления рыночных преобразований, удовлетворения спроса экономики и населения в грузовых и пассажирских перевозках, освоения территорий и ресурсов, улучшения качества жизни жителей и т.д.¹⁸. Также по мнению профессора Р.К. Раджабова «транспортная система, как подсистема национальной экономики страны, города, района состоит из транспортной сети, транспортных средств, системы управления транспорта, кадров, транспортно-складских и пассажирских терминалов, транспортно-дорожных предприятий, подъездных путей, других устройств и

¹³Айзард У. Некоторые направления регионального развития и сотрудничества и некоторые вопросы в региональной науке, не имеющие ответов/У. Айзард // Региональное развитие и сотрудничество. - М., 1998. - №1-2. - С.46.

¹⁴Рауфи А. С единством к рынку: монография/Абдугафор Рауфи. - Душанбе: «Дониш», 2006. - 244 с.

¹⁵Сомко М.Л. Транспортный комплекс как элемент региональной экономики: перспективы инновационного развития. - Новый университет. Серия «Экономика и право». - М., 2011. - №2 (2). - С.88-94.

¹⁶Бережная О.В. Региональный транспортный комплекс как территориальная социально-экономическая система // ФГБОУ ВПО «СКГТУ». - Ставрополь, 2016. - №1 (17). - С.11-18.

¹⁷Там же.

¹⁸Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры. Монография/Р.К.Раджабов. - Душанбе: «Ирфон», 1999. - 187 с.

объектов для выполнения грузовых и пассажирских перевозок различными видами транспорта»¹⁹.

Обобщая различные взгляды отечественных и зарубежных ученых, результатов выполненных исследований, нами выделяется структура городского автотранспортного комплекса (ГАТК) (рис. 1).

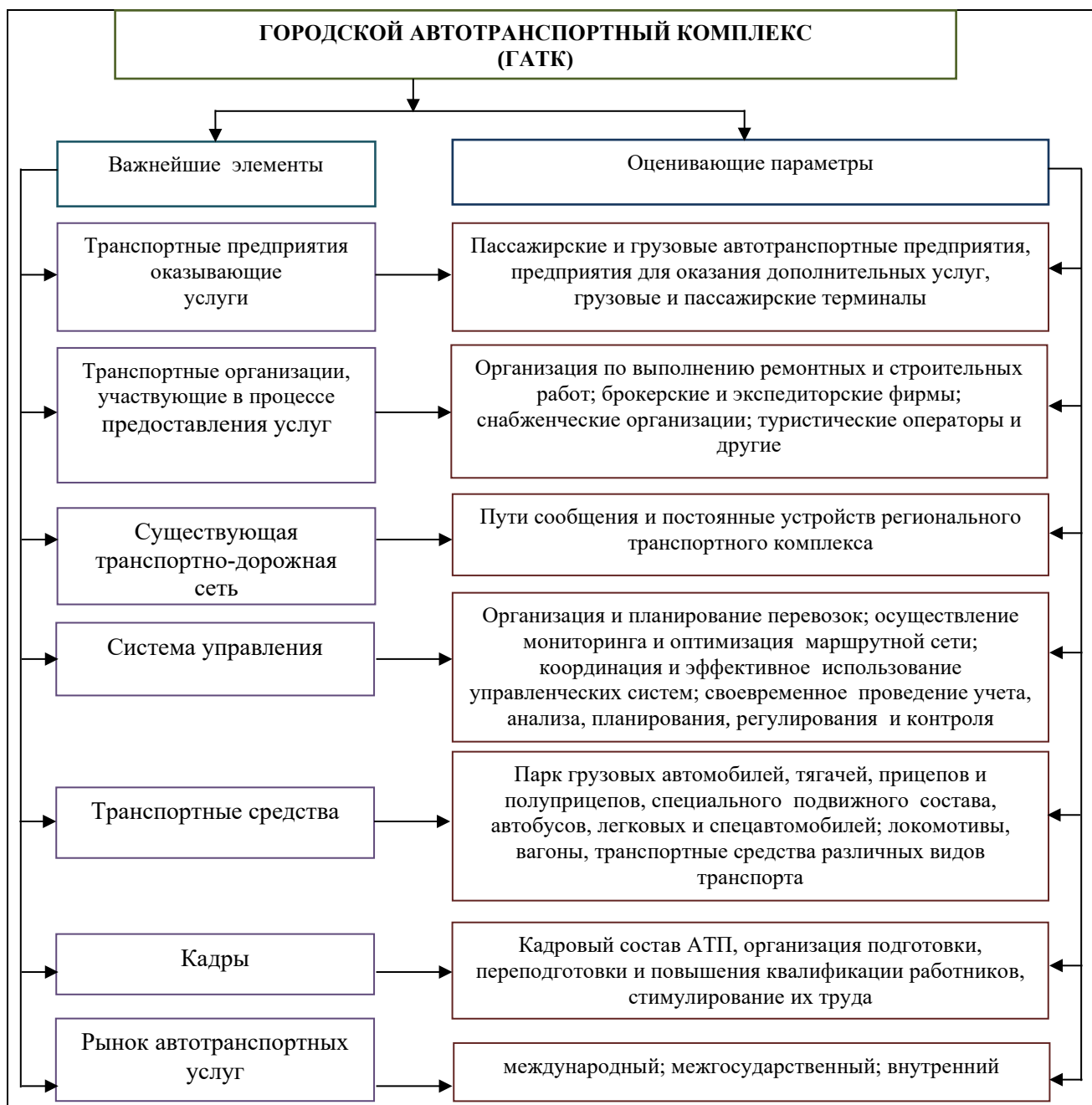


Рисунок 1- Состав и структура городского автотранспортного комплекса
(составлено автором)

¹⁹Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры. Монография/Р.К.Раджабов. - Душанбе: «Ирфон», 1999. - 187 с.

На основе рисунка 1 целесообразно сделать вывод о том, что ГАТК занимает ведущее место в структуре транспортного комплекса страны и ее территориальных образований.

Также на основе анализа рисунка¹ мы считаем, что автотранспортный комплекс обеспечивает формирование требуемых условий для работы предприятий и организаций отраслей и сфер экономики, эффективное использование имеющегося потенциала территорий. Кроме того, на формирование и развитие ГАТК в Таджикистане, существенное влияние оказывает место страны в мире и тенденция углубления международных отношений, политическая обстановка, решаемые задачи для обеспечения экономического и социального развития с учетом геополитических интересов государства в современных условиях²⁰.

Выделяя роль транспортной системы и городского автотранспортного комплекса, следует учитывать ее характеристики в обеспечении стратегических интересов Республики Таджикистан в новых условиях развития инновационной и цифровой экономики. В современных условиях автотранспортный комплекс значительное место занимает в структуре экономики республики, и именно исследование его проблем в условиях конкретных территорий, особенно городов и районов приобретает адресный характер и позволяет оценить его вклад в их развитие.

Следовательно, автотранспортный комплекс следует рассматривать, как важнейший компонент транспортной системы государства занимающий ведущее место в системе рыночной экономики и считается важнейшей подсистемой, обеспечивающей социально-экономическое развитие территорий и улучшения мирохозяйственных связей, а также эффективного использования транзитного потенциала страны, ее городов и районов.

²⁰Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития региональной транспортной инфра-структуры (на примере Республики Таджикистан): автореферат дисс.... докт. экон. наук: 08.00.04/Р.К.Раджабов. - Душанбе, 2000. - 46 с.

Поэтому при решении имеющихся проблем комплексного развития и размещения ГАТК необходимо учитывать следующие особенности в Таджикистане и его территориях:

1. Существенно тесная зависимость между территориально-горными факторами, формирования и развития автотранспортного комплекса и учета их влияния на строительство и размещение автодорог, транспортных коммуникаций и связей между территориальными образованиями.

2. Тесная взаимозависимость областного, районного и городского автотранспортного комплекса с социально-экономическим ростом.

3. Существующая взаимосвязь и взаимозаменяемость элементов транспортного комплекса с его подсистемой городского автотранспортного комплекса.

4. Наличие межведомственного характера применения автодорог, транспортных средств и коммуникаций отраслями и сферами экономики и особенно населением.

5. Высокая капиталоемкость и фондоемкость компонентов объектов автотранспортного комплекса.

6. Этапность и сезонность развития территориального и городского автотранспортного комплекса.

7. Сетевой характер формирования, развития и размещения автотранспортного комплекса, который проявляется в условиях территориальных образований и городов, состояния инфраструктурных элементов, развития и размещения производительных сил.

8. Зависимость территориального и городского автотранспортного комплекса от перспективной стратегии социально-экономического развития и др.

Таким образом, учет указанных особенностей считается важным при обосновании и разработке приоритетов развития и размещения автотранспортного комплекса Республики Таджикистан на основе использования современных научных подходов предусматривающего решение таких задач:

- обоснование механизма укрепления ПТБ городского автотранспортного комплекса с учетом объема выделенных различных видов инвестиций, а также совершенствование механизма госрегулирования предоставления транспортных услуг;

- совершенствование схемы размещения и развития транспортного комплекса, организации транспортного процесса, формирования транспортных бирж, ассоциаций перевозчиков и др.;

- использование цифровой экономики и развитие автоматизированной системы управления субъектов рынка АТК;

- совершенствование механизма финансирования транспортного комплекса, применение механизма государственно-частного предпринимательского партнерства;

- развитие инновационно-маркетинговой, транспортно-сбытовой, сервисной деятельности;

- создание международных транспортных коридоров совместно с соседними странами и дальнего зарубежья и др.

С другой стороны, важным считаем решение следующих нерешенных проблем автотранспортного комплекса в Республике Таджикистан в условиях реализации НСР-2030:

- недостаточный уровень оказания транспортных услуг, необоснованность планирования технологий перевозок, транспортно-маршрутной сети, развития мультимодальных перевозок;

– слабый организационно-технический уровень автотранспортного комплекса и его способность обеспечить развитие грузовых перевозок и пассажирских перевозок в сельской местности, а также формирования рациональной структуры парка транспортных средств, их приобретения, модернизации ПТБ и повышения рентабельности функционирующих АТП и организаций;

– нерешенность вопроса обеспечения предприятий и организаций территориального и городского автотранспортного комплекса автомобильным топливом, неразвитость сети автозаправочных станций, отсутствие применения зеленых транспортных ресурсов и прочее.

В Таджикистане реализуется государственная программа по развитию АТК, на основе строительства туннелей, автотранспортных коридоров, автодорог, их реконструкции с учетом транспортной независимости и вхождения в мировое транспортное пространство Центральной Азии.

Таким образом, выявленные особенности и проблемы требуют дальнейшего углублённого и целенаправленного проведения научных исследований, где должны учитываться приоритеты и проблемы формирования, функционирования и развития автотранспортного комплекса Республики Таджикистан, а также на уровне ее городов и особенно г. Душанбе при саморегулировании, учитывая связи между производителями и потребителями транспортных услуг в условиях квазokonкуренции.

В этих условиях, предпосылками формирования, функционирования и развития рынка являются: «производители предоставляемых услуг предприятиями; возможности удовлетворения спроса потребителей, интересы участников рыночной системы, заключение контрактов на осуществление перевозок, оказание услуг» и другие.

В условиях углубления отношений некоторые особенности рыночной системы существенно изменились. Например, П. Самуэльсон отмечает, что: «рынок, это упорядоченная структура, посредством которой производители и потребители товара (работ, услуг) определяют цену и количество товара (работ, услуг)»²¹.

Кроме того, «рынок, это сфера товарно-денежного обращения, который обеспечивает обмен результатов труда». В этих условиях выделяют рынок товаров и услуг на основе отличительных их признаков до их предоставления и доходы, неопределенностей и его продвижение на рынок, связи между их производством и потреблением, величина предложения, спрос, цены/тарифы.

В этих условиях важно выделить роль рынка транспортных услуг, рынок услуг ГПАТ, воздушного, железнодорожного транспорта и др. Некоторые авторы «рынок транспортных услуг рассматривают с учетом распределения ресурсов, перемещении грузов и пассажиров»²² или как «сложную многофакторную систему обмена»²³.

В.А.Персианов отмечает, что «рынок автотранспортных услуг представляет собой совокупность реальных и потенциальных покупателей и продавцов по поводу обмена автотранспортными услугами»²⁴. Также рынок рассматривается как «регулирующий экономический механизм»²⁵; «место встречи покупателей и продавцов»²⁶; «сфера обмена товарами или

²¹ Самуэльсон П.А. Экономика. В 2 т. Т. 1. - М.: НПО «АЛГОН», ВНИИСИ, 1992. - С. 38.

²² Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. - М.: Транспорт, 1986.- 132с.; Носов Н.П., Ульянов С.А., Методологические аспекты рассмотрения системы управления муниципальным транспортом: Труды Академии промышленности и менеджмента. - М.: МГИУ, 1998.- 67с.

²³ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства. - М.: Наука, 1990.-136с.; Бутов В.И., Игнатов В.Т., Кетова Н.П. Основы региональной экономики: Уч. пособие для ВУЗов. Серия: Экономика и управление, 2002. - 448 с.

²⁴ Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт/В.А.Персианов // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.-С.36-43.

²⁵ Шабунина Н.М. и др. Теория и практика региональной экономики/Н.М.Шабунина. - Волгоград: Изд. Вол ГУ, 1996. - 184 с.

²⁶ Олейник А.Н. Институциональная экономика: учебное пособие/А.Н.Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

услугами»²⁷; «число потребителей определенного вида услуг»²⁸, а также как организационно-экономический и управленческий механизм и др.

Таджикские ученые Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М.Н., Саидова М.Х. отмечают, что «рынок услуг транспортной инфраструктуры – это прогнозирование, управление и удовлетворение спроса на товары, транспортные услуги посредством выполнения транспортных услуг, транспортно-экспедиционной работы и оказания технического обслуживания»²⁹.

Ученый П.Д. Ходжаев считает, что «рынок пассажирских автотранспортных услуг - это сфера реализации автотранспортных услуг по перемещению пассажиров и материальных ценностей, связанных между собой определенными признаками производственного или потребительского характера»³⁰. Также «региональный рынок - это такое административно - территориальное деление страны с учетом особенности экономического, демографического, национально-бытового и природно-климатического характера и учета функционирования транспортного рынка, как основного его субъекта»³¹.

При этом рассматриваются нормативно-правовые акты, выявляются закономерности, тенденции, факторы, экономические отношения на рынке, а услуги транспорта рассматривают как саморегулируемую систему, оценивая спрос экономики и населения, воздействие государства и использование

²⁷ Райзберг Б.А., Лозовский Л.Ш., Стародубцева Е.Б. Современный экономический словарь. - М.: ИНФРА-М, 1996. - 496 с; Титов К. Региональная промышленная политика: цели, задачи, приоритеты // Проблемы теории и практики управления. 2002. № 5. -С. 55-61.

²⁸ Курс переходной экономики. Под ред. акад. Абалкина Л.И. - М.: ЗАО «Финстатинформ», 1997. - 270с.

²⁹ Раджабов Р.К. и др Сфера услуг: проблемы и проблемы развития: монография/Р.К.Раджабов, Х.Н. Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х. Саидова.- Душанбе: «Дониш», 2007. – 544с.

³⁰ Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: под общ.ред. Раджабова Р.К. -Душанбе: «Ирфон», 2016. – 416 с.

³¹ Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография: под общ. ред. О.Б. Бобоева. - Душанбе: «Ирфон», 2002.-189с.

регулирующего механизма. Кроме того, учитывая важности «рынка услуг пассажирского автотранспорта он рассматривается как система открытого типа, имеющая характер самоорганизации»³².

В результате обобщения этих определений мы считаем, что рынок услуг предприятий ГПТ важно рассматривать как институт сводящий вместе продавцов (транспортные предприятия) и покупателей (население) для удовлетворения их спроса в предоставляемых услугах на территории города, разделяя различные сектора данного рынка.

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

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

Опыт показывает, что следует выделить этапы эволюции рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ:

1. анализ состояния и оценка совокупности отношений между субъектами рыночной системы;
2. планирование, организация и регулирование предоставления услуг населению;

³² Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: под общ.ред. Раджабова Р.К. -Душанбе: «Ирфон», 2016. – 416 с.

3. развитие организационно-экономического и инновационного механизма устойчивого развития рынка услуг предприятиями ГПАТ и улучшении качества предоставляемых услуг.

Также усиливается необходимость выделить понятие «неустойчивость рыночной ситуации и нестабильность процессов самоорганизации и саморегулирования на рынке»³³. С другой стороны, использование инноваций связано с прогнозированием спроса на предоставляемые услуги населению с целью улучшения внутригородских, междугородных, терминальных и внешнеэкономических связей³⁴, а также учета тенденций и особенностей функционирования рынка, расчета параметров поведения, использования потенциала, и сегментов городского пассажирского транспортного рынка, а также на основе анализа и проектирования транспортных систем³⁵. Кроме того, требуется развитие инновационной деятельности, формирование кластеров и совершенствование механизма госрегулирования рынка предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автотранспорта с целью формирования совершенного рынка услуг с высоким качеством предоставляемых пассажирских услуг, эффективного использования ресурсов и потенциала предприятий, эффективного их управления в условиях территорий на основе выделения основных параметров оценивающих автотранспортный комплекс пассажирского автомобильного транспорта республики (рис. 2).

При рассмотрении характеристики работы ПАТ важным фактором, содействующим социально-экономическому развитию, рассматривается «территория»³⁶, которая влияет на выбор подвижного состава, вид транспорта,

³³ Олейник А.Н., Институциональная экономика/А.Н.Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

³⁴ Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства/Е.А.Жуков. - М.: Наука, 1990.-145с.

³⁵ Акинин П.В., Арискина А.В., Кузьмин Д.С. Социально-экономическое развитие региона в условиях глобализации и современного региона. – Ставрополь: Ставропольское книжное изд-во, 2004. - 292 с.

³⁶ Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/О.К.Сангинов.- Душанбе: «Ирфон», 2002.-237с.

формы организации производства, неравномерность и сезонность пассажирских потоков по дням недели, часам суток, протяженности маршрутов и другие.

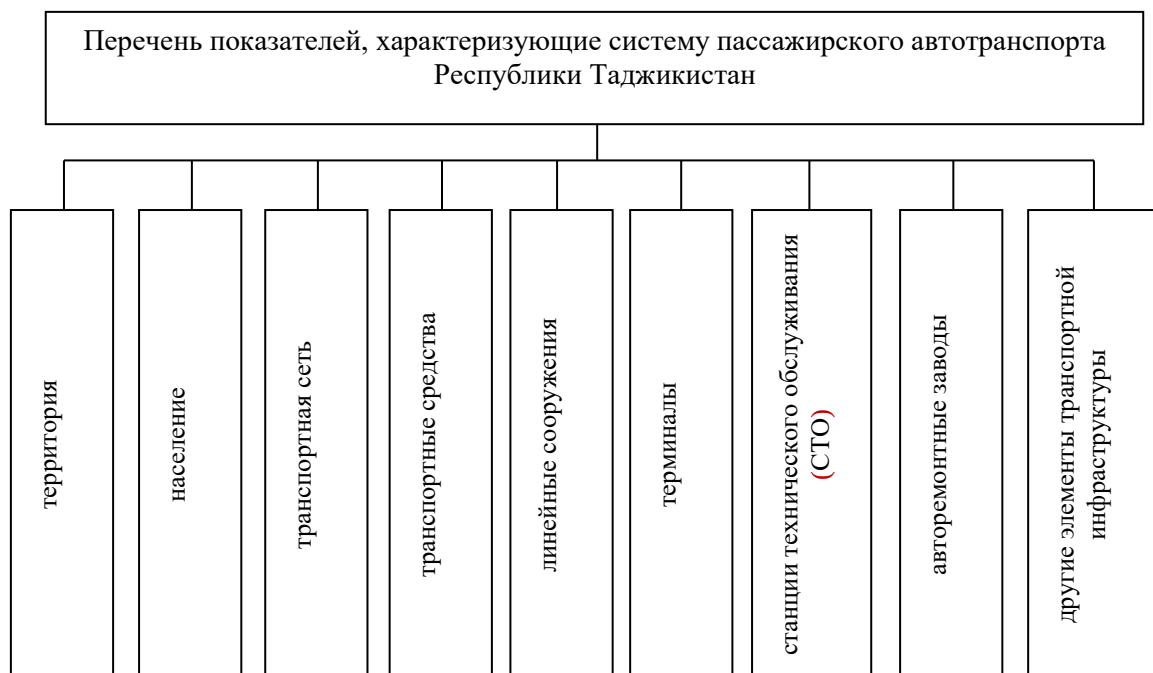


Рисунок 2 – Основные показатели, характеризующие систему пассажирского автомобильного транспорта Таджикистана

С другой стороны, целесообразно исследовать проблемы взаимосвязанного развития транспортного обслуживания, сетей и расселения в конкретных территориях с целью нахождения оптимальных вариантов формирования транспортной системы отвечающим национальным интересам

³⁷.

Опыт показывает, что совершенствование системы организации управления предоставления услуг различным слоям городского населения, предусматривает оптимальный выбор рациональных форм их предоставления, формирования оптимальной транспортной маршрутной сети. Результаты выполненной работы позволили выделить следующую существующую

³⁷ Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц - М.: «Транспорт», 1986. -240 с.

структуру модели рынка услуг предприятиями ГПАТ в Республике Таджикистан (рис.3).



Рисунок 3- Существующая структура модели рынка услуг предприятий ГПАТ (составлено автором)

В настоящее время основными целями развития рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ являются:

- достижение безопасности дорожного движения на городских автодорогах;
- уменьшение затрат времени населения для совершения трудовых и культурно-бытовых поездок;
- обеспечение комфортабельности эксплуатируемого подвижного состава различной вместимости;
- своевременное представление транспортных услуг на городских маршрутах и использование резерва подвижного состава;
- улучшение деятельности предприятий и повышение их конкурентоспособности;
- развитие единой автоматизированной системы организации управления ГПАТ, сбор стоимости проезда, информатизации и др.

Решение этих задач усиливает необходимость изучения основных параметров, провозных возможностей предприятий, достигнутого уровня развития ГПАТ, совершенствования координации работы парка государственных унитарных и частных предприятий, а также развития схемы взаимодействия различных видов транспорта, пассажиров, водителей и перевозчиков на рынке услуг ГПАТ.

Исследование выявленных взаимоотношений достаточно рассматриваются при оценке предоставляемых услуг предприятиями ПАТП в городских агломерациях.

Поэтому, можно прийти к выводу о том, что имеется множество проблем, а нахождение путей их решения возможно при использовании обоснованных механизмов и финансовых средств, а также имеющихся резервов на рынке услуг предприятий ГПАТ и применения рекомендаций по предоставлению услуг городскому населению.

Таким образом, результаты исследования функционирования городского автотранспортного комплекса, а также выявление места и роли рынка

предоставления услуг предприятиями городского пассажирского транспорта в сфере услуг рыночной экономики, позволили обосновать важность и своевременность совершенствования механизма устойчивого развития услуг этих предприятий в современных условиях развития города Душанбе.

1.2. Особенности инновационного развития и использования инноваций для повышения устойчивости предприятий сферы услуг

В конце прошлого века многие предприятия находились в периоде выхода из кризиса, а сейчас их целью считается переход на модели устойчивого развития, учитывая особенности инновационного развития и использования инноваций. В содержании понятия термина «устойчивое развитие» рассматриваются различные понятия.

В работе ³⁸ под понятием устойчивости рассматривается «...имеющий свойство твердо стоять, не падая, не колеблясь. Способный сохранять данное состояние, несмотря на действие различных сил.

Из этого можно сделать вывод, что под развитием можно рассматривать «...процесс перехода из одного состояния в другое, более совершенное.». Кроме того, это «...процесс закономерного изменения, перехода из одного состояния в другое, от простого к сложному, от низшего к высшему» ³⁹.

Учитывая это, под устойчивым развитием системы следует рассматривать динамическое изменение ее состояния и свойств, параметров приводящих к новому состоянию, обеспечение устойчивости достижения требуемых параметров.

На данный момент не существует единого подхода к определению ⁴⁰. При этом важно выделить устойчивость предприятий выделяя их финансовую устойчивость, которая является отражением стабильного превышения доходов

³⁸ Толковый словарь русского языка: под ред. Д. Н. Ушакова. т. 1. -М., 2000.-1376с.

³⁹ См. там же.

⁴⁰ Волкова Л.В. Формирование механизмов устойчивого развития промышленного предприятия (на основе рециркуляции изделий): дисс...канд.экон.наук:08.00.05/Л.В.Волкова.-М, 2009.-173с., Коряков А.Г. Методологические вопросы устойчивого развития предприятий/А.Г.Коряков// Вопросы экономики и права, 2012 - №4.-С.110-114.

над расходами, обеспечивает свободное маневрирование денежными средствами предприятия: путем эффективного их использования способствует бесперебойному процессу производства и реализации продукции и услуг.

Некоторые авторы, считают, что УРП является результатом инновационной деятельности. При этом устойчивое развитие предприятия обеспечивается на основе роста показателей эффективности работы, выделяя как внутреннюю, так и внешнюю устойчивость их функционирования (рис. 4).

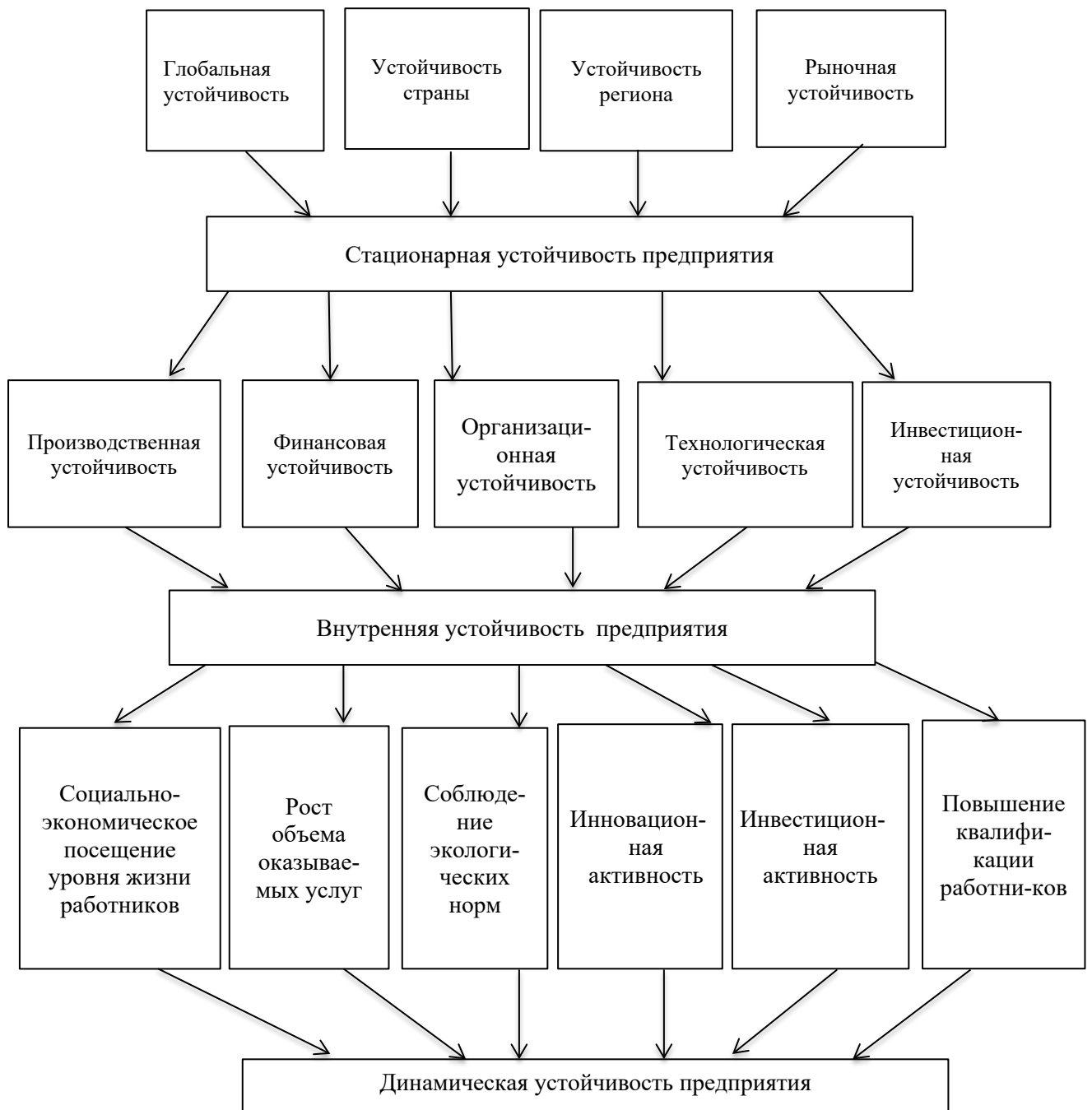


Рисунок 4- Общая структура устойчивости функционирующих предприятий

Из рисунка 4 видно, что внутренняя устойчивость включает производственную, технологическую, инвестиционную, финансовую и организационную устойчивость, а внешняя состоит из глобальной, региональной, а также устойчивости страны и ее территорий. При этом рыночная устойчивость характеризует емкость рынка, объем произведенной и реализуемой продукции, услуг и работ в условиях углубления конкурентных отношений предприятий в условиях конкуренции. В этих условиях особое место следует уделить изучению воздействия таких инструментов на устойчивость предприятий: а) повышение квалификации и обучение кадров; б) улучшение социально-экономического уровня жизни сотрудников; в) влияние экологического производства и оказания услуг; г) маркетинговые инструменты, обеспечивающие экономическое развитие; д) внедрение инноваций и проведение научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ; е) улучшение инвестиционной активности предприятия, ее структурных подразделений и др.

В целом реализация указанных мер связана с дополнительными расходами на реализацию, маркетинговую деятельность и средств обеспечения конкурентоспособности и устойчивого развития предприятия за счет эффективного использования его экономического потенциала, которая представлена на рисунке 5.

Из рисунка 5 видно, что экономический потенциал устойчивого развития предприятия состоит из потенциала устойчивости и потенциала развития для организации управления производственно-хозяйственной деятельностью, обеспечения эффективного использования ресурсов, повышения эффективности работы, внедрения современных бизнес-процессов, развития перспективных направлений работы и повышения качества оказываемых услуг, а также конкурентоспособности предприятия под влиянием различных факторов.



Рисунок 5- Структура экономического потенциала устойчивого развития предприятия

Таким образом, можно сделать вывод, что устойчивое развитие предприятия является многогранным и его можно представить в таком виде (рисунок 6).



Рисунок 6 – Общее понятие содержания устойчивого развития предприятия

Поэтому в условиях Республики Таджикистан важным считаем совершенствование системы устойчивого развития предприятий в отраслях и сферах экономики с учетом происходящих изменений, использования инновационных инструментов и развития системы управления, обеспечения их стабильной устойчивости развития.

В настоящее время обеспечение устойчивого развития предприятия актуализируется и требует совершенствования механизма управления его устойчивого развития на основе уточнения цели и задач производственно-хозяйственной деятельности на основе установления основных требований по их достижению. К этим требованиям можно отнести:

- постановка цели, миссии и стратегии предприятия;
- учета интересов государства, населения и коллектива при реализации цели и миссии предприятия;
- обеспечение роста потенциала предприятия;
- эффективное использование материальных, трудовых и финансовых ресурсов;
- совершенствование производственно-технологического процесса и предоставления конкурентноспособных услуг;
- формирование условий для улучшения социально-бытовых условий, предприятий и социальной инфраструктуры;
- внедрение современных информационно-коммуникационных инновационных технологий и организация производства;
- повышение уровня доходности, финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия;
- обеспечение соблюдения экологических норм и решение вопросов охраны окружающей среды;

– своевременное проведение мониторинга устойчивого развития предприятия, оценка социально-экономической эффективности производственно-хозяйственной деятельности и др.

Анализ показывает, что эти меры реализуются с учетом формирования рациональной стратегии управления устойчивого развития на основе уточнения функций и механизмов повышения эффективности и реализации обоснованных методов. Важно здесь выделить наличие таких исходных функций управления: «Управлять означает предсказывать и планировать, организовывать, распоряжаться, координировать и контролировать» ⁴¹. Поэтому уточняя содержание стратегии и тактики управления устойчивого развития предприятия выделяем ее основные функции (рис. 7).

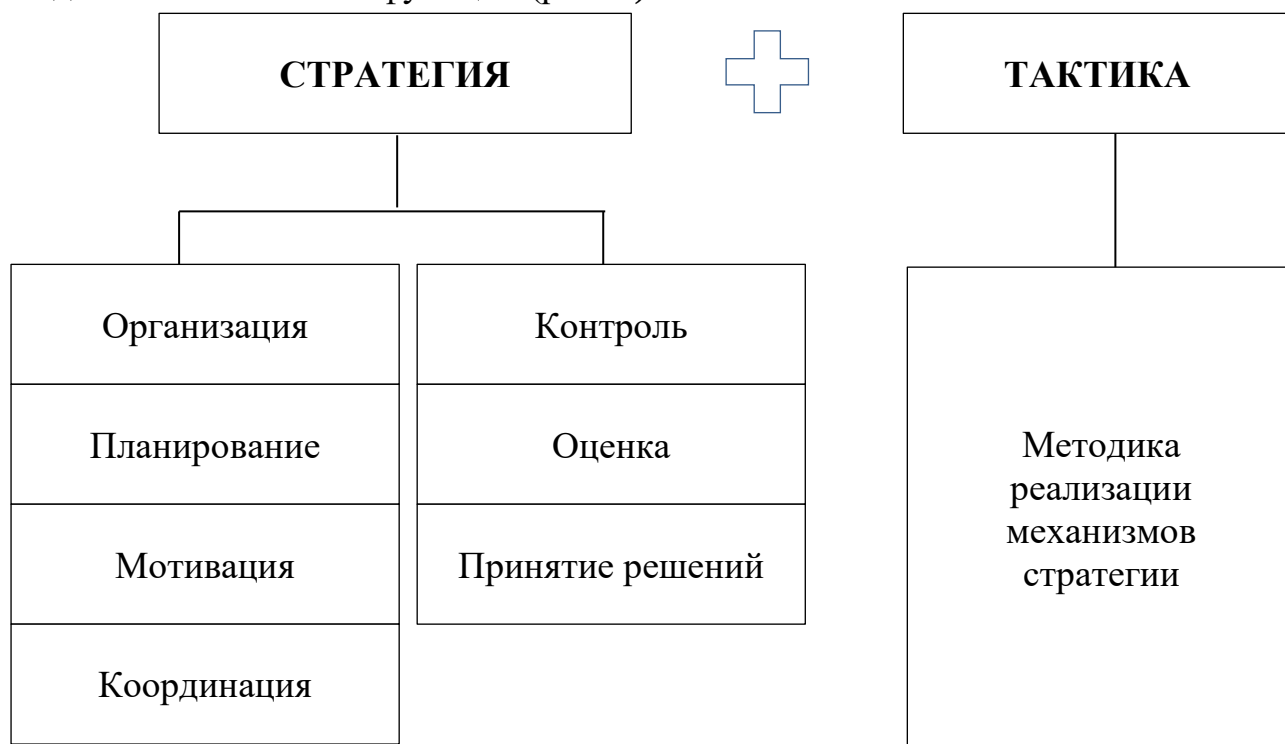


Рисунок 7 – Основные функции управления устойчивого развития и тактика ее реализации на предприятии

При этом выделяем основные виды устойчивости предприятия (рис. 8).

⁴¹ Файоль А. Общее и промышленное управление/А.Файоль. – М., 1924.-242с.

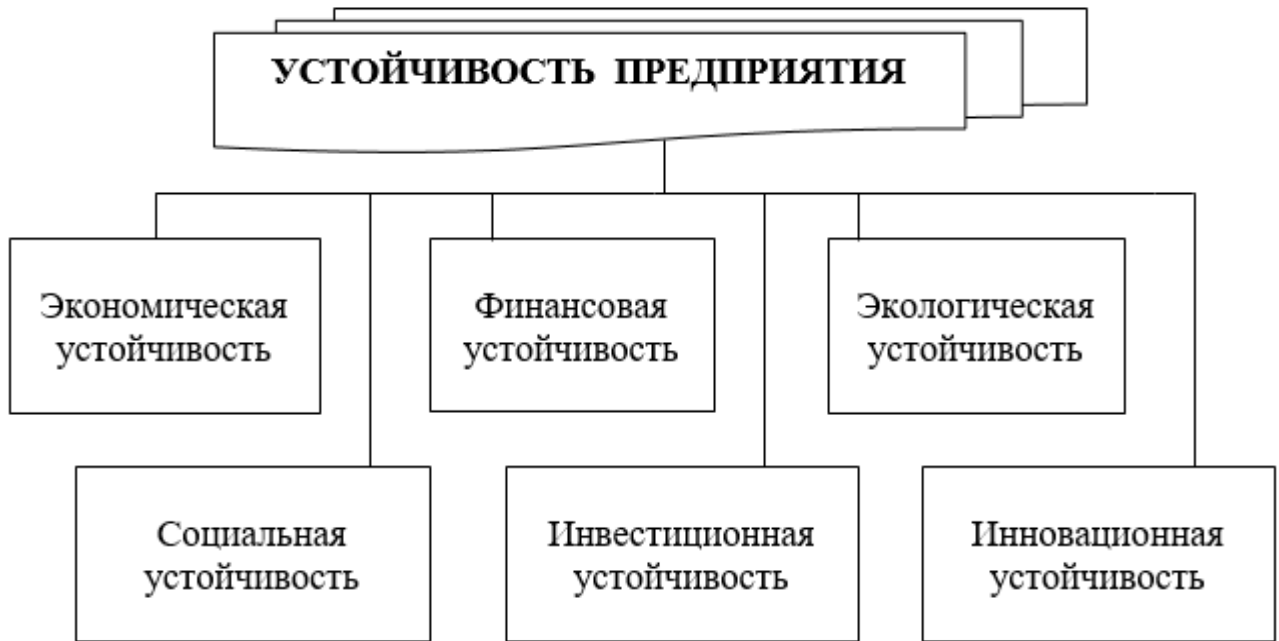


Рисунок 8 – Основные виды устойчивости предприятия

В этих условиях важным считаем выявление особенности использования различных видов инноваций для повышения устойчивости предприятий.

Анализ показывает, что также следует выделить рыночный, производственный, финансовый и кадровый потенциал, а также инновационный потенциал предприятия (рис.9). Кроме того, многие авторы выделяют научный и производственно-технический потенциал.

Важно выделить роль научных кадров, материально-технического, информационно-методического, а также организационно-управленческого обеспечения предприятий на основе оценки и использования показателей, характеризующих их деятельность с участием государства, улучшения благоприятного инвестиционного климата и внедрения инноваций.

Важным при исследовании инновационного потенциала считаем его классификацию на основе использования различных признаков (рис.9а). Используя рисунок 9а дается оценка использования инновационного потенциала предприятия в реальных условиях функционирования и развития.



Рисунок 9- Структура инновационного потенциала предприятия
(составлено автором на основе ⁴²)

Можно рекомендовать следующие направления участия государства, местных органов исполнительной власти для создания благоприятного инновационного климата:

1. Развитие механизма госфинансирования и поддержки инновационной инфраструктуры предприятий и организаций, а также механизма государственно-частного партнерства.

2. Разработка современного механизма нормативно-правового регулирования инновационной деятельности.

⁴² Инновационный потенциал: современное состояние и перспективы развития: монография / В.Г. Матвейкин, С.И. Дворецкий. - М. : «Изд-во Машиностроение-1», 2007. - 284 с. ; Кокурин Д.И. Инновационная деятельность/Д.И.Кокурин.-М.: Экзамен, 2001.-С.126.

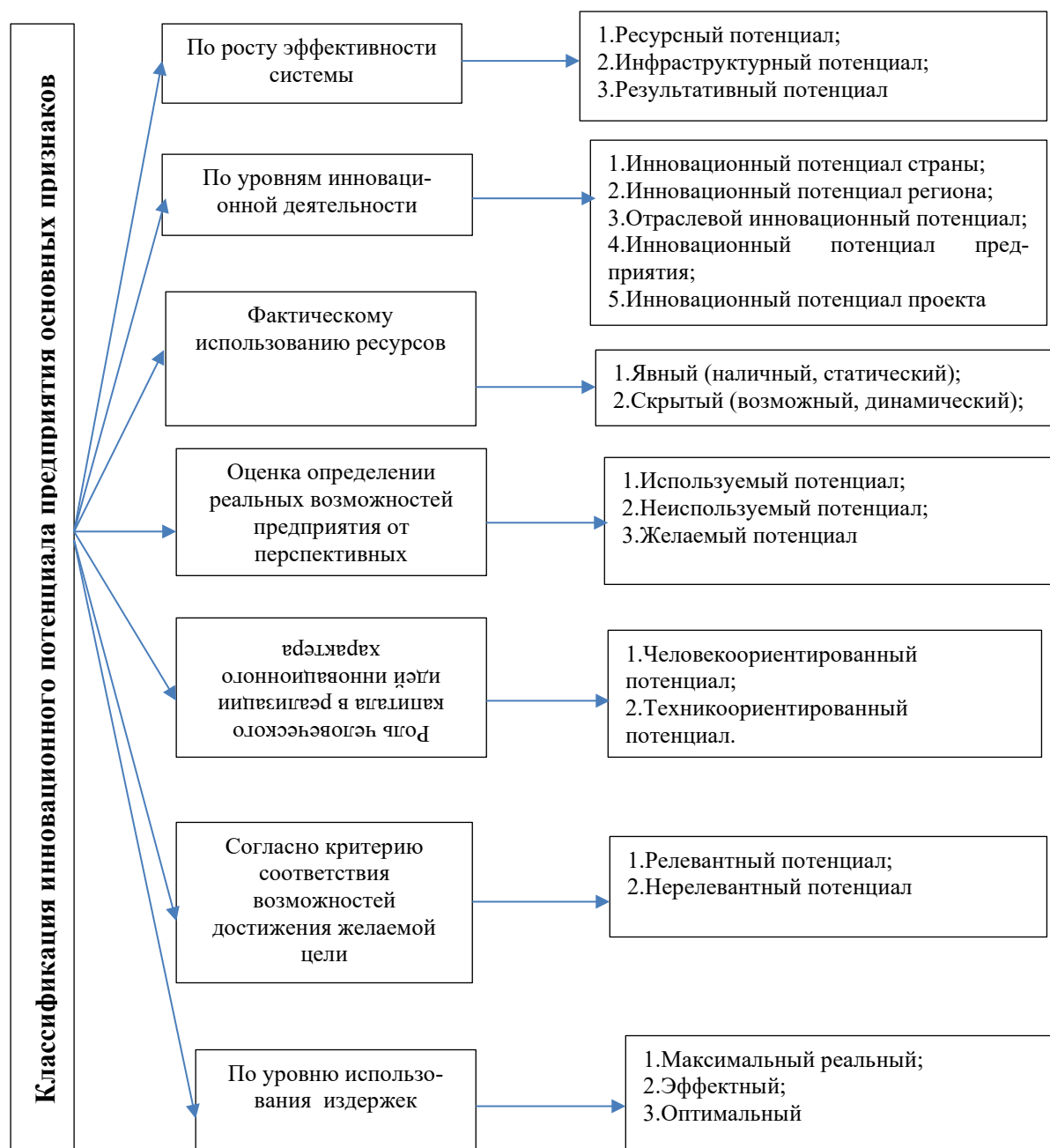


Рисунок 10 - Классификация инновационного потенциала предприятия

3. Развитие информационного обеспечения инновационной деятельности и подготовка кадров для предприятий отраслей экономики, сферы услуг и др.

В целом, поддержка инновационной инфраструктуры за счет государственных средств должна иметь адресный характер. При этом следует выделить механизм прямого госфинансирования бизнес-процессов, совершенствование налогового стимулирования, механизмов государственно-частного партнерства и развития отношений с частным сектором в различных секторах экономики и в области обслуживания населения

В этих условиях целесообразным считаем выделение основных направлений повышения инновационной активности предприятий пассажирского автомобильного транспорта.

Теперь переходим к рассмотрению методических основ организации управления предприятиями ГПАТ на основе системного подхода в обеспечению устойчивости инновационного развития при углублении рыночных отношений.

1.3. Методические основы организации управления предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта

В настоящее время предприятия и организации отраслей и сфер экономики стремятся к обеспечению устойчивого развития с целью становиться конкурентоспособными на рынке товаров и услуг. При этом приоритетным считается оценка влияния оценивающих параметров деятельности, то есть: производственная устойчивость предприятия.

В качестве важного производственного фактора влияющим на устойчивость функционирования предприятия является себестоимость выполненных работ, предоставляемых услуг и производимой продукции, которая имеет прямое влияние на устойчивость ее развития⁴³. Важно выделить различные виды устойчивости. Прежде всего, организационную и экономическую устойчивость, определяющаяся на основе оценки организационного потенциала, структуры управления предприятием⁴⁴, а также целям и наличием связи между основными параметрами, характеризующих ее деятельность⁴⁵. При этом важным считается адаптация организационной структуры управления с учетом влияния внешних и внутренних факторов и конкуренции⁴⁶, что способствует обеспечению стабильности и повышения их устойчивости в реальных условиях. С другой

⁴³ Бобылев С.Н., Зубаревич Н.В. Устойчивое развитие Методология и методики измерения /С.Н.Бобылев, Н.В.Зубаревич//Экономика, 2011.-С.36.

⁴⁴ Кошелева А.С., Попова Л.Ф. Реструктуризация как фактор устойчивого развития промышленного предприятия/А.С.Кошелева, Л.Ф.Попова // Перспективы науки № 6 (8), 2010, -С. 142-149;

⁴⁵ Там же

⁴⁶ Попова Л.Ф. Адаптационный механизм управления организационной структурой в системе устойчивого развития промышленного предприятия/Л.Ф.Попова // Вестник СГСЭУ. 2013. № 4 (48). -С. 64-69.

стороны, используя теорию менеджмента выделяются основные функции управления устойчивого экономического развития и их содержание.

Таким образом, по нашему мнению, обеспечение устойчивого развития требует использования методов и механизмов управления, и их адаптации с учетом трансформационных изменений в условиях предприятий. В этих условиях целесообразно выделить и инвестиционную устойчивость предприятия на основе оценки инвестиционной активности, формирования благоприятного инвестиционного климата, определения требуемых инвестиций и прогноза эффективности их вложений за счет различных источников⁴⁷, и влияния темпов экономического роста.

Изучая литературные источники нами установлено, что «системный подход считается направлением методологии научного познания⁴⁸. Рассматривая системный подход мы считаем, что он считается качественно более высоким способом познания в реальных условиях функционирования и развития. При этом целесообразно выделить основные принципы системного подхода, включающие: «целостность, иерархичность строения, структуризация, множественность, системность свойств объекта обладать всеми признаками системы»⁴⁹. Учитывая эти принципы нами использован системный подход к изучению методических основ организации управления предоставления услуг предприятиями ГПАТ используя инвестиции.

А.Г. Аганбегян при оценке использования величины инвестиций, отмечает, что они «обеспечивают экономический рост на 5-6%, а инвестиции с- 30-35%»⁵⁰.

На наш взгляд, социально-экономическое развитие отраслей, предприятий и организаций связано с объемами и структурой вкладываемых капитальных

⁴⁷ Гаппоева Н.А, Басаев И.Б., Узденов Ю.Б. Активизация инвестиционных процессов - важнейший фактор устойчивого развития агропродовольственного комплекса республики/ Н.А Гаппоева, И.Б.Басаев Ю.Буденов // Известия Горского государственного аграрного университета. 2012. т. 49. № 1-2. -С. 260-262.

⁴⁸ <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/118429> (дата обращения 4.05.2022).

⁴⁹ <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/118429> (дата обращения 4.05.2022)

⁵⁰ Аганбегян А.Г. Инвестиции – основа ускоренного социально-экономического развития России/А.Г.Аганбегян // Деньги и кредит, 2012, № 5, -С. 10-16.

вложений, ростом ВВП, увеличением объема производства продукции, услуг, работ, благосостояния общества, что в целом определяется использованием инвестиций⁵¹.

В этих условиях важным считаем прогнозирование эффекта от вложения инвестиций с учетом риска и неопределенностей⁵² для обеспечения роста экономических показателей⁵³, выбора ими инвесторами привлекательности на рынке предоставления услуг. Поэтому влияют факторы, влияющие на риск и их доходность, выделяя «привлекательность инвестирования, привлекательность финансирования, социальную, экологическую и территориальную привлекательность и др.»⁵⁴. Кроме того, следует выделить «использование ресурсов для достижения устойчивого экономического развития предприятия»⁵⁵ с учетом оценки современного состояния инновационного потенциала предприятия⁵⁶. Некоторые ученые отмечают, что эффект от использования инновационного потенциала может иметь минимальное значение⁵⁷.

При этом Н.И. Курнышева и И.А. Погосов выделяют интеллектуальный капитал для оценки инновационной активности. «Интеллектуальный капитал не менее (если не более) эффективен в экономическом и социальном плане, чем любой другой капитал»⁵⁸.

⁵¹ Орехова Е.А. Инвестиции в системе факторов устойчивого развития предприятия/Е.А.Орехова // Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: Межвузовский сборник научных трудов. 2013. № 1. -С. 100-105.

⁵² Звягинцева Н.А. Инвестиции как фактор устойчивого развития экономической системы/Н.А.Звягинцева //Известия Иркутской государственной экономической академии. 2011. № 5. - С. 24-28.

⁵³ Старцев В.А. Инвестиционная привлекательность, как один из факторов развития организации/В.А.Старцев // Вопросы региональной экономики. 2010. Т. 4. № 4. -С. 16-30;

⁵⁴ Там же

⁵⁵ Орехова Е.А. Инвестиции в системе факторов устойчивого развития предприятия/Е.А.Орехова // Проблемы совершенствования организации производства и управления промышленными предприятиями: Межвузовский сборник научных трудов. 2013. № 1. -С. 100-105.

⁵⁶ Баженов Г.Е. Инновационный потенциал - основа устойчивого экономического развития предприятия/Г.Е.Баженов, О.А.Кислицына// Вестник Сибирского государственного аэрокосмического университета имени академика М. Ф. Решетнева, 2010, № 4, С. 176-180.

⁵⁷ Там же.

⁵⁸ Модернизация и конкурентоспособность российской экономики: монография: под ред. И. Р. Курнышевой и И. А. Погосова. науч. ред. С. Н. Сильвестров. - СПб.: Алетейя, 2010.- 366 с. -С. 163.

Характеристика инновации проводится на основе «тенденции изменения инновационных процессов»⁵⁹, «оптимизации работы с учетом социально-эколого-экономических трансформаций во внутренней и внешней среде»⁶⁰, стимулировании инновационной деятельности и обеспечения конкурентных преимуществ, высокого уровня устойчивости работы предприятий и решения управленческих задач⁶¹, внедрении новаторства и традиций⁶², а также учета факторов характеризующих эффективность использования инноваций⁶³.

Кроме того, следует выделить «финансовую устойчивость на основе использования различных показателей»⁶⁴: «ликвидность или гарантированная платежеспособность; постоянное превышение доходов над расходами; состояние финансов предприятия, которое характеризуется определенным набором финансовых показателей» и рыночной стоимости предприятия⁶⁵ на основе использования системного подхода и улучшения управленческой деятельности. При этом также следует рассмотреть технологическую устойчивость и ее влияние на устойчивое развитие предприятия путем оценки производительности труда и расчета производственных показателей.

Также важно выделить рыночную устойчивость. При этом в работе⁶⁶ дается оценка рентабельности, а также использования трудовых ресурсов, отрицательное влияние предприятия на окружающую среду и др.

⁵⁹ Мочалова Л.А. Инновационный инструментарий управления социо-эколого-экономической устойчивостью предприятия/Л.А.Мочалова // Вестник УрФУ. Серия: Экономика и управление. 2013. № 2. -С. 95-105.

⁶⁰ Там же, С.95-105.

⁶¹ Николаева А.Н. Инновации как как основной фактор экономического роста/А.Н. Николаева А.Е.Яковлев // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2012. № 47 (11). -С. 8.;

⁶² Ильин В.В. Финансовый менеджмент : учебник : под ред. В.В. Ильина. - М. : Изд-во «Омега-Л», 2011. - 560 с.- С. 415;

⁶³ Мельник Л. Г. Экономика развития: учебник / Л.Г. Мельник.-М.: Университетская книга, 2013. - 784 с.

⁶⁴ Пешкова А.А. Формирование финансовой стратегии устойчивого развития предприятий реального сектора экономики // Вестник Ростовского государственного экономического университета (РИНХ). 2010. № 27.- С. 154-161.

⁶⁵ Аксенов В.В. Роль финансовых активов в формировании механизма устойчивого развития и инновационной стратегии высокотехнологичных предприятий/В.В.Аксенов // Теория экономики, 2011 № 4 (3), -С. 66-69;

⁶⁶ Крылов А.Н. Корпоративная социальная ответственность: экономические модели - мораль - успех - устойчивое развитие/А.Н.Крылов// Икар, 2013. - С.85-89.

Кроме того, выделяют гибкую корпоративную культуру для оценки повышения устойчивости предприятия.

На основе изучения различных источников можно выделить основные элементы устойчивого развития на основе выделенных проблем: а) влияние финансово-кредитной и налоговой системы на работу предприятий; б) несоответствие используемых технологий производства и обслуживания согласно установленным требованиям; в) неразвитость системы кадрового менеджмента и использования маркетинговых методов; г) слабый уровень внедрения инноваций, воздействие инфляции и другие.

В целом, можно констатировать, что концепция устойчивого экономического развития путем модернизации предприятия ⁶⁷, направлена на улучшение функциональных свойств производственной системы под влиянием различных факторов: макроэкономические (господдержки и регулирования модернизации), ресурсного обеспечения предприятия; управления производства” ⁶⁸.

Важно выделить следующие цели модернизации⁶⁹, связанные с производством и разработкой новых продуктов и услуг, а также особенности модернизации:

- «формирование инновационной инфраструктуры, на основе рационального использования инноваций;
- возрастание удельного веса наукоемкой продукции/услуг в структуре валового внутреннего продукта;
- рост бюджетных затрат на проведение НИОКР;
- организация научных центров и улучшение их деятельности; обеспечение экономической свободы предпринимательства» ⁷⁰ на основе использования

⁶⁷ Татаркин А.И. Модернизация в стратегиях машиностроительных компаний/ А.И.Татаркин, Т.А. Максимов Т.А // Бизнес, менеджмент и право. 2011. № 2 (24). -С. 76-82.

⁶⁸Колотовкин А.В. Стратегическое управление модернизацией предприятия как процесс повышения конкурентоспособности/А.В.Колотовкин // Транспортное дело России. 2011. № 4. -С. 122-124.

⁶⁹Дожкова О.Н. Модернизация предприятия как императив инновационного развития/О.Н.Дожкова // Современные проблемы науки и образования. 2013. № 1. -С. 274.

⁷⁰ Корчагина Н.В. Теоретические основы модернизации промпредприятий/Н.В.Корчагина // Вопросы региональной экономики. 2011. т. 9. № 4. -С. 21-30.

государственно-рыночных механизмов и выделения роли науки и научных исследований.

Важным считаем использование процесса модернизации, как основной инструмент обеспечивающий развитие предприятия ^{71,72}. Исходя из этого, направления модернизации предприятия бывают такие, которые представлены на рисунке 11.

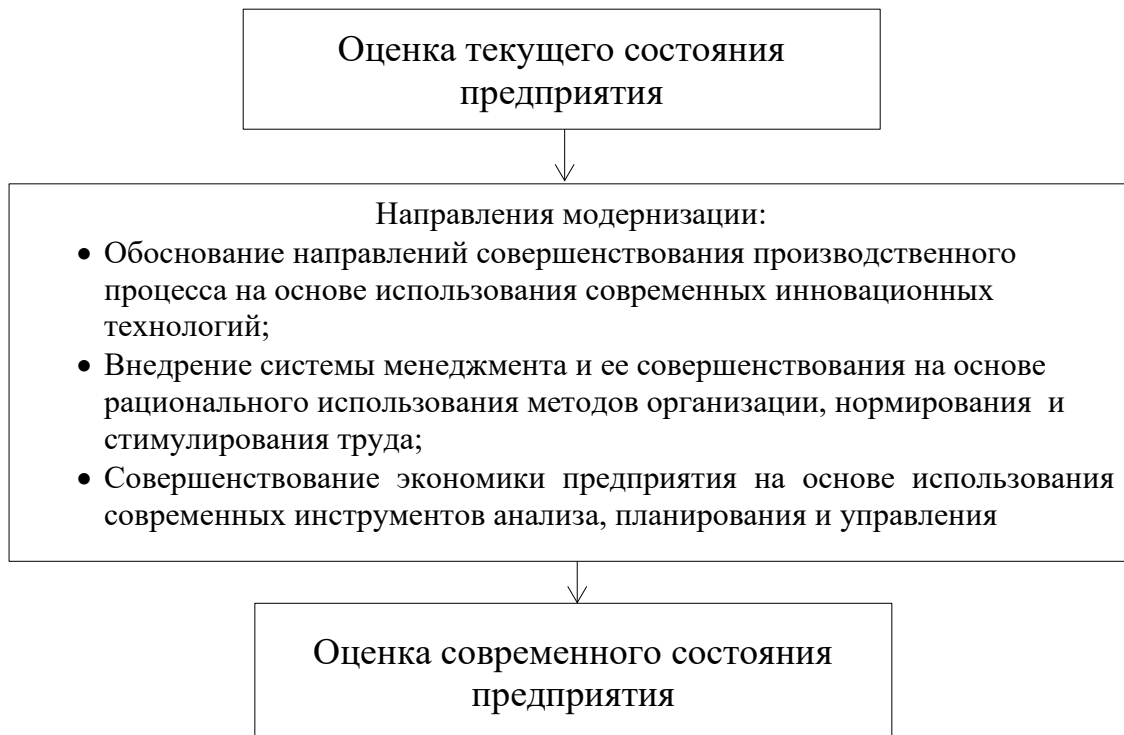


Рисунок 11- Основные направления модернизации предприятия

Таким образом, можно отметить, что модернизацию предприятия следует рассматривать как процесс трансформации современного состояния, на основе применения инновационных технологий, современных методов организации труда и производства, обеспечивающие конкурентоспособность как основы устойчивого развития предприятия. Используя вышесказанное, можно сделать вывод, о том, что между устойчивым экономическим развитием и модернизацией существует взаимосвязи существенное влияние (рис. 12).

⁷¹ Лещинская Ю.И. Модернизация и устойчивое развитие: к вопросам трактовки/Ю.И.Лашинская // Вестник Международного института менеджмента ЛИНК, 2010. № 24. - С. 132-146.

⁷² Бородин Ю.Г. Интерпретация понятия «модернизация» применительно к устойчивому развитию хозяйственного субъекта/ Ю.Г.Бородин, Е.И. Хабарова// Вестник МИТХТ, 2013, т. 8, № 2.-С. 103-106.

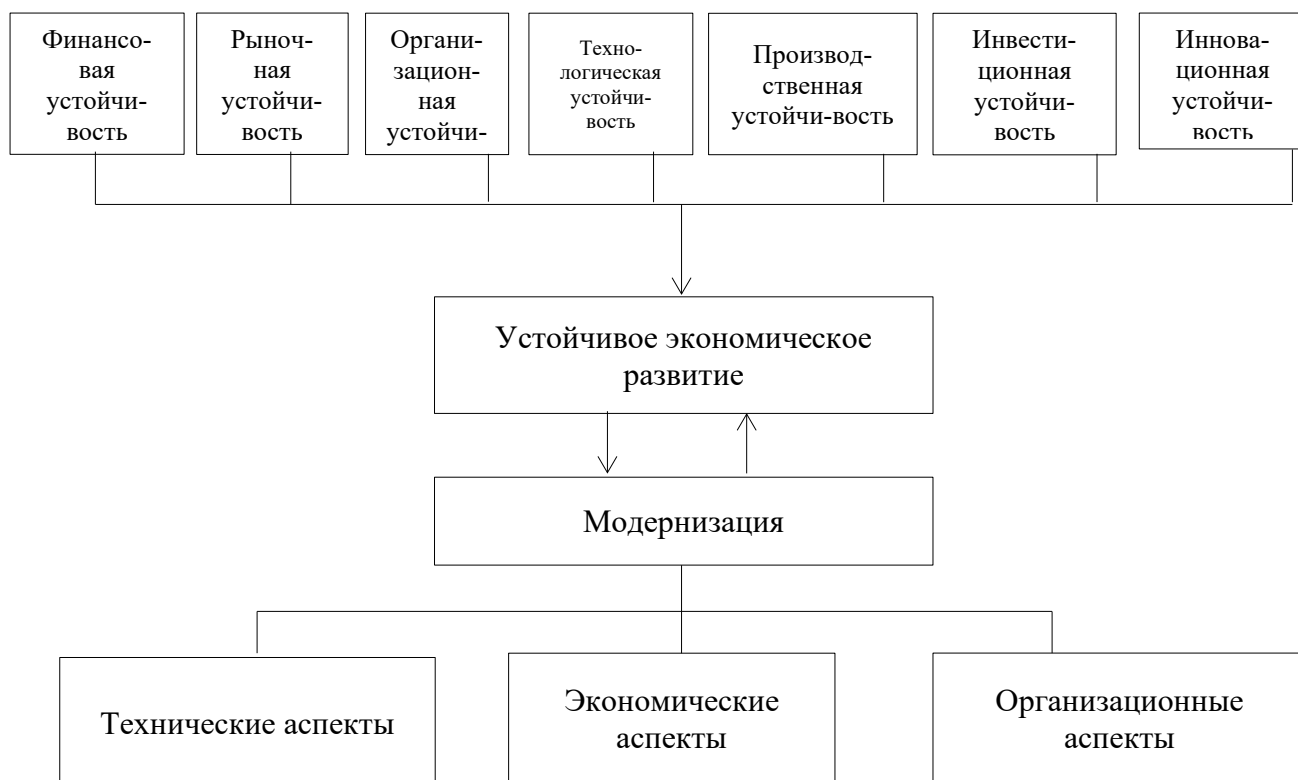


Рисунок 12- Существующая взаимосвязь и взаимовлияние устойчивого развития и процесса модернизации на предприятии

В этих условиях приоритетным считаем переход предприятий транспорта и особенно городского ПАТ к устойчивому развитию в современных условиях. При этом выделяем технико-экономические и организационные аспекты их модернизации на основе оценки уровня устойчивого развития на основе использования транспортной доктрины, включающая развитие транспортного обслуживания, теоретико-методические основы деятельности, способы пассажирских и грузовых перевозок, результативности и общественно-социальной значимости предоставления транспортных услуг предприятиями.

Основной составной частью транспортной доктрины в области считается осуществление пассажирских перевозок в стране, ее регионах, городах и районах на основе эффективного использования возможностей пассажирских автотранспортных предприятий и технологии перевозок, специализации предприятий, рационального выбора подвижного состава, обеспечения безопасности, комфортабельности предоставляемых услуг, минимизации затрат

на осуществление перевозок и содержание парка . Данные вопросы достаточно отражены в работе⁷³.

В условиях Таджикистана процесс организации управления пассажирских перевозок по стране и ее городов и районов реализуется со стороны местных органов исполнительной власти с учетом господдержки транспортному обслуживанию, создания рациональной сети автомобильных дорог, автобусных маршрутов, терминалов, использования единой автоматизированную системы управления транспортного процесса, защиты прав граждан, а также регулирования пассажирских автоперевозок соблюдая важнейшие принципы. Целесообразным считаем выделение этих принципов при организации пассажирских перевозок в городах и особенно городе Душанбе с целью регулирования пассажирских автомобильных перевозок в городах ⁷⁴.

В современных условиях предоставляемые услуги предприятиями ГПАП обеспечивают социально-экономическое развитие города на основе совершенствования их методических основ с целью использования эффективной системы организации управления перевозок на основе уточнения решаемых задач на основе применения системного подхода.

В г. Душанбе сформирована эффективная система организации управления предоставления услуги предприятиями городского пассажирского транспорта на основе диверсификации перевозочного процесса и рационального использования современного подвижного состава для повышения эффективности и конкурентоспособности транспортного обслуживания. Существующая модель взаимодействия между субъектами рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ г. Душанбе показана на рисунке 13.

В целом существующая модель не дает полной возможности решения основных проблем организации и управления пассажирских перевозок в городе Душанбе. К ограничениям относятся:

⁷³ Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025 года.- Душанбе: Минтранс,2011.-38с.

⁷⁴ Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Изд-центр «Академия», 2010. - 400 с.

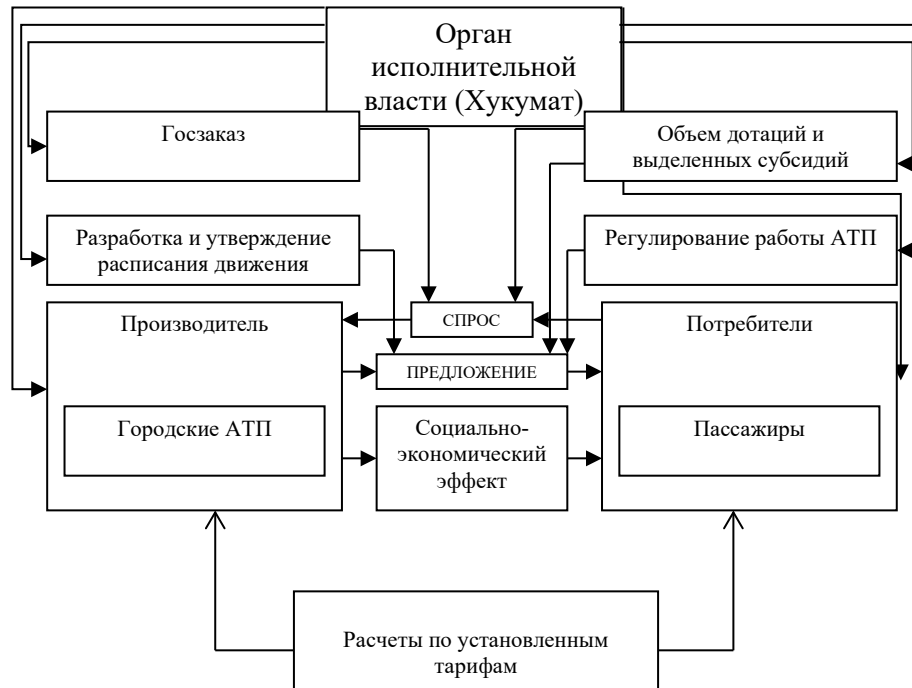


Рисунок 13 – Действующая модель механизма взаимосвязей между участниками рынка предоставления услуг предприятиями ГПАТ г. Душанбе

- а) нехватка бюджетных средств для обновления фондов предприятий автотранспорта, а также использования государственно-частного партнерства;
- б) отсутствие эффективного механизма господдержки пассажирского транспорта для обеспечения роста транспортной подвижности населения, увеличения провозных возможностей парка и освоения пассажиропотока;
- в) отсутствие социальных стандартов по транспортной обеспеченности городского населения, низкое качество предоставления услуг, квалификации работников и др.

Исследованиями установлено, что существуют некоторые противоречия в области организации управления пассажирских автоперевозок:

- наличие у местных органов исполнительной власти разграничений компетенций в области предоставления пассажирских транспортных услуг и несовершенства нормативно-правовых основ, а также разграничение обязанностей этих органов при принятии решений;
- неразвитость механизма применения льгот пассажирам со стороны органов государственной власти. Для решения данной проблемы необходимо

увеличить выделение бюджетных средств для возмещения оплаты проезда предприятиям ГПТ;

– низкая роль органов государственной власти и самоуправления в реализации контрольных функций и соблюдения правовых основ организации работы предприятий, а также применения обоснованных форм и методов государственной поддержки, возмещения затрат предприятий по оказанию услуг на автобусных маршрутах по применяемым тарифам;

– неразвитость подходов к организации осуществления пассажирских автоперевозок в городе, разработки и внедрения современных стандартов качества и др.

Важно заметить, что основным субъектом управления считается пассажирская АТП в форме ГУП, а АО, ООО и другие образования, считающие автотранспортными организациями. Пассажирские перевозки выполняют индивидуальные предприниматели, а другими субъектами являются автовокзалы, терминалы, туроператоры, стоянки, парковки и др.

При этом целесообразно выделить следующие особенности организации управления и развития пассажирских автоперевозок (табл. 1.1).

Таблица 1.1

Основные особенности организации, развития и управления пассажирских автомобильных перевозок в городах

№ пп	Содержание
1.	Процесс предоставления услуг пассажирам осуществляется за пределами АТП и это требует усиления требований к контролю перемещения на обслуживаемых маршрутах, применения средств связи и ИКТ
2.	Осуществляемое транспортное обслуживание имеет высокую организационно-политическую и социально-культурную значимость, а также оптимизации необходимых транспортных затрат
3.	Определение спроса на предоставление услуг имеет статистический характер и формируется под влиянием множества факторов, что усиливает роль и значение диспетчерского управления при их планировании и удовлетворения
4.	Предоставляемые услуги пассажирам потребляются при их производстве, что требует повышенных требований к их качеству и безопасности
5.	Автобусные перевозки в городе выполняются по установленным маршрутам на основе привлечения бюджетных вложений, так как, пассажиры пользуются льготы по оплате проезда и это требует использования особенного механизма финансирования предприятий и усилении контроля по адресному расходу этих средств

6.	Подвижной состав автомобильного транспорта является источником повышенной опасности, поэтому обеспечение безопасности пассажирских перевозок должно преобладать чисто экономическими интересами АТП
7.	Пассажирские автомобильные перевозки, в отличие от производства товаров, не подвержены моде, но имеют сезонный характер, наблюдается изменение спроса по часам суток, дням недели и длине маршрута, что необходимо учитывать при проведении мониторинга и маркетинговых исследований
8.	Установлено, что деятельность предприятий рассматривается как монополист и для этого применяется особый механизм их управления, учитывая параметры и применяемые инструменты при квазоконкуренции
9.	Пассажирский автотранспорт считается основным фактором мобилизационной готовности и организации проведения спасательных работ в чрезвычайных ситуациях с целью их устранения в городских условиях

Источник: составлено автором

С другой стороны, эффективная организации пассажирских перевозок и управления работы АТП связано с координацией управления и разработки современной организационной структуры управления ими.

Другим важным направлением считается совершенствование институциональных основ управления пассажирских перевозок, учитывая противоречия.

В целом результаты проведенного исследования требует наряду с совершенствованием законодательствам, решение таких задач в современных условиях развития городских агломераций:

1. Создание современной информационно-аналитической системы управления ГПАТ, развитие ЕАСОУ и совершенствование диспетчерского управления перевозками;

2. Разработка и принятие научно-обоснованных мер по совершенствованию тарифной политики при организации пассажирских перевозок и предоставления различных слоев населения льгот для оплаты проезда, а также выделения субсидий и дотаций;

3. Оптимизация маршрутной сети и улучшение использования подвижного состава на основе разработки расписаний движения с учетом пассажиропотока, формирования резерва по использованию возможностей предприятий;

4. Систематическое проведение мониторинга за системой предоставления услуги пассажирскими предприятиями различных видов собственности;

5. Разработка мер по уменьшению выброса вредных веществ транспортным парком на окружающую среду и др.

Таким образом, пассажирский транспорт имеет огромное значение для обеспечения экономического роста и это требует совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в г. Душанбе. С учетом этого переходим к изучению тенденций современного состояния и развития услуг предприятий ГПАТ в г. Душанбе в условиях рыночных отношений.

ГЛАВА 2. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА ДУШАНБЕ

2.1. Анализ современного состояния и развития услуг предприятиями пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе

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

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

В республике наблюдается положительная тенденция увеличения объема пассажирских перевозок по всем видам транспорта в Республике Таджикистан за 1995-2020 годы (табл.2.1, рис.14).

Согласно данным таблицы 2.1 в целом объем пассажирских перевозок за рассматриваемый период увеличился на 5,12 раза, автомобильным транспортом на 6,48 раза, однако наблюдается снижение роста объема пассажирских перевозок троллейбусным (67,84%) и железнодорожным транспортом (30,77%).

Анализ показывает, что наблюдается рост пассажирооборота по всем видам транспорта (табл.2.2, рис. 15), пассажирооборот автотранспорта (без учета легкового такси (табл.2.3, рис.16), среднее число поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта (табл.2.4, рис.17) и среднего расстояния перевозки одного пассажира по видам используемого транспорта (табл.2.5) в Таджикистане за 1995-2020 годы.

Таблица 2.1

Тенденция изменения объема пассажирских перевозок по всем видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020 годы
(млн. пассажиров)

Наименование	Годы										2020г. к 1995г., в размах
	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Транспорт – всего	127,7	151,4	398,2	551,1	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	653,7	5,12
в том числе:											
автомобильный	97,8	122,8	380,5	527,2	553,1	560,7	582,2	602,6	635,4	633,8	6,48
троллейбусный	28,3	27,4	16,4	10,9	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	19,2	67,84%
железнодорожный	1,3	1,0	0,7	0,6	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	30,77 %
авиационный	0,3	0,2	0,5	0,8	0,8	0,8	0,96	0,8	0,7	0,3	100,00

Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2021.-703с.-С.498-409.

Таблица 2.2

Динамика пассажирооборота по всем видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020 годы
(млн. пассажиро – километров)

Наименование	Годы										2020г. к 1995г., в размах
	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Транспорт – всего	1377,4	1583,0	6481,7	9036,1	9230,1	9148,0	9308,8	9477,2	9264,6	8178,3	5,93
в том числе ;											
автомобильный	583,0	1056,0	5313,2	7029,0	7096,7	6752,7	6806,8	7040,9	7110,3	7155,1	12,27
легковой											
таксомоторный	59,4	29,0	16,7	8,8	40,5	66,3	77,3	113,3	133,6	195,8	3,29
троллейбусный	140,9	123,0	72,3	50,9	48,3	51,5	52,3	48,7	79,2	71,0	50,0
железнодорожный	134,5	73,0	46,1	32,8	16,0	18,4	27,9	33,2	28,1	21,4	15,0%
авиационный	459,6	302,0	1033,4	1914,6	2028,6	2259,1	2344,5	2241,1	1913,4	735,0	159,0

Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника /Транспорт и связь Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2021.-43с.

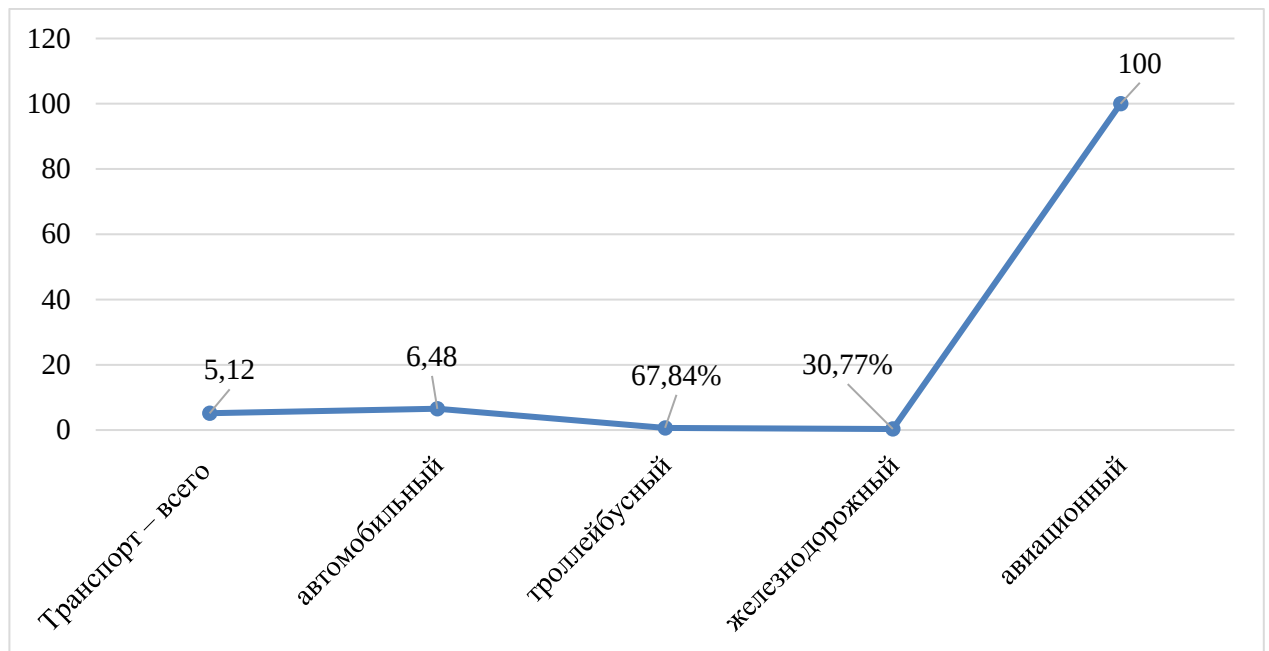


Рисунок 14 - Динамика объема пассажирских перевозок по всем видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020 годы
(млн. пассажир)

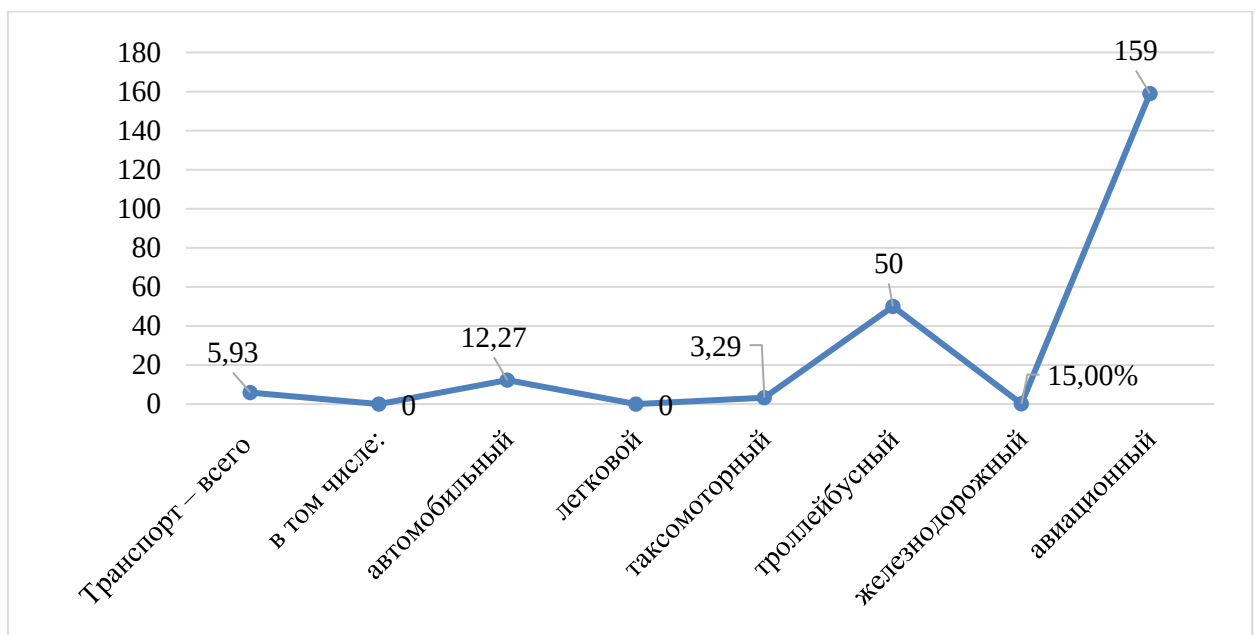


Рисунок 15- Динамика пассажирооборота по всем видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020 годы (млн. пассажиро – километров)

Таблица 2.3

Тенденции изменения пассажирооборота автомобильного транспорта (без учета легкового такси) в Таджикистане за 1995-2020 годы (млн. пасс-км)

	Годы										2020г. к 1995г., в размах
	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Всего по республике	583,0	1056,0	5313,2	7029,0	7096,7	6752,7	6806,8	7040,9	7110,3	7155,1	12,27
в том числе:											
ГБАО	0,4	0,5	15,1	128,5	147,9	149,5	151,7	148,5	150,0	141,1	352,75
Согдийская область	348,9	670,0	2006,9	3329,7	2293,2	2290,3	2429,6	2619,3	2433,0	2429,0	6,96
Хатлонская область	45,6	76,0	971,0	638,1	946,6	1016,0	1098,7	1270,3	1529,0	1762,2	38,64
Г. Душанбе	144,5	209,0	981,3	945,6	1588,0	1513,0	1506,3	1456,2	1604,3	1565,1	10,83
РПП	43,6	96,0	1338,9	1987,1	2121,0	1783,9	1620,5	1546,6	1394,0	1257,8	28,84

Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника / Транспорт и связь Республики Таджикистан.- Душанбе, АСПРТ, 2021.-43с. -С.22.

Таблица 2.4

Динамика среднего числа поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта в Республике

Таджикистан за 1995-2020 годы

Наименование	Годы										2020г. к 1995г., в разах
	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Транспорт – всего	20,6	23,7	57,5	70,9	66,8	66,3	67,3	67,4	70,7	69,5	3,37
в том числе ;											
автомобильный	14,7	19,0	55,0	69,4	64,9	64,1	65,0	64,5	66,5	65,3	4,44
легковой											
таксомоторный	0,9	0,5	0,3	0,08	0,5	0,8	0,8	1,6	1,7	2,0	2,22
троллейбусный	4,9	4,0	2,0	1,4	1,2	1,3	1,3	1,2	2,5	2,0	0,40
железнодорожный	0,1	0,2	0,1	0,08	0,05	0,06	0,06	0,05	0,06	0,04	0,4
авиационный	0,03	0,03	0,07	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,03	1,0

Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника/Транспорт и связь Республики Таджикистан. - Душанбе, АСПРТ, 2021.-43с.-С.21.

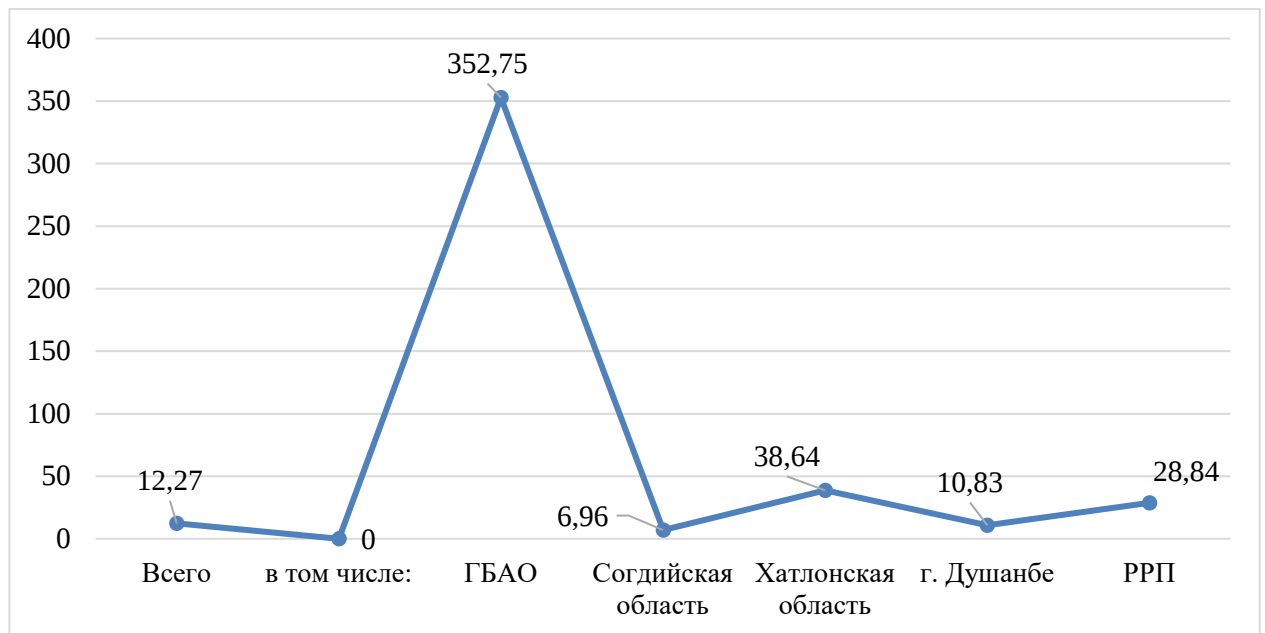


Рисунок 16 - Тенденция изменения пассажирооборота автомобильного транспорта (без учета легкового такси) в Таджикистане за 1995-2020 гг. (млн. пасс-км)

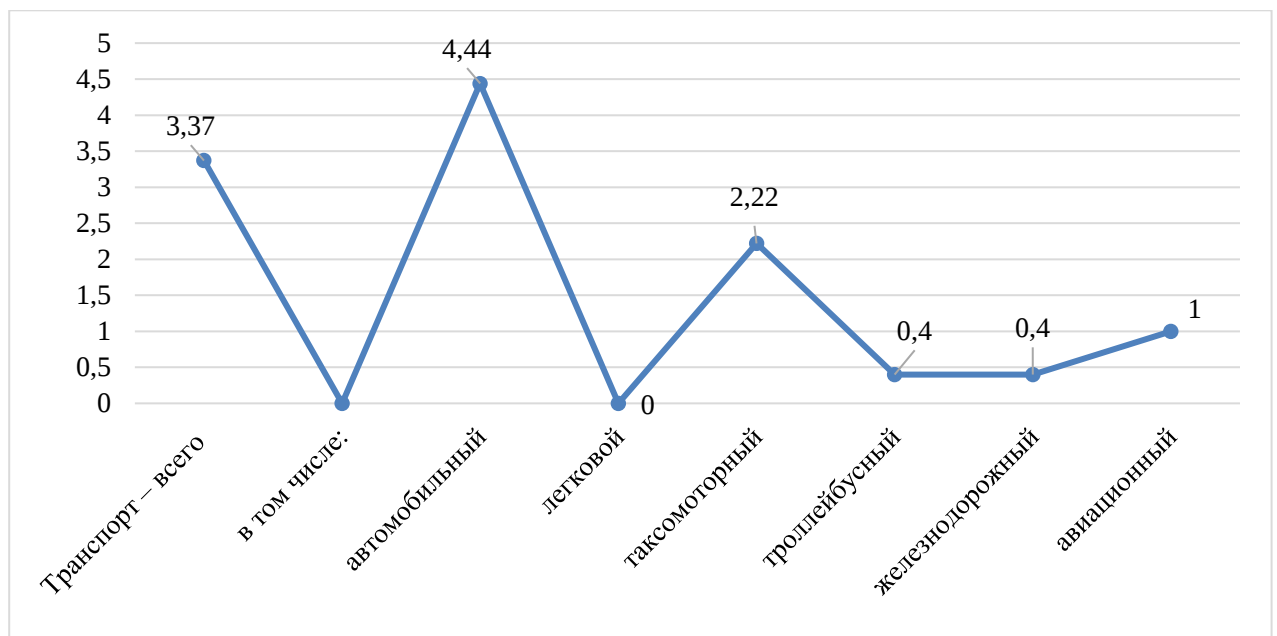


Рисунок 17 - Динамика среднего числа поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020 гг.

Таблица 2.5

Тенденция изменения среднего расстояния перевозки одного пассажира по видам транспорта в Республике
Таджикистан за 1995-2020 годы (километр)

Наименование	Годы										2020г. к 1995г., в %
	1995	2000	2005	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Транспорт – всего	11,6	10,0	16,0	17,0	16,4	16,0	15,7	15,4	14,1	12,5	107,0
в том числе:											
автомобильный	6,9	9,0	14,0	13,3	12,9	12,2	11,9	12,0	11,5	11,4	165,0
легковой											
таксомоторный	12,1	10,0	9,0	14,7	8,4	10,0	9,8	7,8	8,2	10,2	84,0
троллейбусный	5,0	5,0	4,0	4,7	4,7	4,7	4,7	4,6	3,7	3,7	74,0
железнодорожный	137,8	73,0	66,0	54,7	40,0	36,8	55,8	66,4	46,8	48,2	34,0
авиационный	1733,0	1510,0	2067,0	2393,3	2535,8	2823,9	2605,0	2801,4	2733,4	2500,0	144,0

Источник: составлено автором на основе данных статистического сборника/ Транспорт и связь Республики Таджикистан.- Душанбе, АСПРТ, 2021.-43с.-С.21.

Анализ таблиц 2.2-2.5, и рисунков 13-16 показывает, что рост пассажирооборота по всем видам, пассажирооборота автомобильного транспорта (без учета легкового таксомоторного, среднего числа поездок пассажиров в расчете на одного человека по видам транспорта и среднего расстояния перевозки одного пассажира по видам транспорта в Таджикистане за 1995-2020гг. свидетельствует об улучшении транспортного обслуживания всеми видами транспорта. При этом значительно увеличился удельный вес пассажирских перевозок в городах страны (с количеством жителей до 100 тысяч чел.) и данная тенденция будет продолжена.

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

Территория города Душанбе составляет 126,6 кв. км, а число жителей – 880,8 тыс. чел., что на 3,9% в 2021 году больше по сравнению с 2017 годом⁷⁵ (табл. 2.6)

Таблица 2.6

Тенденция изменения количества населения города Душанбе
за 2015-2020 годы⁷⁶

Показатели	Годы					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Число населения, тыс. чел.	802,7	816,2	831,4	846,4	863,4	880,8
Изменение, тыс. чел.	12,7	13,5	15,2	15,0	17,0	17,4
Коэффициент прироста	1,016	1,017	1,018	1,018	1,020	1,0202

⁷⁵ См.: Социально-экономическое положение г. Душанбе в 2021 году: статсборник.- Душанбе: ГУ АСПРТ, 2021.-414с.

⁷⁶ Там же.

Из данных таблицы 2.6 видно, что за 2015-2020гг. городское население возросло на 9,729%.

При проведении исследования, оценка современного состояния социально-экономических показателей проведена на основе изучения их динамики в городе Душанбе за 2015-2020 гг. (табл. 2.7, рис.18).

Таблица 2.7

Тенденция изменения индексов социально – экономических показателей за 2015-2020 годы в г. Душанбе (в процентах к предыдущему году)⁷⁷

Показатели	Годы					
	2015	2016	2017.	2018	2019	2020
1. Численность населения	101,8	101,7	101,9	144,8	147,7	150,7
2. Естественный прирост населения	114,4	96,2	110,0	129,1	140,4	145,3
3. Среднегодовая численность занятых в экономике	101,2	105,0	103,1	73,3	75,2	76,6
4. Денежные доходы	99,9	109,5	103,3	113,3	154,7	155,8
5. Среднемесячная зарплата одного работника	108,8	106,1	111,2	4,8 раза	5,1раза	5,2 раза
6. Валовый региональный продукт	107,0	106,0	106,2	107,3	107,2	104,0
7. Объем продукции промышленности	106,3	101,4	104,0	110,4	103,3	104,1
8. Ввод жилых домов	116,4	1,7 раза	66,5	111,6	1,8раза	114,3
9. Объем розничного товарооборота	112,3	112,6	112,7	2,8 раза	3,5 раза	4,0 раза
10. Объем платных услуг населению	88,7	108,1	111,5	25,8раза	28,1раза	30,6раза
11. Объем внешнеторгового оборота	75,3	75,7	115,6	11,1раза	12,8раза	15,6раза
12. Экспорт	112,5	43,6	80,3	2,8раза	3,0раза	2,8раза
13. Импорт	73,4	78,2	117,1	13,0раза	15,1раза	18,5раза
14. Индекс потребительских цен	107,1	106,8	108,6	107,0	109,6	109,0

⁷⁷ См.: Статистический ежегодник г. Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2021.-С.23-27.

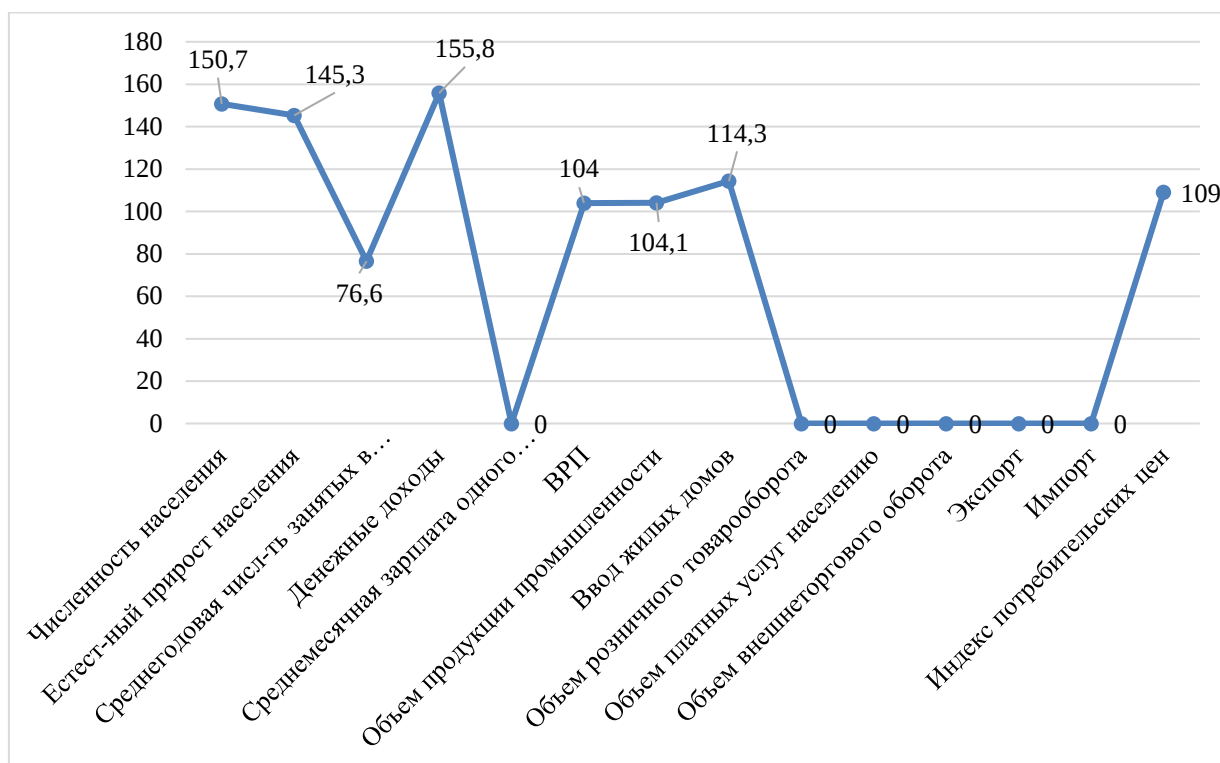


Рисунок 18 - Тенденция изменения индексов социально-экономических показателей за 2015-2020 годы в г. Душанбе (в % к предыдущему году)⁷⁸

Из данных таблицы 2.7 и рисунка 18 видно, что за рассматриваемый период индексы основных социально-экономических показателей в городе Душанбе в основном возросли.

Сейчас в г. Душанбе пассажирские перевозки выполняются по контрактам между исполнительным органом города с ПАТП и частными операторами. В таблице 2.8 и на рисунке 19 приведены результаты анализа тенденции изменения объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта за 2005-2020 годы в г. Душанбе, пассажирооборота по видам транспорта (таблице 2.9, рисунке 20), обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями за 2006-2020 годы (в расчете на 1000 чел. населения, штук) в таблице 2.10 и рисунке 21.

Анализ таблицы 2.8 и рисунок 19 показывают, что объем перевозки пассажиров, в том числе автомобильным, электрическим транспортом

⁷⁸ См. Статистический ежегодник города Душанбе.-Душанбе: ГУАСПРТ, 2021.-С.23-27.

соответственно увеличился на 4,0; 4,29; 2,20 раза, а на железнодорожном и авиационном транспорте не изменился.

Анализ таблицы 2.9 и рисунка 20 показывают, что пассажирооборот, в том числе автомобильным, электрическим транспортом соответственно увеличился на 1,88; 4,97; 1,75 раза, и уменьшился на железнодорожном транспорте составляет-74,0% и авиационным транспортом- 82,0%.

Анализ табл.2.10 и рисунок 21 свидетельствует об обеспеченности населения легковым индивидуальным транспортом в городе за 2006-2020 годы (в расчете на 1000 человек населения, штук), увеличился на 90,48%, а в районах Шохмансур, Абдулкасим Фирдавси и Сино соответственно за 2012-2020 годы возросло на 22,0; 35,0 и 4,0%, а в районе Исмоили Сомони составляет 83,0%, то есть уменьшился на 17,0%,

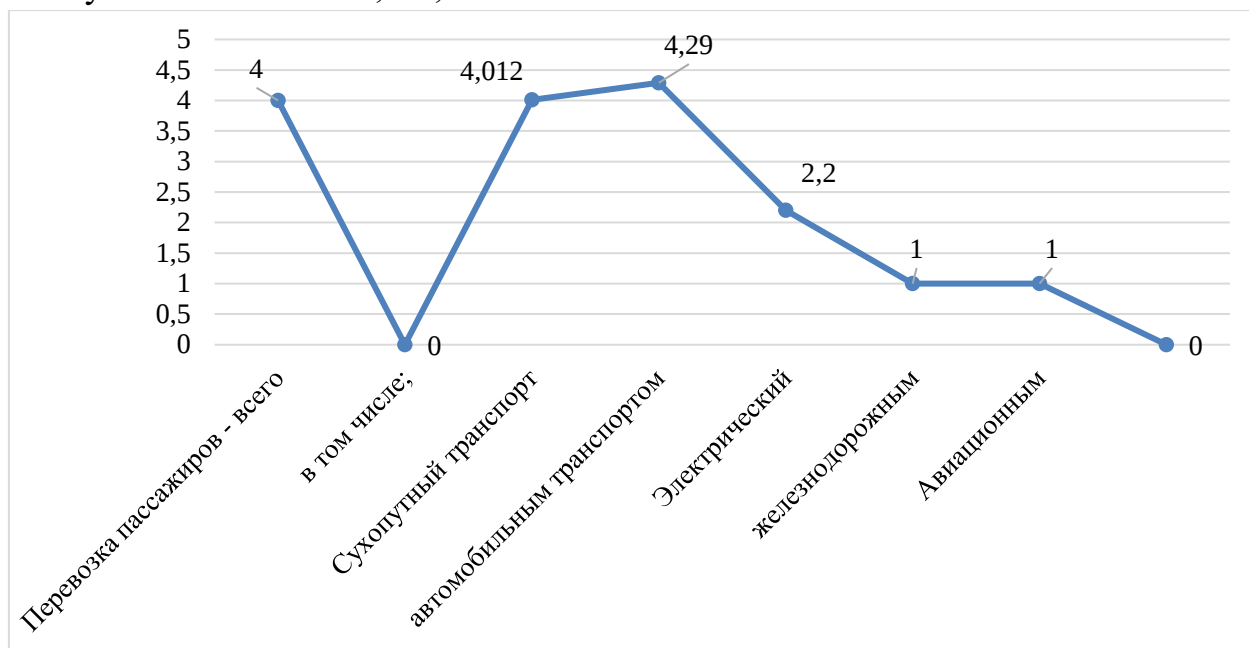


Рисунок 19 - Динамика объема перевозки пассажиров по видам транспорта в городе Душанбе за 2005-2020 годы (млн.человек)

Таблица 2.8

Динамика объема перевозки пассажиров по видам транспорта в г. Душанбе за 2005-2020 гг. (млн. человек)

Показатели	Годы																2020г..к 2005г., раза
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Перевозка пассажиров - всего	69,8	198,4	171,2	174,4	173,4	215,5	218,4	218,8	256,4	256,4	258,2	257,9	263,8	275,4	311,7	279,2	4,0
в том числе;																	
Сухопутный транспорт	69,5	198,1	170,8	174,0	173,0	215,0	217,9	218,1	255,8	255,8	257,7	257,3	263,2	274,8	311,1	278,9	4,012
в том числе																	
автомобильным транспортом	60,4	183,3	155,6	163,8	162,8	204,5	207,2	207,4	245,1	245,2	247,1	246,0	251,7	263,8	289,2	259,3	4,29
в том числе;																	
Электрический	8,7	14,4	14,7	9,7	9,7	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	19,2	2,20
железнодорожным	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,4	1,00
Авиационным	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,3	1,00

Источник: составлено автором на основе данных статистического ежегодника города Душанбе /Таджикистан 30-летие госнезависимости.-Душанбе

ГУАПРСТ в г. Душанбе, 2021.-527с. -С.452-453.

Таблица 2.9

Тенденция изменения пассажирооборота по видам транспорта в городе Душанбе за 2005-2020гг.
(млн. пассажира – километров)

Показатели	Годы																2020г. к 2005г., в % размах
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Пассажиро- оборот- всего	1261,8	2038,0	2156,1	1202,6	1175,1	1016,7	1165,5	1271,6	2995,5	3129,3	3034,8	3252,4	3313,7	3175,2	3269,5	2377,8	1,88
в том числе;																	
Сухопутный транспорт	375,5	1300,5	1177,4	1202,6	1107,4	1016,7	1097,2	1204,8	1491,9	1496,4	1655,4	1604,5	1602,8	1549,2	1758,3	1650,9	4,39
в том числе;																	
Автомобильным транспортом	314,7	1211,2	1083,7	1130,6	1107,4	947,0	1097,2	1204,8	1425,7	1432,0	1592,7	1537,7	1533,1	1485,2	1660,0	1565,1	4,97
в том числе;																	
электрическим	41,0	67,9	69,6	45,9	46,1	47,8	48,2	48,3	48,3	48,3	48,3	51,5	52,3	48,7	79,2	71,0	1,73
Железнодорож- ным	19,8	21,4	24,1	26,1	21,6	20,5	20,1	18,5	18,2	16,1	14,4	15,3	17,4	15,3	19,1	14,8	74,0%
авиационным	886,3	737,5	978,7	-	-	-	-	-	1503,3	1632,9	1379,4	1647,9	1710,9	1626,0	1511,2	726,9	82,0%

Источник: составлено автором на основе данных статистического ежегодника города Душанбе /Таджикистан 30-летие госнезависимости.- Душанбе ГУАПРСТ в г. Душанбе, 2021.-527с.-С.454-455.

Таблица 2.10

Тенденция изменения обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в г. Душанбе за 2006-2020гг.
(в расчете на 1000 человек населения, штук)

	Годы															2020г. к 2006г., %
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
По городу Душанбе	42	47	47	51	53	54	60	60	66	67	73	69	68	68	80	190,48
в том числе;																
р.Шохмансур	-	-	-	-	-	-	65	65	49	56	76	61	62	62	79	122,0*
р.И.Сомони	-	-	-	-	-	-	71	71	51	71	76	65	64	58	59	83,0*
р.Фирдавси	-	-	-	-	-	-	65	65	59	80	77	64	64	63	88	135,0*
р. Сино	-	-	-	-	-		81	81	68	94	97	77	75	78	84	104,0*

Источник составлено автором на основе данных статистического ежегодника города Душанбе /Таджикистан 30 летию госнезависимости.- Душанбе ГУАСПРТ в г. Душанбе, 2021.-527с.-С.455. *Примечание за 2012-2020гг.

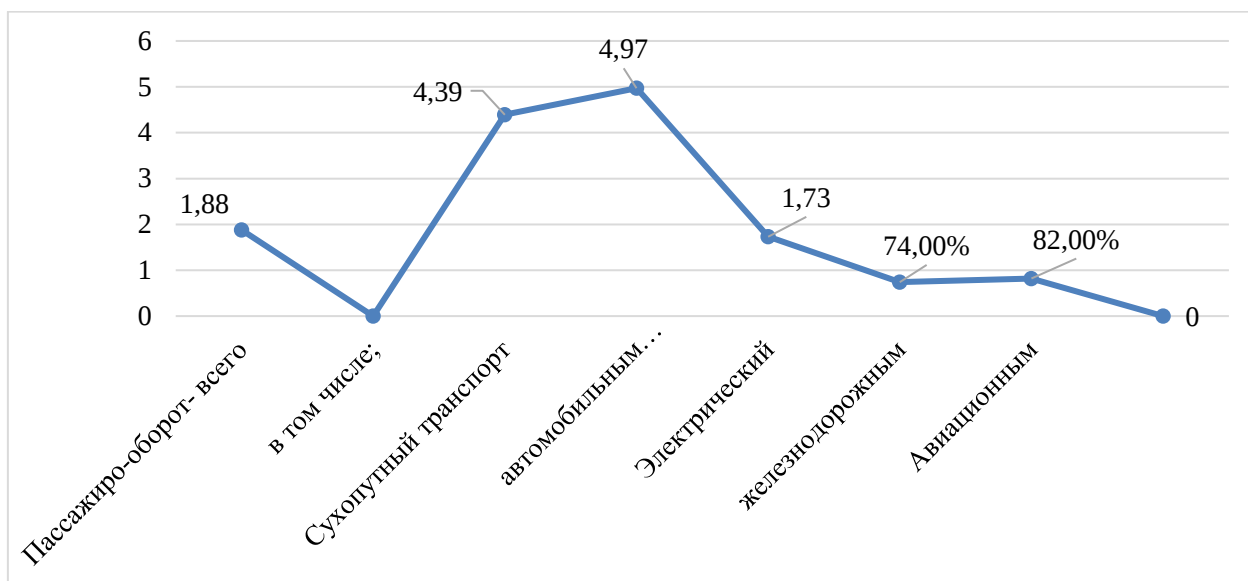


Рисунок 20 - Тенденция изменения пассажирооборота по видам транспорта в городе Душанбе за 2005-2020гг. (млн. пассажиро – километров)

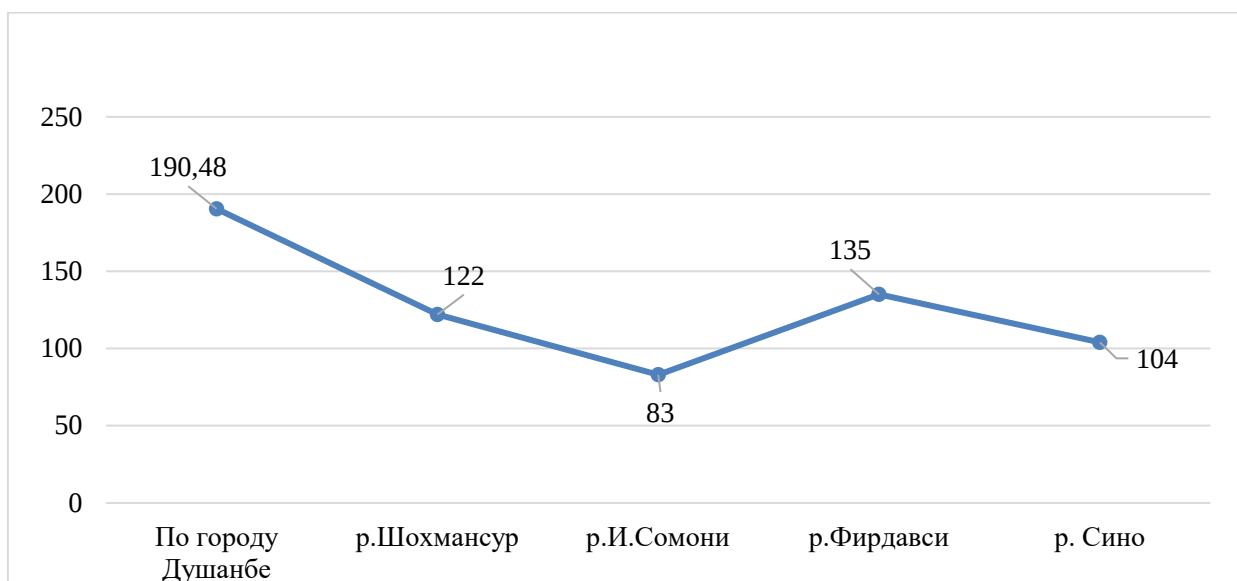


Рисунок 21- Тенденция изменения обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в г. Душанбе за 2006-2020гг.
(в расчете на 1000 чел. населения, штук)

Результаты анализа организации управления перевозок в г. Душанбе и ее районов свидетельствует о том, что важным считается изучение удельного веса

различных видов транспорта в объеме перевозок и пассажирооборота. На рисунке 21 показаны эти результаты на 01.01.2021 года.

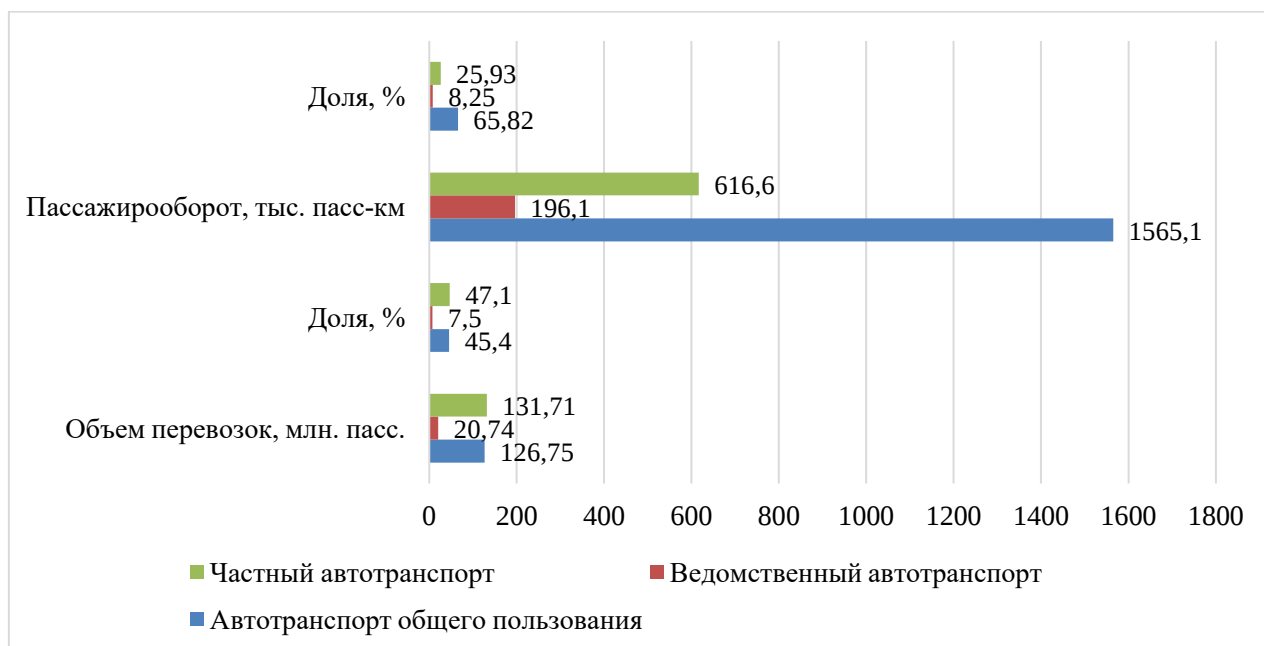


Рисунок 22 – Доля различных видов транспорта в общем объеме перевозок и пассажирооборота в городе Душанбе

Согласно рисунка. 22 в общем объеме перевозок, доля автомобильного транспорта составляет - 45,40%, ведомственного транспорта -7,50% и частного автомобильного транспорта -47,10 %, а в общем пассажирообороте соответственно - 65,82, 8,25 и 25,93 процента.

В г. Душанбе участниками пассажирских перевозок являются: Орган исполнительный власти, население и гости столицы; Государственная служба по надзору и регулированию в области транспорта; Государственная автомобильная инспекция; ГУП «Душанбе наклиет хадамотрасон», КГУП «Автобус-1», «Автобус-2», «Автобус-3» и «Троллейбус», предприятия частного автомобильного транспорта и ведомственный транспорт.

В работе особое место уделено схема размещения предприятий пассажирского транспорта в городе Душанбе (приложение 1, рисунок 1). При этом изучено наличие транспортных средств в государственных унитарных предприятиях г. Душанбе (приложение 2, таблица 1) и установлено, что в городе функционирует 585 автобусов различной вместимости.

Важным при изучении существующей системы организации управления предоставления услуг, занимают функционирующие троллейбусные маршруты, характеристика, которых представлена в приложении 3, таблица 2. Установлено, что в г. Душанбе на 01.01.2022 год функционирует 8 маршрутов, общая протяженность, которой составляет 104,8 км. Характеристика автобусных маршрутов в г. Душанбе представлена в приложение 2, таблица 3 и установлено, что функционирует 19 маршрутов, общей протяженностью 297,2 км. Кроме того, установлено, что в городе функционируют -49 микроавтобусных маршрутов, общая протяженность -793,3 км (приложение 2, таблица 4).

В работе особое место уделено использованию автобусов и троллейбусов на городских маршрутах на период с 16 по 30 января 2022 года (приложение 2, таблица 5), использование частного автотранспорта в микроавтобусных маршрутах с 16 по 30 января 2022 года (приложение В, таблица 6) , а также использование легковых таксомоторов (приложение 2, таблица 7).

Результаты исследования показывают, что в ГУП «АВТОБУС-1» коэффициент использования транспортных средств изменяется от 0,55 до 0,75, в ГУП «АВТОБУС-2» использовании микроавтобусов изменяется от 0,42 до 0,61 и весь парк микроавтобусов ГАЗель, полностью используется, а в ГУП «АВТОБУС-3» коэффициент использования микроавтобусов «ПАЗ» изменяется от 0,60 до 0,78. При этом коэффициент использования троллейбусов в ГУП «ТРОЛЛЕЙБУС» изменяется от 0,64 до 0,81 по исследуемым дням недели. Кроме того коэффициент выпуска частного транспорта в микроавтобусных маршрутах города Душанбе за данный период составляет от 0,583 до 0,781, а также использование легковых таксомоторов от 0,19 до 0,38. При этом установлено, что в период исследования установлены факты не функционирования обслуживаемых маршрутов со стороны различных

частных перевозчиков. Эти результаты свидетельствуют о том, что имеются существенные резервы по улучшению устойчивого использования транспортных средств на предприятиях городского пассажирского транспорта и качества транспортного обслуживания.

В структуре парка городского пассажирского транспорта ведущее место занимает ГУП «Автобус-1». На основе изучения, в таблице 2.11 приведена динамика изменения количества автобусов в ГУП «Автобус-1» за 2018-2020гг.

Таблица 2.11

Динамика изменения количества автобусов в ГУП «Автобус-1»
за 2018-2020гг.

Марка автобусов	2018			2019			2020		
	Всего	Состояние	К _{тг}	Всего	Состояние	К _{тг}	Всего	Состояние	К _{тг}
ЛиАЗ-526	145	50/95	0,34	52	50/2	0,96	40	40	1,00
Исузи-Ситибус	30	30	1,00	30	30	1,00	30	30	1,00
Исузи-Ситипорт	10	10	1,00	10	10	1,00	10	10	1,00
Акиа-Ультра	62	62	1,00	130	130	1,00	168	168	1,00
ПАЗ-32054	10	-/10	-	13	-/13	-	-	-	-
Икарус-280-33	10	10/-	1,00	9	-/9	-	-	-	-
Всего	267	162/105	0,61	244	220/24	0,98	248	248	1,00

Источник: расчеты автора по данным ГУП «Автобус-1». Примечание: (-/-), соответственно кол-во работающих и неработающих автобусов.

На основе таблицы 2.11 установлено, что произошли изменения в структуре парка, однако коэффициент использования составляет 100%.

В диссертации для изучения использования парка проведено выборочное обследование использования автомобильного транспорта в функционирующих маршрутах города Душанбе в дневное время. Обследование проведено 02 ноября 2019 г. и 31 октября 2020 года. Результаты приведены в таблице 2.12.

Таблица 2.12

Результаты обследования использования автомобильного транспорта в функционирующих маршрутах города Душанбе в первой и второй смене (02 ноября 2019 и 31 октября 2020 года)

Предприятия и марки автомобилей		Суббота 31.10.2020г						Суббота 02.11.2019г			
		Количество автомобилей на балансе предприятия (ед.)		Количество автомобилей на маршрутах (ед.)		Выпуск автомобилей на маршрутах, в (%)		Количество автомобилей на балансе предприятия (ед.)	Количество автомобилей на маршрутах (ед.)	Выход подвижного состава на маршрутах, в (%)	
1. Коммунальный сектор											
ГУП «Автобус-1»	«ISUZU CITY PORT» «ISUZU CITY BUS» «АКІА» «Икарус» «ЛиАЗ» «ПАЗ»	10	248	4	129	40,0	52,0	10	10	100,0	41,6
		30		8		26,6		30	20	66,6	
		168		110		65,4		106	80	75,4	
		0		0		0,0		9	0	0,0	
		40		0		0,0		139	20	14,3	
		0		0		0,0		18	0	0,0	
	«ЛиАЗ» «ISUZU»	заказ		7		-		-	-	-	
ГУП «Автобус-2»	«ISUZU CITY BUS» «Китайские автобусы» «ПАЗ» «АКІА» «SAZ»	24	122	12	76	50,0	62,2	24	11	45,8	51,0
		2		0		0,0		16	0	0,0	
		18		9		50,0		39	9	23,1	
		76		54		71,1		68	56	82,3	
		2		1		50,0		2	0	0,0	
ГУП «Автобус-3»	«ГАЗель» «ПАЗ» «АКІА»	-	68	-	41	-	60,2	30	-	-	36,5
		11		5		45,4		27	8	29,6	
		55		35		63,6		45	29	64,4	

	«SAZ»	2		1		50,0		2	1	50,0	
ГУП «Троллейбус»	«Депо-1»	51	92	24	43	47,1	46,7	57	27	47,3	48,1
	«Депо-2»	41		19		46,3		52	23	44,2	
ГУП (всего)		530		289		54,5		674	294	43,6	
2. Частный сектор											
Микроавтобусы (по договоренности)		1654		1066		64,4		1654	1138	68,8	
Такси (по договору)		2629		1525		58,0		1953	1281	65,5	
Всего		4813		2880		59,8		4281	2713	63,3	

Источник: составлено по результатам проведенного выборочного обследования в городе Душанбе.

Согласно данным таблицы 2.12 если на 02.11.2019 года коэффициент использования автомобилей составил 43,6%, то на 30.10.2020 года составляет 54,5 % и он возрос на 10,9 процентный пункта. При этом если коэффициент выпуска микроавтобусов (по договоренности), такси (по договору) и в целом по частному сектору составил соответственно 68,8, 65,5 и всего 63,3 %, то в 2020 году она соответственно составляет 64,4; 58,0 и 59,8%. Это свидетельствует о нерациональном использовании имеющего парка на предприятиях городского пассажирского транспорта.

Важным при обобщении работы предприятий городского пассажирского транспорта считаем изучение структуры доходов и расходов государственных унитарных предприятий в городе Душанбе за 2017-2020 годы. В таблице 2.13; 2,14 и 2,15 приведены результаты оценки доходов и расходов соответственно в ГУП “Автобус-1”, “Автобус-2” и “Автобус-3”.

Таблица 2.13

Тенденция изменения доходов и расходов ГУП “Автобус-1”
за 2017-2020 гг.

Показатели	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2017г., %
Количество работников, чел.	170	317	462	380	2,23 раза
Фонд заработной платы, тыс. сомони	1532,44	2859,577	4381,872	3757,162	2,45 раза
Общая выручка, тыс. сомони	15024,548	28057,525	33916,569	37307,126	2,48 раза
В том числе:					
От перевозки пассажиров, тыс. сомони	5486,042	12094,399	11915,932	10233,815	186,0
Субсидия, тыс. сомони	5932,231	5217,900	5017,040	4811,233	81,0
Дотация, тыс. сомони	-	3861,106	6513,201	15444,425	4,0*
Заказ, тыс. сомони	940,510	1061,394	862,567	444,039	47,0
Прочая выручка, тыс. сомони	177,447	1204,401	256,666	171,660	96,0
Всего расходов, тыс. сомони	23056,52	28820,652	36341,583	40497,055	175,0
Общая стоимость основных фондов, млн.сомони	155,54	174,2	209,65	242,14	155,68

Источник: составлено используя данные ГУП “Автобус-1”

Согласно данным таблицы 2.13 за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-1» общее количество работников, фонд заработной платы, общая

выручка, в том числе от перевозки пассажиров, субсидии, дотации, и всего расходов соответственно возросли на 2,23; 2,45; 2,48 раза; 86,0% 4,0 раза и 75,0% . При этом субсидии, заказы, прочая выручка сократились и составляют 81,0; 47,0 и 96,0% , а стоимость основных фондов увеличилась на 55,68%.

Также нами была изучена тенденция изменения доходов и расходов ГУП «Автобус-2» за 2017-2020 годы (табл. 2.14, рис. 23)

Таблица 2.14

Тенденции изменения доходов и расходов ГУП «Автобус-2»
за 2017-2020 гг.

Показатели	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2017г., в %
Количество работников, чел.	183	326	320	330	180,0
Фонд заработной платы, тыс. сомони	768,814	991,472	2445,379	2302,919	2,99
Общая выручка, тыс. сомони	4024,877	8783,426	15850,877	14389,509	3,57
в том числе:					
От перевозки пассажиров, тыс. сомони	2543,432	5416,603	4761,577	3669,845	144,0
Субсидии, тыс. сомони	1413,438	3282,611	5807,829	1802,9715	127,0
Дотации, тыс. сомони	7086,690	7801,286	5014,954	8706,952	122,0
Заказ, тыс. сомони	68,007	84,212	266,517	209,7415	3,08
Всего расходов, тыс. сомони	4374,877	9268,426	16300,877	16464,510	3,76
Общая стоимость основных фондов, млн.сомони	130,77	144,51	149,93	162,83	124,52

Источник: составлено используя данные ГУП «Автобус-2»

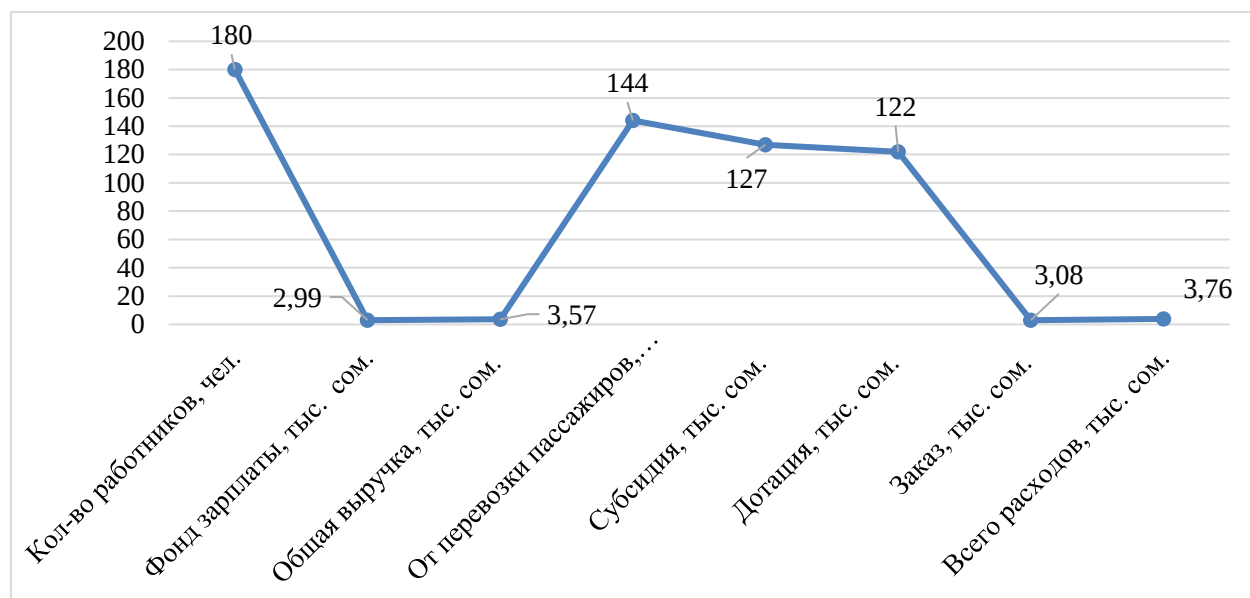


Рисунок 23 - Тенденция изменения доходов и расходов ГУП «Автобус-2» за 2017-2020 гг.

Согласно данным табл.2.14 и рисунка 23 за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-2» общее количество работников, фонд заработной платы, общая выручка, в том числе от перевозки пассажиров, субсидии, дотации, заказы и всего расходов соответственно возросли на 80,0%; 2,99 и 3,57 раза; 44,0%; 27,0%, 22,0%, 3,08 и 3,76 раза, а стоимость основных фондов увеличилась на 24,52 %.

Таблица 2.15

Тенденция изменения доходов и расходов ГУП «Автобус-3»
за 2017-2020 гг.

Показатели	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2017г., %
Количество работников, чел.	127	135	160	156	122,8
Фонд заработной платы, тыс. сомони	654,874	692,985	819,390	796,387	121,0
Общая выручка, тыс. сомони	1834,077	3214,583	6504,480	7362,356	4,01 раза
в том числе:					
От перевозки пассажиров, тыс. сомони	1017,913	1999,580	2061,398	2096,909	2,06 раза
Субсидия, тыс. сомони	816,164	600,000	600,000	515,000	63,0
Дотация, тыс. сомони	-	615,003	3758,012	4736,268	7,70 раза
Заказ, тыс. сомони	-	-	85,070	-	
Всего расходов, тыс. сомони	2034,077	3844,583	6904,480	8529,022	4,19 раза
Общая стоимость основных фондов, млн.сомони	197,71	203,64	210,75	228,88	115,77

Источник: составлено используя данные ГУП «Автобус-3».

Согласно данным табл.2.15 за рассматриваемый период в ГУП «Автобус-3» общее количество работников, фонд заработной платы, общая выручка, в том числе от перевозки пассажиров, дотации, заказы и всего расходов соответственно возросли на 22,8%; 21,0% , 4,01 раза; 2,06 раза 7,7 раза и 4,19 раза. При этом объем субсидии уменьшился на -37,0% (100-63,0), а стоимость основных фондов увеличилась на 15,77%.

В таблице 2.16, 2.17 и на рисунке 24 приведены результаты оценки показателей работы, доходов и расходов в ГУП «Троллейбус» за 2017-2020 годы.

Таблица 2.16

Тенденция изменения доходов и показателей работы ГУП «Троллейбус» на
2017-2020 годы

№	Показатели	Единица измерения	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2017г., в %
1.	Количество троллейбусов	штук	105	105	108	119	113,0
2.	Объем перевозок	тыс. чел	10558,3	10582,4	21398,7	17882,18	169,0
3.	Пассажирооборот	тыс. км. пас.	49835,2	49948,9	79175,19	65946,6	132,0
4.	Доходы	тыс. сомони	3219,445	3545,459	4523,867	3210,307	99,0
	в том числе:						
5.	С троллейбусов	тыс. сомони	3201,494	3543,184	4523,867	3210,307	99,0
8.	Доход троллейбусов за день	сомони	8771,2	9707,35	12394,16	10687,54	122,0
9.	Субсидии	тыс. сомони	9889,227	9193,280	7704,904	9892,749	100,04

Источник: составлено используя данные ГУП «Троллейбус» за 2017 – 2020гг.

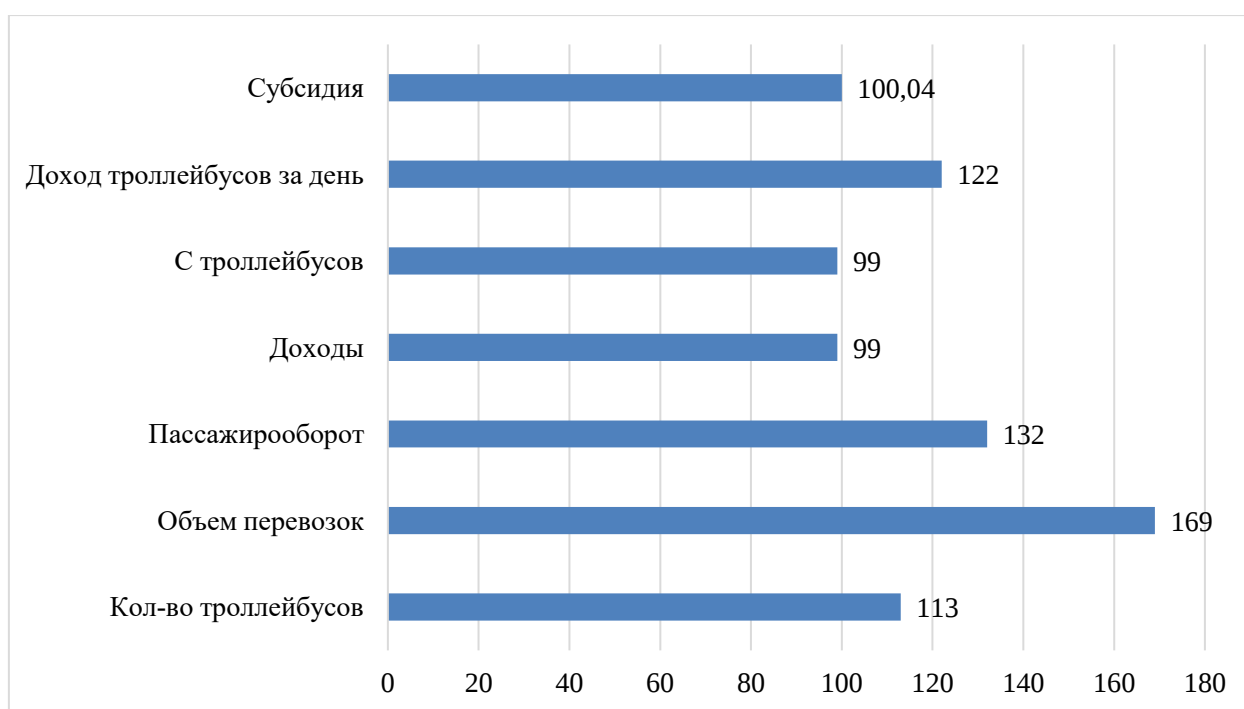


Рисунок 24 - Тенденция изменения доходов и показателей работы ГУП
«Троллейбус» на 2017-2020 годы (%)

Согласно данным таблицы 2.16 и рисунка 24 за рассматриваемый период в ГУП «Троллейбус» общее количество троллейбусов, объем перевозок, пассажирооборот, доходы троллейбусов за день возросли на 13,0; 69,0, 32,0% на 22,0%. При этом доходы предприятия уменьшились на 1,0% а общая сумма субсидий почти не изменилась и составляет 100,04%.

Таблица 2.17

Тенденция изменения расходов ГУП «Троллейбус» за 2017-2020 годы

Показатели	2017	2018	2019	2020	2020г. к 2017г., в %
Всего расходов, тыс.сомони	12126,552	13634,731	13268,546	10752,602	89,0
в том числе:					
Топливо	164,651	249,427	239,222	209,360	127,0
Электричество	1472,647	1298,21	1653,359	1344,02	91,27
Фонд заработной платы	2946,50	4108,38	4585,805	4201,542	143,0
ФСЗ, 25%	751,72	1113,73	1265,84	1003,30	133,0
Запасные части и расходные материалы	5890,861	5488,386	4302,379	3171,73	54,0
Потребление	121,427	121,427	121,427	121,427	100,0
Другие расходы	718,357	908,604	622,940	480,336	67,0
Убыток	7907,107	10089,27	8744,679	7542,295	95,0
Стоимость перевозки одного пассажира	1,05	1,29	0,62	0,76	72,0

Источник: составлено используя данные ГУП «Троллейбус» за 2017 – 2020гг.

Согласно данным таблицы 2.17 за рассматриваемый период в ГУП «Троллейбус» общая сумма расходов уменьшилась на 11,0%, в том числе наблюдается увеличение расхода топлива, электричества, фонда заработной платы, ФСЗ, на 27,0, 43,0, 33,0. При этом запасные части и расходные материалы уменьшились на 46,0%, потребление не изменилось, а другие расходы, убытки и стоимость перевозки одного пассажира также сократились и составляют -67,0, 95,0 и 72,0%.

В целом наблюдается улучшение финансово-хозяйственной деятельности работы предприятий ГПАТ в г. Душанбе. При этом важным этапом при разработке рекомендаций по улучшению оказания услуг считается исследование пассажиропотоков. Поэтому в работе нами осуществлено выборочное обследование объема пассажиропотока в автобусных маршрутах по дням недели (приложение 2, таблица 9).

Данные приложения 2, таблицы 9 свидетельствуют о том, что по дням недели происходят изменения пассажиропотока и его коэффициент составляет от 0,82 до 1,00, как в прямом, так и обратном направлении. Кроме того, в

работе изучена динамика показателей работы пассажирских автотранспортных предприятий за 2018-2021 годы в городе Душанбе (приложение В, таблица 10). Эти результаты использованы при совершенствовании механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе.

В целом результаты анализа позволили выявить наличие следующих недостатков при совершенствовании механизма устойчивого инновационного развития услуг предприятий ГПАТ в городе Душанбе:

- высокий уровень автомобильного износа, увеличение числа автобусов малой вместимости и провозных возможностей госавтотранспорта, и роста частных автотранспортных средств;
- трудности в обеспечении предприятий ГПАП автотопливом и запчастями и пополнения автопарка новым составом;
- увеличение стоимости оплаты проезда пассажирами, несовершенство системы ее уплаты и системы сбора дохода от перевозок;
- возрастание расходов бюджета на содержание ГПАП, выделения субсидий, а также дотации и неразвитость цифровизации при предоставлении транспортных услуг и др.

В целом, решение этих проблем возможно на основе достижения экономического роста, роста мобильности населения, улучшения производственного процесса, рационализации работы транспортного комплекса городской среды и инфраструктуры, возрастание влияния экологии и возрастание потерь от ДТП и др.

Поэтому государству следует использовать инвестиции для обеспечения устойчивого инновационного развития услуг предприятий городского транспорта и создания новых видов транспорта. При этом следует разработать комплекс мер по повышению эффективности работы ГУП «Душанбе наклиёт хадамотрасон»⁷⁹. на основе совершенствования механизма регулирования

⁷⁹ О ГКУ «Душанбе наклиёт хадамотрасон» г. Душанбе// Постановлением Председателя за №42 от 19.01.2007 г.

деятельности предприятий, удовлетворение спроса жителей в перевозках, защиты интереса пассажиров и операторов, развития конкурентных отношений, диспетчеризации процесса управления и цифровизации.

Особенно важным считается оценка доходов и расходов предприятий ГПАП. В настоящее время в городе тариф на проезд на автобусных и микроавтобусных маршрутах составляет 2,50 сомони, троллейбусных - 2,0 сомони. Начиная с 2018 года на общественном транспорте города используются сити карты, играющую важную роль в развитии пассажирских перевозок и удобства оплаты проезда.

Зарубежный опыт свидетельствует, что выбор пассажирами общественного транспорта связана с удобством проезда относительно частного транспорта. Однако, совершенствование тарифов, меры по организации специальных полос движения для ГПАТ, оптимизации системы парковок, разработки рационального расписания движения автомобилей на маршрутах на основе учета особенности рынка услуг предприятий ГПАП и разработки направлений развития и др.е считается приоритетным.

Кроме того, практика организации управления пассажирских перевозок свидетельствует, что предприятия ГПАП, реализующие комплексные варианты стратегического управления на основе применения современных методов, эффективно функционируют и занимают ведущее место среди транспортных предприятий

Таким образом, можно прийти к выводу о том, что важным считается разработка стратегии устойчивого развития с целью получения высоких результатов по предоставлению услуг на рынке ГПАТ Таджикистана и города Душанбе на основе выявления и учета влияния значимых факторов.

Теперь переходим к исследованию факторов, влияющих на устойчивость функционирования и инновационное развитие услуг предприятий городского автомобильного транспорта.

2.2. Факторы, влияющие на устойчивость функционирования и инновационное развитие предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в процессе предоставления услуг

В новых условиях развития рыночных отношений устойчивость оказываемых услуг предприятиями ГПАП происходит под влиянием различных факторов внутренней и внешней среды. В основном факторы характеризуют события и изменения на основе использования информации при изучении рыночных отношений. При этом факторы, характеризующие устойчивость предприятия охватывают причины, учитывающие рост или падение производства и классифицируются в зависимости от происхождения, характера, влияния и объекта воздействия и прочие, а также они бывают политическими, правовыми, экологическими, прямого и косвенного влияния и находятся во взаимосвязи. Эти взаимосвязи важны не только для выделенных субъектов, но всей экономической системы. С другой стороны, они существенно влияют на способность предприятия в условиях конкуренции и обеспечение устойчивости с учетом его сложившегося состояния⁸⁰.

Анализ показывает, что внутренние факторы охватывают цель, задачи, структуру, технологию производства и кадры предприятий. Установлено, что в соотношении факторов внешних и внутренних, преобладание имеют последние, при этом это требуют проведения специального исследования.

В целом можно выделить три уровня внешних факторов: «региональный, национальный и международный», а также факторы имеющие стабилизирующее или дестабилизирующее направления. В структуре этих факторов на мировом уровне преобладают дестабилизирующие направления. Поэтому в результате они становятся устойчивыми, однако обеспечение стабильности предприятий и отраслей, связано с ростом зависимости от экономики страны.

Анализ показывает, что факторы национального и регионального уровня бывают по уровню воздействия прямыми и косвенными. Исходя из

⁸⁰ URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=18044> (дата обращения: 02.04.2022).

приоритетов считаем важным проведение классификации факторов, оценивая устойчивость услуг предприятий пассажирского транспорта, особенно городских (ГПАТ).

Опыт показывает, что следует изучить влияние окружающей среды на функционирование ГПАТ. Если в целом внешняя среда не влияет на работу предприятий, то важным считается изучение и совершенствование внутренней среды в городе. Однако, данное положение является спорным, поэтому целесообразным считаем всестороннее изучение влияния внешней среды в условиях углубления рыночных преобразований, а также оценить несостоятельность (банкротство) предприятий и ее предотвращения в будущем под влиянием указанных факторов.

В целом, оценивая состояние и развитие внешней среды, следует определить устойчивость работы городских ПАТ с учетом влияния различных факторов, определяя уровень их воздействия на эффективность работы предприятий в конкретных условиях функционирования.

С другой стороны, целесообразно исследовать влияние внутренних факторов на устойчивость работы городских ПАТ. Таким образом, схематично можно представить влияние внутренних и внешних факторов на устойчивое развитие предприятий городского ПАП (рис.25).

Из рисунка 25 видно, что внешние факторы имеют прямое воздействие на деятельность и развитие городских ПАТ. Следует выделить, прежде всего, «трудовые, финансовые, информационные, материальные и прочие ресурсы, а также потребителей, конкурентов и возникающие отношения» в реальных условиях функционирования предприятий ГПАП.

При этом, особое место следует уделить нормативно-правовым основам, влияющим на функционирование предприятий с учетом выделения роли республиканских и местных органов управления, которые должны соблюдать предприятия при организации управления транспортным обслуживанием.

Вместе с тем встречаются противоречия в документах разного уровня и это требует введения изменений и корректировок в них.



Рисунок 25 – Влияние факторов внешней и внутренней среды, на устойчивое развитие городского пассажирского автотранспортного предприятия

Важное составляющее влияния на работу предприятий городского ПАП является их материальное, финансовое, трудовое, информационное обеспечение на основе строго учета и эффективного использования имеющихся ресурсов при планировании и организации предоставления услуги предприятиями ГПАП.

Установлено, что ведущее место занимают материальные ресурсы, без которых невозможно организовать оказание транспортных услуг. При этом ведущее место в процессе оценки результатов работы городских ПАТ играют трудовые ресурсы и их структура. Кроме того, приоритетным является

использование трудового потенциала и различных его компонентов, оценивая склонности работника к работе, состояния его здоровья, имеющего квалификации; уровень ответственности, зрелости, интересов, возникающие потребности и другие.

Важным при организации управления предприятиями городского ПАП считается использование финансовых ресурсов, так как многие из них убыточные и получают дотации и субсидии из городского бюджета. Из-за нехватки оборотных средств ГАПТ вынуждены привлекать заемные средства на основе получения кредитов. Поэтому формирование политики льготного кредитования ГАПТ считается приоритетным.

В условиях формирования цифровой экономики, информационные ресурсы играют важную роль и от цифровизации зависит повышение эффективности функционирования предприятий городского ПАТ.

Эффективность работы предприятий городского ПАТ зависит от партнеров, которые оказывают существенное влияние на функционирование и их устойчивое развитие. Нахождение новых деловых партнеров считается приоритетным с целью достижения устойчивого развития городского ПАТ.

Важным следует рассматривать роль и значение предприятий-конкурентов. В основном конкуренты играют важную роль в улучшении оказания услуг, на основе эффективного использования результатов труда своих работников, а также состояния и происходящих изменений на внутреннюю среду предприятия. Поэтому важным считается анализ и улучшение эффективного использования внутренней среды предприятий городского ПАТ, а также оценки повышения конкурентоспособности предоставляемых услуг в городских маршрутах и возможности использования ресурсного составляющего предприятия⁸¹.

Таким образом, внешняя среда существенно оказывает влияние на деятельность предприятий городского ПАТ, а также способствует

⁸¹ URL: <https://science-education.ru/ru/article/view?id=18044> (дата обращения: 02.04.2022).

формированию стратегии ее развития в условиях города. При этом важное значение отводится роли местных органов исполнительной власти на работу предприятий.

Важным фактором считается выявление роли и значения местных органов исполнительной власти на функционирование предприятий, учета направлений регулирования социально-экономических отношений, уточнения выполняемыми им функций, организации труда и быта работников, организации управления транспортного обслуживания, роли и значения судов по разрешению трудовых и административных споров. При этом усиливается влияние судебной власти на работу предприятий городского ПАТ в оценке роли арбитражного суда, стимулирования решения налоговых вопросов и других факторов.

В новых условиях значительно возрастает роль факторов косвенного влияния на работу и развитие городских ПАП на основе учета устойчивости и оценки влияния факторов ⁸². При этом важно выделить роль факторов, характеризующих политическую ситуацию, так как привлечение зарубежных инвестиций зависит от этой ситуации, а также от наличия взаимоотношений, использования различных видов собственности и развития предпринимательства в транспортной сфере.

С другой стороны, оптимизация деятельности предприятий городского ПАТ связана с оценкой экономической ситуации на основе изучения фазы развития параметров работы, экономического подъема, улучшения деловой активности и прочими факторами, а также научно-технического прогресса и внедрения современных информационно-коммуникационных технологий, цифровизации, современных транспортных технологий организации перевозок, способствующие снижению суммарных транспортных расходов, решению вопроса занятости работников.

⁸² Портер М. Конкурентная стратегия: методика анализа отраслей и конкурентов / перевод с английского/М.Портер. - М.: «Альпина Бизнес Букс», 2007. - 453 с.

В этих условиях учитывая важность информации следует выделить роль информационно-коммуникационных технологий, автоматизации транспортного процесса, рационального использования информации, как внешнего, так и внутреннего фактора с целью своевременного анализа работы предприятия и принятия оптимального решения в условиях развития маршрутной сети. С другой стороны, важным считаем изучение косвенных факторов и их взаимосвязь с другими факторами, особенно с развитием частной собственности, завершением приватизации в транспортной сфере.

Особое место следует уделить изучению факторов внутренней среды городского ПАП, к которым относятся: «производственные, система менеджмента, финансовые, организационная структура, персонал, НИ и ОКР и др.».

Таким образом, можно выделить следующий перечень факторов, зависящий от результатов работы предприятия городского ПАТ и влияющие на устойчивое развитие в современных условиях (рис.26).

Кроме того, целесообразно выделить такие ключевые факторы, не зависящие от работы городского пассажирского автотранспорта:

а) «общеэкономические, - уменьшение объема национального дохода, рост инфляции, замедление платежного оборота, нестабильность налоговой системы и регулирующего законодательства, снижение уровня реальных доходов населения, рост безработицы;

б) рыночные, - снижение емкости внутреннего рынка, усиление монополизма на рынке, существенное снижение спроса, рост предложения на транспортные услуги, снижение активности фондового рынка, нестабильность валютного рынка;

в) прочие, - политическая нестабильность, негативные демографические тенденции, стихийные бедствия, ухудшение криминогенной обстановки и др.»⁸³.

⁸³ Ван Х. Основы управления финансами/ Дж. К.Ван Хорн. - М.: «Финансы и статистика», 1995.-230с.



Рисунок 26- Факторы, зависящие от деятельности ГПАТ и влияющие на его устойчивое развитие в городе

Другим важным направлением является оценка способности предприятия городского ПАТ для выхода из кризиса, усиления в конкурентной борьбе, обеспечения устойчивого развития под влиянием внутренних и внешних факторов.

В целом, исследование факторов, влияющие на устойчивое развитие услуг предприятий городского пассажирского транспорта требует всестороннего учета и проведения различных видов анкетирования в условиях конкретной городской агломерации.

Таким образом, учет выполненной классификации при предоставлении услуг предприятиями городского пассажирского транспорта способствует обоснованию стратегии их развития, выбору альтернативных механизмов управления транспортного обслуживания и оптимизации перевозочных технологий в условиях рыночной экономики.

Особенно важной считаем оценку способности ГПАТ с целью преодоления кризисов, выигрыша в условиях конкурентных отношений, достижения устойчивого развития, с учетом оценки влияния внутренних факторов.

Поэтому выделенная классификация факторов способствует оценить состояние ГПАП, установить причины неустойчивого развития с целью выбора альтернатив по стратегическому управлению в новых условиях развития рыночных отношений.

Другим важным направлением считается изучение инновационной деятельности функционирующих предприятий городского пассажирского транспорта. По результатам опроса руководителей и специалистов ГПАТ, установлено, что основными причинами считаются низкая инновационная деятельность (75,0-80,0%), нерациональное использование имеющихся возможностей для внедрения инновационных технологий, (10,0-15,0%) обеспечение конкурентоспособности предприятий согласно запросам потребителей (5,0-12,0%) в условиях рынка.

Эти результаты свидетельствуют о том, что на рынке и услуг предприятий еще отсутствует инновационная среда для развития инновационной деятельности. Поэтому нами выделены условия, формирующие внешнее окружение, на предоставление услуг ГПАП и трудностей, связанных со сложностью, изменчивостью, неопределенностью и взаимосвязанностью исследуемых факторов.

В целом, инновационная деятельность следует проводить на основе влияния внешней среды предприятия, «спроса (потребность) и предложения на рынке; роль инвесторов о вложении средств и получении прибыли; государство, относительно соблюдения законов и нормативно-правовых актов; партнеров, с кредиторскими обязательствами; внедрение результатов научных исследований по применению перевозочных технологий; рост числа конкурентов и др.», а также внутренних факторов, что требует их учета в процессе управления инновационной деятельности ГПАТ.

С учетом этого в таблице 2.18 приведены факторы, влияющие на совершенствование инновационной деятельности предприятий ГПАП.

Таблица 2.18

Перечень факторов, влияющие на инновационную деятельность
предприятий ГПАП

№ п/п	Перечень факторов	Факторы, препятствующие развитию ИД	Факторы, способствующие развитию ИД
1.	Экономико – производственные и технико- технологические	Ограниченности финансовых средств для реализации инвестиционных проектов; слабость материальной, научно - технической базы и устаревшая технология; отсутствие резервных мощностей	Источники финансирования, имеющие резервы МТС, современные технологии; требуемая научно-техничес- кая и инновационная инфраструктура
2.	Политико- правовые	Нестабильность (политическая); ограничения со стороны антимонопольного, налогового, патентно-лицензионного законодательства и др.	Административные меры (льготы), стимулирующие инновационную деятель- ность, использования меха- низма поддержки инноваций со стороны государства и других субъектов

3.	Организационно-управленческие	Организационно-административные структуры; централизация управления; стиль управления; наличие потока информации; ведомственная принадлежность; сложности межотраслевых и межорганизационных взаимодействий; организации управления планирования; согласования интересов участников инновационной деятельности и др.	Процессно-ориентированные оргструктуры; демократичный стиль управления; самопланирование; децентрализация, реинжиниринг; развитие системы управления качества; применение международных стандартов ИСО-9000; стимулирование за осуществлении инновационной деятельности
4.	Социально-психологические и культурные	Сопротивление инновациям, которые могут вызвать такие последствия, как изменение статуса, необходимость поиска новой работы, перестройка устоявшихся способов деятельности; стереотипное поведение; управление различных видов риска и др.	Совершенствование системы морального стимулирования; возможность самореализации для работников. Формирование требуемого психологического климата в предприятие и ее подразделений

Составлено автором на основе: Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы / Парвиз Давронович Ходжаев монография: под общ.ред. Раджабова Р.К. -Душанбе: «Ирфон», 2016. – 416 с.

Анализ таблицы 2.18 показывает, что важным фактором, обеспечивающим улучшение инновационной деятельности, считается требуемым финансовых ресурсов. При этом учет выявленных факторов дает возможность сформировать меры по улучшению инновационной деятельности ГПАТ в условиях конкуренции.

С другой стороны, развитие инновационной деятельности ГПАТ связано с привлечением прямых иностранных инвестиций на основе использования кредитов Всемирного Банка, Азиатского банка, Китая и других в Таджикистане.

Опыт показывает, что конкуренция является источником инновационного развития пассажирских перевозок. Поэтому транспортные предприятия формируют условия для выполнения НИОКР. При этом инновационный процесс предусматривает ввод в эксплуатации нового подвижного состава,

оборудования для проведения ТО и Р, ИКТ с учетом изменений в рыночной среде, а также соблюдения экологических норм в ГПАТ.

В настоящее время реализация механизма регулирования инновационных процессов, предусматривает директивный, компенсационный и дополняющий характер.

Основными факторами инновационного развития предприятий являются их научный и кадровый потенциал, развитие сотрудничества АТП, НИУ, Вузы и местные органы исполнительной власти используя механизм саморегулирования на рынке услуг⁸⁴. Таким образом, следует выявить факторы, оптимизации управления инновационной деятельности в ГПАТ (рис.27).



Рисунок 27 - Факторы, характеризующие эффективность управления инновационной деятельностью на ГПАП

Важно заметить, что учет факторов (рис.27) требует креативного мышления и высокого уровня профподготовки работников ГАПТ и

⁸⁴Medema S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theory of Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007.–Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.

обеспечивает рационализацию управленческо-инновационной деятельности. Действующая система мотивации и стимулирования персонала, а также развития системы коммуникации, использования различных инструментов для создания корпоративной социальной сети играет важную роль осуществления этой деятельности.

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

Таким образом, используя инструменты экономико-математического моделирования целесообразно предложить научно-обоснованную модель инновационного процесса, дающая предприятиям ГПАТ получить конкурентные преимущества, устойчиво развиваться и внести вклад в развитие экономики государства, создавать условия в повышении качества оказания транспортных услуг и повышении жизни различных слоев населения в городе Душанбе.

Теперь, на основе проведенного исследования факторов переходим к разработке экономико-математической модели формирования спроса на услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий ГПАТ в городе Душанбе.

2.3. Экономико-математическая модель формирования спроса на услуги с учетом устойчивого инновационного развития предприятий

городского пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе

В современных условиях существенно усиливается роль городских автобусных перевозок на основе обеспечения устойчивого инновационного развития транспортных предприятий, рациональной организации автобусных, микроавтобусных и троллейбусных перевозок по установленным маршрутам, а также перевозки пассажиров легковыми таксомоторами и индивидуальным

транспортом. Установлено, что наибольшую долю при организации городских перевозок в городах Таджикистана занимает автомобильный транспорт. Организация управления городских перевозок осуществляется городскими унитарными предприятиями и частным транспортом по установленным тарифам и применения льгот по оплате проезда уязвимых категориям граждан.

В целом в городах пассажирские перевозки реализуются согласно городскому заказу по оказанию социальных перевозок по разработанной оптимальной маршрутной сети на основе изучения пассажиропотоков. На основе анализа структуры осуществляемых городских пассажирских перевозок установлено, что ведущее место занимает город Душанбе. Объем городских пассажирских автомобильных перевозок в 2020 году 259,3 млн. пасс., которая составляет- 92,87%⁸⁵ [С.453].

Существующая маршрутная сеть города Душанбе сформирована с учетом соблюдения установленных параметров способствующих организации управления перевозок, организации дорожного движения и требований к автомобильным дорогам и развитию энергетического обслуживания. При этом на основе формирующего городского заказа осуществляются пассажирские перевозки по обслуживаемым маршрутам и утвержденным расписаниям движения автобусов и микроавтобусов по дням недели, а также проводится регулирование перевозок с учетом изменения пассажиропотоков.

Анализ организации пассажирских перевозок в г. Душанбе показывает, что городской заказ формируется с учетом определения спроса населения в услугах транспорта используя результаты обследования пассажиропотоков, информацию о количестве автобусов и микроавтобусов, экономические параметры функционирующих маршрутов, установленных тарифов и применяемые формы оплаты проезда, а также организации социальных маршрутов госкоммунальным учреждением «Душанбе наклиёт хадамотрасон» и частными транспортными предприятиями.

⁸⁵ Статистический ежегодник города Душанбе. Таджикистан 30 летию госнезависимости.-Душанбе: ГУАСПРТ.-Душанбе, 2021.-527с.

Важно заметить, что действующая система формирования имеет некоторые недостатки из-за необоснованности параметров работы, тарифов, установленных норм затрат и определении суммарных транспортных затрат. Поэтому целесообразным считаем эффективное использование бюджетных средств на осуществление транспортных услуг, использования нормативов интегрального типа при расчете затрат и введения изменений в них с учетом инфляции. Кроме того, приоритетным считаем разработку рекомендаций по определению объема услуг ГПТ в городе Душанбе, обобщения результатов производственно-хозяйственной и финансовой деятельности предприятий и применяемых тарифов, использование экономико-математического моделирования потребности населения с учетом устойчивого инновационного развития предприятий ГПАТ.

С другой стороны, решение этих задач требует разработки современной системы оказания услуг ГПАТ, как важнейшую составляющую городской производственной и социальной инфраструктуры. При этом важным считаем исследование и выявление факторов, определяющих формирование спроса различных слоев населения города в услугах ГПАТ (рис. 28)⁸⁶.

На основе оценки проведенного исследования установлено нами, что важным этапом при разработке рекомендаций по улучшению организации управления оказания услуг ГПАТ является отбор факторов, влияющих на них. Вопрос факторов влияющих на объем предоставляемых услуг предприятиями ГПАТ рассмотрен в параграфе 2.2 настоящей диссертации

Отбор факторов проводится различными методами, особенно экспертным методом при расчете спроса населения города в транспортных услугах. При этом важным считаем оценку степени согласованности мнений экспертов на основе определения коэффициента Конкордации (W) Кендала⁸⁷.

⁸⁶ Файзуллоева С.Дж. Развитие системы организации управления услугами ГПТ (на материалах г.Душанбе): автореферат дисс...канд.экон.наук:08.00.05/ Сарвиноз Джумаевна Файзуллоевна.- Душанбе: ТГУК, 2019.-23с.; Файзуллоев М.К. Развитие инновационной деятельности в Таджикистане как условие экономического роста//Управленческие науки. № 1/2015.-С.68-73.

⁸⁷ <https://fb.ru/article/349619/koeffitsient-konkordatsii-primer-rascheta-i-formula-chto-takoe-koeffitsient-konkordatsii> (дата обращения 15.03.2022г.).



Рисунок 28 - Перечень факторов, характеризующих определение спроса городского населения в услугах ГПАП

В качестве экспертов были приглашены работники государственных унитарных транспортных предприятий, сотрудники транспортного блока Хукумата города Душанбе и ученых Вузов республики. После проведения опроса, оценка статистической значимости W- Кендала выполнена «с помощью χ^2 Пирсона, подчиняющиеся χ^2 - распределению с числом свободы (m-1)».

Согласно результатам расчета нами получены следующие результаты:

$$W = 0,564; \chi^2_{\text{расч.}} = 167,82; \chi^2_{\text{табл}} (\alpha = 0,07, k = m-1 = 25) = 34,50;$$

$$\chi^2_{\text{расч}} = 167,82 > \chi^2_{\text{табл.}} = 34,50.$$

Полученные результаты позволили установить, что имеется согласованность между экспертами при отборе факторов.

На основе проведенного отбора нами выделены значимые факторы, влияющие на объем предоставляемых услуг (табл.2.19).

Таблица 2.19

Перечень отобранных факторов на объем оказываемых услуг ГПАП

Наименование показателя	Обозначение
1. Общий объем услуг городского ПАТ, млн.пассажир	У
2. Общая численность населения, млн. пассажир	X ₁
3. Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, ед., в расчёте на 1000 человек населения	X ₂
4. Среднедушевые доходы населения, сомони	X ₃
5. Средний размер семьи, человек	X ₄
6. Покупательная способность средней заработной платы	X ₅
7. ВРП на душу населения, сомони	X ₆
8. Объем розничного товарооборота, млн. сомони	X ₇
9.Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони	X ₈
10. Фактические расходы госбюджета на городской транспорт, млн. сомони	X ₉

Источник: по результатам отбора

Используя результаты работы предприятий ГПАТ установлено изменение динамики показателей-факторов, определяющих объем услуги ГПТ за 2010-2020 годы в г. Душанбе (табл. 2.19). На основе этих параметров, используя стандартную программу, разработана ЭММ спроса населения в услугах ГПАТ города Душанбе (приложение 3, таблица 1).

Согласно данным таблицы 1, приложения 3, величина множественного коэффициента корреляции - 0,9888 и коэффициент детерминации - 0,9774, свидетельствует об адекватности разработанной модели объема услуг ГПТ.

В общем виде разработанная экономико-математическая модель имеет такой вид:

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

При этом значение $F = 4,806796777$, значимость $F = 0,340884431$ и стандартная ошибка -15,605. Исходя из этого, многофакторная регрессионная модель значима и на ее основе рассчитываем спрос населения г. Душанбе в услугах ГПАТ (табл. 2.20).

Таблица 2.20

Динамика показателей факторов, влияющих на общий объем услуг городского пассажирского транспорта за 2010-2020
годы в городе Душанбе

Годы	Общий объем услуг городского пассажирс- кого транс- порта, млн. пасс. (У)	Общая численность населения, млн.чел. (X ₁)	Обеспе- ченность населения легковыми индиви- дуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек населения (X ₂)	Среднедушевые доходы населения, сомони (X ₃)	Средний размер семьи, чел. (X ₄)	Покупательная способность средней зарботной платы, % (X ₅)	Валовый региональный продукт на душу населения, сомони (X ₆)	Объем розничного товарооборота, млн. сомони (X ₇)	Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (на 1 члена семьи в месяц), сомони (X ₈)	Фактические расходы городского бюджета на транспорт, млн. сомони (X ₉)
2010	215,5	0,7311	53	255,21	4,9	9	7214,5	1004,9	8,34	8,953
2011	216,02	0,748	54	272,03	4,9	11,1	8516,4	1153,6	8,51	11,172
2012	217,8	0,7643	60	278,48	4,9	11,8	9790,6	1589,4	11,6	12,84
2013	216,6	0,7758	60	309,25	4,9	12,1	11451	2204,4	11,8	12,04
2014	218,3	0,7886	66	361,75	5	12,6	12009,1	2628,3	12	11,7
2015	229,2	0,8027	67	372,6	5	12,8	13138,7	2950,5	11,52	13,79
2016	232,5	0,8162	73	380,7	5,1	12,9	13166,4	3321,8	13,6	15,14
2017	243	0,8314	69	409,14	5,2	13,2	14337,2	3742,2	14,1	21,31
2018	275,4	0,8464	68	409,85	5,3	13,6	16459,6	4464,3	14,62	28,3
2019	311,7	0,8634	68	559,64	5,4	14,1	17708,1	5583,2	14,8	43,7
2020	279,2	0,8806	80	532,7	5,5	14,5	17678,3	6357,2	15,14	69,4

Источник: составлено автором на основе статистического ежегодника города Душанбе/Таджикистан 30-летие госнезависимости.-Душанбе: ГУАСПРТ.-Душанбе, 2021.-527с.»

Таблица 2.21

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

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

Источник: расчеты автора

Согласно данным таблицы 2.21 в 2030 году по сравнению с 2023 года объем услуг ГПАТ в городе Душанбе увеличился на 19,31%, что требует разработки рекомендации по устойчивому инновационному развитию предприятий ГПАТ с учетом совершенствования организации управления автобусных и микроавтобусных перевозок, а также таксомоторных перевозок различными собственниками с целью реализации НСР- Таджикистан на период до 2030г.

ГЛАВА 3. ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ МЕХАНИЗМА УСТОЙЧИВОГО ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ УСЛУГ ПРЕДПРИЯТИЯМИ ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ГОРОДА ДУШАНБЕ

3.1. Формирование адаптивного механизма обеспечения устойчивого инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта

В современных условиях развитие экономики непосредственно связано с улучшением функционирования сферы услуг в стране и ее территориальных образований. Системный анализ показывает, что в условиях рынка сфера услуг играет ведущую роль в структуре экономики и от результатов деятельности ее предприятий зависит повышение эффективности функционирования отраслей и сферы экономики. В этих условиях усиление роли рыночных преобразований оценка функционирования социально-экономической системы осуществляется с учетом исследования процесса развития этой системы, учитывая происходящие изменения в структуре экономики.

На основе анализа нами установлено, что в первые годы государственной независимости, развитие экономики Таджикистана замедлилось из-за гражданской войны, а также разрушения устоявшихся экономических связей. Новый этап развития экономики в республике начался после установления мира и национального согласия. Были предприняты научно-обоснованные программы и действенные меры по восстановлению экономики и, прежде всего, сферы платных услуг, что способствовало ее развитию⁸⁸.

В Республике Таджикистан темпы роста объема платных услуг в 2020 году по сравнению с 2000 годом увеличился на - 5,61 раза и объем их реализации на душу населения возрос на -5,95 раза, а среднедушевой совокупный доход населения на - 30,66 раза, индекс расхода населения на покупку товаров и оплату

⁸⁸ Инновационное развитие сферы услуг и проблемы экономики труда в национальной экономике [Текст]: Коллективная монография: под ред. Р.К. Раджабова. – Душанбе: «Ирфон», 2021.–С.339.

услуг возросли на 53,6 процентного пункта, а индексы объемов платных услуг уменьшились на 31,5 процентного пункта⁸⁹.

В этих условиях обеспечение устойчивого развития стало приоритетным на основе использования возможностей и потенциала предприятий различного вида собственности, стимулирования экономического роста и привлечения различных источников финансирования, улучшения инвестиционного климата, а также совершенствования инновационного механизма в обеспечении устойчивого развития предприятий (УРП) ГПАП.

В целом, обеспечению УРП сферы услуг и ее секторов необходимо увязать с внедрением современных инновационных технологий, способствующие решению проблемы социально-экономического развития страны и ее территориальных образований, а также повышении эффективности функционирования предприятий и организаций⁹⁰.

С другой стороны, развитие предприятий сферы услуг характеризуется, высокими темпами научно-технического прогресса и инновационным обеспечением их устойчивого развития. Основные теоретико-методические основы теории устойчивого развития, достаточно изучены в работах⁹¹. Вместе с тем некоторые ее аспекты недостаточно изучены при инновационном обеспечении УРП сферы услуг и ее секторов в новых условиях формирования инновационной и цифровой экономики⁹².

⁸⁹ Таджикистан: 30 лет госнезависимости. Статсборник. -Душанбе, АСПРТ, 2021. -702 С.

⁹⁰ Мадунов А.С., Хончев М.А., Афонин С.Е. Зарубежный опыт эффективного функционирования предприятий сферы услуг/А.С. Мадунов, М.А. Хончев, С.Е. Афонин//Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал, №6, 2013.-С.208с. [Электронный ресурс]. Режим доступа-<http://cyberleninka.ru>. (дата обращения 25.11.2020);

⁹¹ Бармута К.А. Обеспечение устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций//Вестник ДГТУ, 2010. Т.10. №8(51). Социально-экономические и общественные науки.- С.1274-1279.; Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития. /С.Дж. Комилов. Монография. – Душанбе: «Шарки озо», 2019. – 264с.; Дустматов Б.М. Организационно-экономический механизм инновационного развития сферы услуг/ Б.М. Дустматов: автореферат дисс...к.э.н: 08.00.05/ Баходур Муродович Дустматов.- Душанбе, 2016.-26с.

⁹² Хусаинов М. К. Сфера услуг на современном уровне развития: монография/М.К.Хусаинов. -М.: «Компания спутник», 2005.-С.24.

Поэтому важным считаем «изучение и уточнение сущности УРП оценивая роль факторов производства и оказания услуг, а также и интеллектуальные ресурсы, выделяя значение «экономики знаний»⁹³.

Всесторонняя оценка функционирования предприятий сферы услуг и ГПАТ показывает, что разработка и внедрение инноваций является необходимым, и они способствуют развиваться тем предприятия, которые быстрее адаптируются к требованиям рыночных отношений, оказывают конкурентоспособные услуги, оптимизируют систему управления и рационально используют свой производственный и кадровый потенциал. Исходя из этого соглашаясь с мнением ученых, под понятие «развитие» следует рассматривать деятельность, способствующая экономическому росту, эффективно используя имеющиеся ресурсы и внедрения инноваций в функционирующих предприятиях⁹⁴. Также некоторые авторы под развитием рассматривают перемену функционирования в конкретных условиях»⁹⁵.

На наш взгляд, целесообразно выделить социально-психологические эффекты процесса развития предприятия, с целью их приспособления к требованиям рыночной системы, повышения конкурентоспособности сферы услуг при учете происходящих изменений в среде функционирования. Поэтому обобщая различные определения под УРП сферы услуг рассматриваем систему прогрессивных изменений с учетом технических, технологических, экономических и социально-культурных процессов, дающие возможность в расширении и повышении эффективности ее функционирования и их адаптации к изменяющейся среде. При этом особое место надо уделить и понятию «устойчивое развитие предприятия». Анализ показывает, что указанное определение первоначально использовалось в науке при решении проблем об

⁹³ Дустматов Б.М. Организационно-экономический механизм инновационного развития сферы услуг/ Б.М. Дустматов: автореферат дисс...к.э.н: 08.00.05/ Баходур Муродович Дустматов.- Душанбе, 2016.-26с.

⁹⁴ Бармута К.А. Обеспечение устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций/К.А.Бармута//Вестник ДГТУ, 2010. Т.10. №8(51). Социально-экономические и общественные науки.- С.1274-1279.

⁹⁵ Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития: монография /С.Дж. Комилов. – Душанбе: «Шарки озо», 2019. – 264с.

охране природы, а затем данный подход в последние годы приобрел и экономический характер.

Анализ научной работы ⁹⁶ показывает, что автором концепции «устойчивого развития» является Вернадский В.И., а другие представители науки понятие УР считают как путь равновесия в развитии общества и окружающей среды. Важно заметить, что особое внимание данному понятию дано в проводимой международной конференции по окружающей среде и развитию⁹⁷. Согласно рекомендациями «...под устойчивом развитие рассматривается «развитие, которое удовлетворяет потребности настоящего времени, но не ставит под угрозу способность будущих поколений удовлетворять свои потребности» ⁹⁸, а также самосохранение и саморазвитие, используя разработку и внедрении современных инноваций и технологий.

При этом следует выделить такие характеристики этого процесса как надежность, конкурентоспособность предприятия и ее оказываемых услуг; гибкость к внешней среде; управление различными рисками, а также создание условий в обеспечении экономической безопасности предприятия.

В целом УРП сферы услуг, ее секторов и городского пассажирского автомобильного транспорта обеспечивает формирование сбалансированной системы организации управления, на основе социальной справедливости, экологическую безопасность и повышение эффективности ее функционирования. Поэтому целесообразным считаем рассмотрение таких видов устойчивости предприятия сферы услуг и ГПАТ, как производственная, экономическая, социальная и экологическая ⁹⁹. При этом следует выделить нахождение путей решения проблем внедрения инноваций как основного обеспечения УРП сферы услуг, ее секторов и ГПАТ, оценки их влияния в конкретных условиях

⁹⁶ Бармута К.А. Обеспечение устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций/К.А.Бармута //Вестник ДГТУ, 2010. Т.10. №8(51). Социально-экономические и общественные науки.- С.1274-1279; Файзуллоев М. К. Предпосылки инновационного развития экономики Таджикистана/М.К.Файзуллоев /Стратегии бизнеса: анализ, прогноз, управление (электронный научно-экономический журнал). - 2016. - №3(23).-С.26-30

⁹⁷ Environmentally Sustainable Economic Development: Building on Brundtland / UNESCO, 1991. – 100 p.

⁹⁸ Там же.

⁹⁹ Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития: монография. /С.Дж. Комилов. – Душанбе: «Шарки озод», 2019. – 264с.

функционирования. Полученные результаты оценки влияния основных видов инноваций на устойчивое развитие предприятий сферы услуг, ее элементов и городского пассажирского автомобильного транспорта приведены в таблице 3.1.

Таблица 3.1

**Влияние основных видов инноваций
на УРП сферы услуг и ГПАТ**

Виды инноваций	Характеристика видов инноваций	Влияние инноваций на устойчивость:			
		Экономи- ческую	Производ- ственную	Экологи- ческую	Социаль- ную
Технологи- ческие	Создание новых видов продукции, услуг и технологий; модернизация и реконструкции ОФ	ЗНВ	НЗВ	НЗВ	
Производст- венные	Развитие производственных мощностей, диверсификация производства, улучшение организации производства и управление труда	НЗВ	ЗНВ		НЗВ
Организа- ционно-управ- ленческие	Совершенствование организационной структуры, методов принятия управленческих решений, контроля и анализа	НЗВ			ЗНВ
Экономичес- кие	Изменение методов планирования производства и оказания услуг, мотивации сотрудников пред- приятия	НЗВ			
Коммерчес- кие	Изменение сбытовой деятельности предприятия	НЗВ			
Социальные	Создание условий для улучшения условий труда, социального обеспечения сотрудников				ЗНВ

Источник: составлено автором на основе: Файзуллоев М. К. Предпосылки инновационного развития экономики Таджикистана /Стратегии бизнеса: анализ, прогноз, управление (электронный научно-экономический журнал). - 2016. - №3(23).-С.26-30; Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития: монография /С.Дж. Комилов – Душанбе: «Шарки озод», 2019. – 264с.

* Примечание: ЗНВ – значительное влияние на УРП; НЗВ – незначительное влияние на УРП

Согласно данным таблицы 3.1 наибольшее влияние на УРП сферы услуг и ГПАТ, оказывают технологические и производственные, а также организационно-управленческие инновации. Поэтому приоритетным считаем разработку и внедрение современной системы управления для предприятий сферы услуг с учетом совершенствования механизма устойчивого инновационного развития предоставления услуг ГПАТ.

Следует заметить, что решение задач формирования эффективного механизма управления предприятий сферы услуг и ГПАТ возможно на основе разработки адаптационной модели управления развития с учетом условий и финансово-экономических проблем, оптимизации взаимодействия между рыночными субъектами, совершенствования организации внутренних отношений, рационального использования кадрового потенциала, развития системы подготовки, переподготовки и повышения квалификации сотрудников (рис.29).



Рисунок 29 – Адаптационная модель механизма управления эффективным развитием предприятия сферы услуг и ГПАТ (составлено авторами на основе¹⁰⁰)

На основе рисунка 29 установлено, что предложенная адаптационная модель предусматривает определение цели и задач развития системы управления

¹⁰⁰ Файзуллоев М. К. Предпосылки инновационного развития экономики Таджикистана /Стратегии бизнеса: анализ, прогноз, управление (электронный научно-экономический журнал). - 2016. - №3(23).- С.26-30; Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития. /С.Дж. Комилов. Монография. – Душанбе: «Шарки озод», 2019. – 264с.

предприятия сферы услуг, выявление факторов (внутренних и внешних), обеспечивающие ее эффективного развития с учетом рыночных индикаторов.

В связи с этим важным считаем исследование различных факторов, определяющих УРП сферы услуг, ее секторов и городского пассажирского автомобильного транспорта (рис. 30).

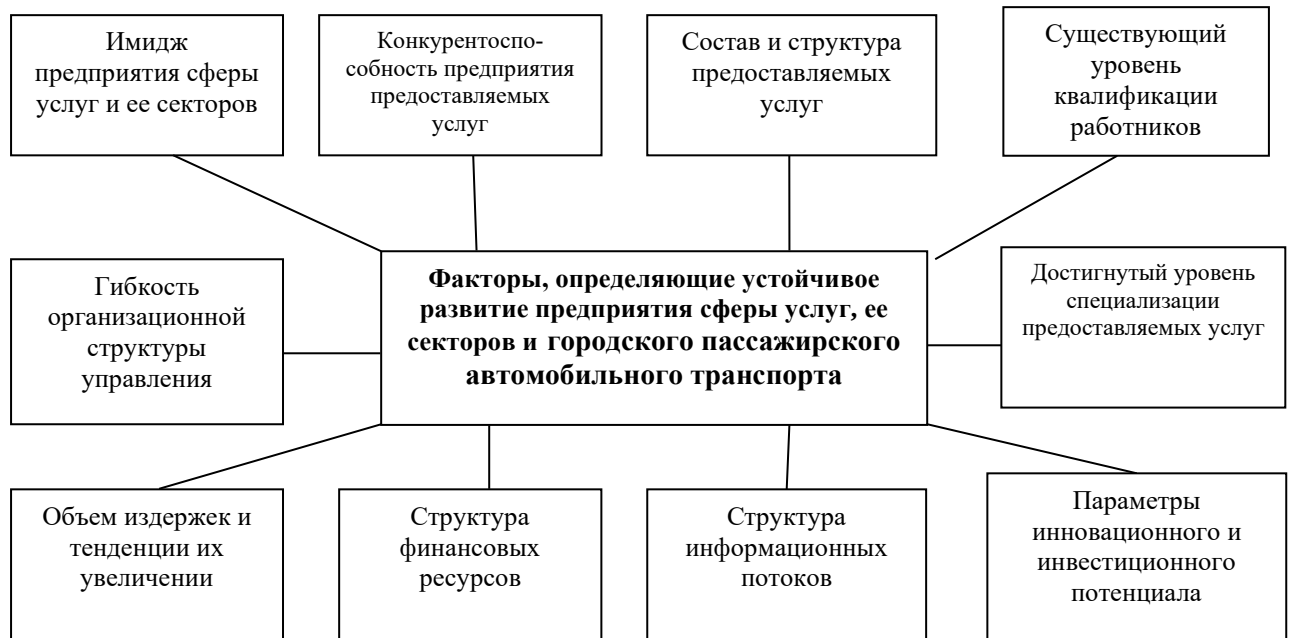


Рисунок 30- Факторы, определяющие УРП сферы услуг, ее секторов и ГПАТ

Согласно рисунка 30 управляя внутренними факторами, достигается эффективное развитие предприятия сферы услуг и ГПАТ с учетом корректировки и разработки модели оптимизации ресурсов с целью инновационного обеспечения их развития.

В связи с этим инновационное обеспечение УРП сферы услуг, ее секторов и городского пассажирского автомобильного транспорта требует изучения сущности и ее содержания, разработки научно-обоснованных рекомендаций и использование системы сбалансированных показателей управления деятельностью с целью повышения эффективности функционирования.

Поэтому в условиях предприятий сферы услуг и ГПАТ, необходимо обосновать направления совершенствования и организации их деятельности:

1. Разработка приоритетных направлений ориентации предприятия на рыночные отношения в условиях развития конкурентных отношений;
2. Создание условий с целью обеспечения прибыльности предприятия путем снижения суммарных затрат и увеличения набора оказываемых платных услуг;
3. Повышение эффективности управляемости и гибкости организационной структуры предприятия;
4. Совершенствование инвестиционной и инновационной активности;
5. Развитие цифровизации механизма организации и управления предприятиями и оказываемых услуг;
6. Обоснование, разработка и внедрение рационального механизма снижения различных видов риска (производственных, финансовых, хозяйственных и др.).

На основе оценки достигнутых конечных результатов деятельности предприятий, определяются направления их функционирования и устойчивого развития. Прежде всего, следует выделить следующие направления: самосохранение и саморазвитие путем обоснования механизма разработки и внедрения инноваций.

Поэтому, организация инновационной деятельности в УРП сферы услуг, ее секторов и городского пассажирского автомобильного транспорта предусматривает:

- – расширение перечня предоставляемых услуг;
- – оценку конкурентных преимуществ оказываемых услуг с целью увеличения роста объема и их реализации, прибыли и ее использование для развития;
- – сокращение затрат по производству и реализации услуг на основе рационального использования имеющихся мощностей, резервов, применяемых технологий, кадров, а также внедрения инновационных технологических процессов предоставления услуг;

- роста способности предприятия и ее адаптации к требованиям потребителей и обеспечении высокого качества предоставляемых услуг и оптимизации сбыта;
- использование рациональных методов организации и управления производства и оказания услуг: специализации, кооперирования, концентрации и диверсификации услуг;
- улучшение социального значения предприятия сферы услуг и другие.

Следует заметить, что развитие инновационной деятельности обеспечивает УРП сферы услуг, ее секторов и городского пассажирского автомобильного транспорта и учет факторов, характеризующих их развитие, способствует им адекватно и реагировать на происходящие изменения в рыночных условиях.

В целом, обеспечение инновационного устойчивого развития предприятий требует совершенствования системы их управления, что обеспечивает тенденции экономического роста и способствует реализации НСР Таджикистана на период до 2030г. Особое место при этом уделяется инновационному обеспечению УРП сферы услуг и ГПАТ в Таджикистане.

В современных условиях развития рыночных отношений и усиления конкуренции, приоритетным направлением считается формирование адаптивного механизма управления развития предприятий и организаций сферы услуг в региональных системах с учетом рационального использования их потенциала и инновационных методов организации деятельности. При этом устойчивое развитие предприятий требует решения вопроса вывода их из кризиса, повышения эффективности работы и обеспечения конкурентоспособности предоставляемых услуг¹⁰¹.

¹⁰¹ Бармута К.А. Обеспечение устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций/К.А.Бармута//Вестник ДГТУ, 2010. Т.10. №8(51). Социально-экономические и общественные науки. - С.1274-1279; Дустматов Б.М. Организационно-экономический механизм инновационного развития сферы услуг: автореферат дисс...к.э.н: 08.00.05/ Баходур Муродович Дустматов.- Душанбе, 2016.-26с.

Важно заметить, что тенденция развития предприятий сферы услуг и ГПАТ происходит под влиянием возрастания потребностей и спроса на нетрадиционные услуги, выделение сферы услуг как самостоятельной отрасли, приватизация госуслуг, зависимость торговли услуг от торговли товарами и работ, а также из либерализации в новых условиях и использования зарубежного опыта¹⁰².

Устойчивое инновационное развитие экономики Таджикистана и сферы услуг считается приоритетным, так как рост удельного веса оказываемых услуг в структуре валового внутреннего продукта способствует экономическому росту и обеспечивает конкурентоспособность их оказания. В этих условиях развитие сферы услуг связано с обеспечением устойчивого развития отраслей и сфер экономики, продуктивной занятости и повышения уровня жизни населения республики. При этом данная задача решается на основе организации новых рабочих мест, улучшения инвестиционной, налоговой, денежно-кредитной, научно-технической политики и развития предпринимательской деятельности с использованием новых ИКТ, структурных сдвигов в региональной отраслевой структуре предоставляемых услуг.

В последние годы значительно расширились возможности предприятий сферы услуг и ГПАТ по использованию современных методов управления на основе применения концепции устойчивости из развития¹⁰³. Совершенствование концепции устойчивого развития произошло под влиянием теории человеческого капитала, социальной мотивации людей и эффективности работы социальных

¹⁰² Мадунов А.С. Зарубежный опыт эффективного функционирования предприятий сферы услуг/А.С. Мадунов, М.А. Хончев С.Е. Афонин//Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал, №6, 2013.- С.208с. [Электронный ресурс]. Режим доступа-<http://cyberleninka.ru>. (дата обращения 25.11.2020).

¹⁰³ Методика раздельного учета прибыли многопрофильных предприятий как информационный источник для управления бизнесом. Коллективная монография: под общ. ред. Н.А. Лытневой. - Орел: Издательство «Картуш», 2012. – 200 с.; Модели оценки влияния экономики знаний на экономический рост и инновации регионов / Отв. ред. В.И. Суслов. -Новосибирск: изд-во ИЭОПП СО РАН, 2021. - 256 с.; Нурдинов Б.Х., Раджабов Р.К. Интеграция науки, образования и бизнеса – новая парадигма формирования экономики инноваций в Республике Таджикистан/Р.К. Раджабов // Экономика Таджикистана, № 4.2020.-С.24-28.

институтов¹⁰⁴, а также учета экологических условий. Реализация концепции устойчивого развития основана на сбалансированности стратегии предприятия и направления их экономико-экологической и правово-социальной деятельности¹⁰⁵ на основе выявления факторов, влияния бизнес-среды¹⁰⁶. При этом выявляют корреляционную связь между факторами для принятия научно-обоснованных решений управления УРП сферы услуг региона (территории).

В этих условиях следует учитывать влияние факторов, отрицательно воздействующих на уровень устойчивости развития сферы услуг в регионах и на этой основе разработать приоритетные направления и адаптивный механизм управления ее предприятий и организаций.

Опыт показывает, что адаптивный механизм управления устойчивости развития субъектов сферы услуг формируется на основе учета целей и задач работы предприятий, а также разработки и применения стратегии их развития на перспективе, учитывая требования устойчивости развития с учетом региональных особенностей и обеспечения финансовой устойчивости и платежеспособности предприятия, удовлетворение потребностей в предоставляемых различных видов услугах¹⁰⁷.

Важно заметить, что разрабатываемая и реализуемая стратегия управления устойчивым развитием предприятий направлено на выполнение функций и организационно-экономического механизма эффективности функционирования

¹⁰⁴ Раджабов Р.К., Исоков А.А. Развитие социальной инфраструктуры предприятий сферы услуг в регионах в условиях рынка// Вестник ТНУ. Серия соц.экон. и общест. наук. №6-2018.- Душанбе: ТНУ, 2018.-С.84-89.

¹⁰⁵ Инновационное развитие сферы услуг и проблемы экономики труда в национальной экономике [Текст]: Коллективная монография: под ред. Раджабова Р.К.. – Душанбе: «Ирфон», 2021.– С.339..

¹⁰⁶ Анпилов С. М. Современный подход к устойчивому развитию предприятия // Основы экономики, управления и права. – 2012. – № 1 (1). – С. 53–57.

¹⁰⁷ Сысоева О.Н., Лытнева Н.А. Развитие инновационных методов в управлении результативностью хозяйственных систем// Вестник Орловского государственного аграрного университета. - 2012.- Т. 38. № 5. - С. 118-122; Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг// Вестник ТНУ № 2/9(218). Серия экономических наук. -Душанбе, 2016. -С. 166-170.

на основе использования инструментов планирования и управления предприятий, прежде всего, важнейших функций управления в региональном масштабе¹⁰⁸.

Комплексный анализ процесса управления предприятиями и их устойчивое развитие показывает, что ее в условиях региона следует рассматривать на основе выделения важнейших видов (рис. 31).



Рисунок 31 – Виды устойчивого развития предприятий и организаций сферы услуг и их взаимосвязь

Опыт показывает, что в настоящее время формирование адаптивного механизма обеспечения устойчивого развития предприятий, а также городского пассажирского автомобильного транспорта, осуществляется на основе применения различных подходов: «процессный, системный, комплексный, маркетинговый, динамический, поведенческий, количественный, административный, ситуационный, интегральный, и нормативный»¹⁰⁹. Важно выделить, что процессный подход целесообразно использовать по результатам оценки состояния и развития исследуемого объекта управления, реализуемые бизнес-процессы в нем и основных этапов развития предприятия с целью оптимизации функционирования, повышения конкурентоспособности и формирования механизма адаптационного управления устойчивости развития в условиях территориальных образований (рис. 32).

¹⁰⁸ Комилов С.Дж. Теория и инновационного развития: монография/С.Дж. Комилов. – Душанбе: «Шарки озод», 2019. – 264с.; Лытнева Н.А. Механизм управления устойчивым развитием предприятий/Н.А.Лытнев// Современные технологии управления. №4 (64). Режим доступа: <https://sovman.ru/article/6403/> (дата обращения 15.11.2021).

¹⁰⁹ Лытнева Н.А. Механизм управления устойчивым развитием пром-предприятий/Н.А.Лытнев// Современные технологии управления. №4 (64). Режим доступа: <https://sovman.ru/article/6403/> (дата обращения 15.11.2021).



Рисунок 32– Основные стадии формирования системы адаптивного механизма управления устойчивого функционирования предприятия сферы услуг и ГПАТ

Рассмотрение рисунка 32 показывает, что на стадии создания выделяют подготовку организационного производственного бизнес-процесса, формируют организационную структуру предприятия, разрабатывают системы управления производством и оказания услуг на основе расчета материальных, трудовых, информационных и финансовых ресурсов с учетом выбора места рационального размещения и других факторов.

Кроме того, на стадии интенсивного роста предприятий всесторонне выделяют организацию производства и оказания конкурентноспособных услуг, создание корпоративной культуры на основе уточнения миссии предприятия, стратегию устойчивости развития, формирования планов и прогнозов и их реализации, выбора клиентов, оптимизации отношений с партнёрами по бизнесу, на основе использования системного подхода по повышению эффективности деятельности предприятия в региональном масштабе.

Анализ показывает, что системный подход достаточно подробно изучен в научных работах, и его следует использовать с учетом выделения его характерных черт в процессе управления устойчивости развития предприятия сферы услуг и ГПАТ.

Результаты проведенного исследования относительно использования системного подхода показывает, что его различные виды целесообразно использовать при разработке системы адаптационного управления устойчивого функционирования предприятия сферы услуг (СУ) и городского пассажирского автомобильного транспорта (рис.33).

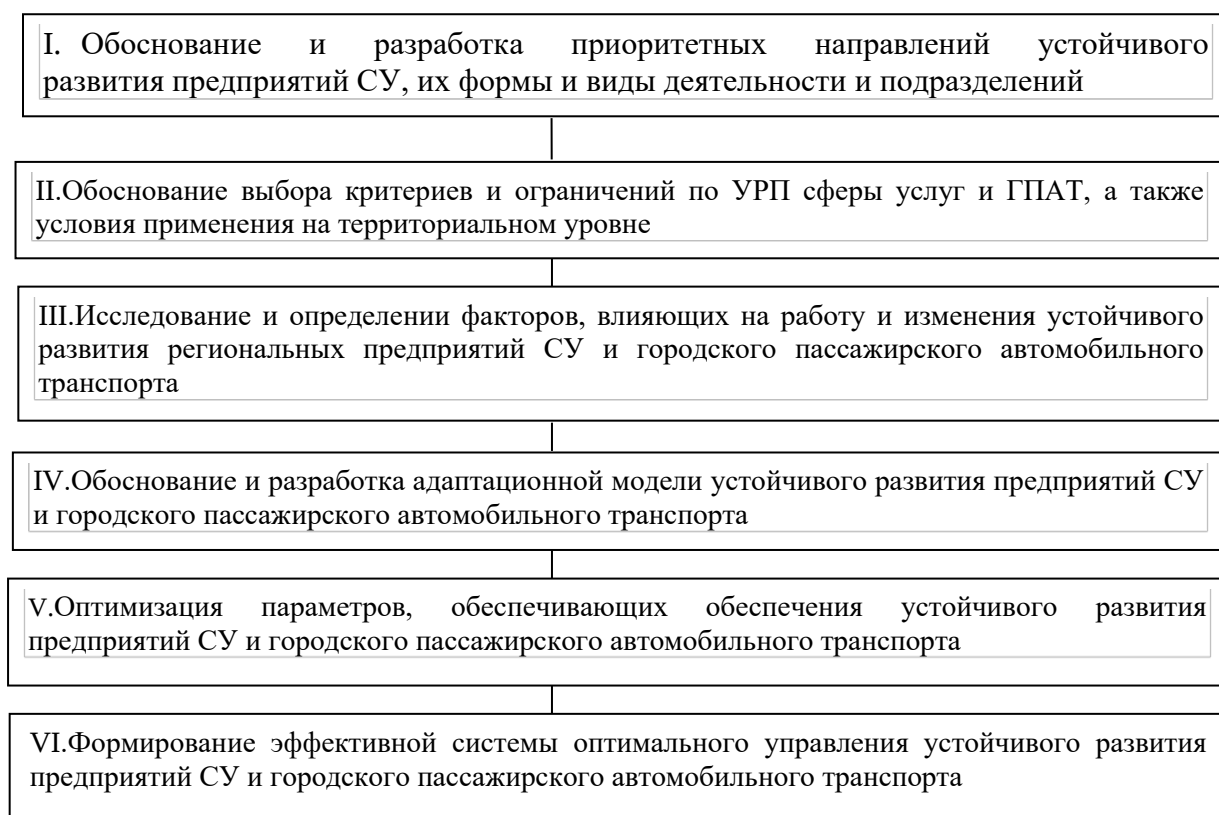


Рисунок 33 - Основные этапы системного подхода при УРП сферы услуг и ГПАТ

Опыт показывает, что при устойчивом развитии предприятий важным считается разработка финансовой стратегии АТП, которая состоит из различных взаимосвязанных этапов, и ее основной целью является «определении требуемых ресурсов, для оптимизации работы АТП, подготовки и переподготовки кадров, содержания, развития и стимулирования работников»¹¹⁰.

¹¹⁰ Политовская, И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политовская, Д.Т. Хвичия.-М.:МАДИ, 2015. - 156с.

В этих условиях результатом реализации функции инновационной деятельности АТП выступает получение положительных результатов на основе эффективного использования полученных финансовых ресурсов для осуществления и функционирования инновационных проектов т.е. применение системы внутрифирменного бюджетирования и использования показателя совокупного рыночного потенциала.

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

Особенно важным считаем разработку рекомендаций по размещению средств инвестиционного партнерства посредством проведения открытых конкурсов на право получения субсидии городским пассажирском транспортом на приобретение подвижного состава (автобусов и троллейбусов).

Кроме того, приоритетным считается организация конкурса на право обслуживания социальных автобусных маршрутов со стороны операторов - перевозчиков (АТП), а также частных вложений. Это, в свою очередь, требует учета баланса интереса субъектов, то есть инвесторов, органов исполнительной власти города, предприятий предоставляющих услуги пассажирам.

Таким образом, результаты проведенного исследования свидетельствуют о том, что системный подход в целом не позволяет решить вопросы устойчивости развития предприятий в территориальном масштабе. Вместе с тем применение системного подхода способствует выделить объект управления, рассчитать параметры его деятельности, выявить структурную характеристику и оценить их взаимосвязь, обосновать приоритетные направления адаптационного механизма

устойчивости развития предприятия сферы услуг и ГПАТ в новых условиях углубления рыночных преобразований в регионах.

С другой стороны, выявляя сильные и слабые стороны функционирующих предприятий и организаций, решаются задачи инфраструктурной их поддержки, разрабатываются рекомендации по формированию институционального пространства с целью создания конкурентоспособных предприятий, уточнения основных индикаторов, а также форм поддержки предприятий сферы услуг и ГПАТ в Таджикистане на период реализации НСР- 2030 года на основе улучшения стимулирования инвестиционной деятельности предприятий на рынке транспортных услуг.

Теперь переходим к рассмотрению данного вопроса.

3.2. Улучшение стимулирования инвестиционной деятельности предприятий на рынке услуг городского пассажирского автомобильного транспорта

В настоящее время вопросы обеспечения устойчивого развития предприятий городского ПАТ приобретают особую актуальность. Формирование системы обеспечения устойчивости предприятий, требует проведения исследования их состояния, разработки и реализации мероприятий по обеспечению устойчивого их развития с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий.

При этом формирование мер по оценке уровня УР ГПАТ направлена для разработку стратегии их развития при рыночных отношениях на основе применения методов и инструментов, позволяющие сформировать механизм устойчивого развития ГПАТ ¹¹¹ с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий.

¹¹¹ Раджабов Р.К. и др. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/Р.К. Раджабов, Х.Н.Факеров, М. Нурмахмадов, М.Х.Саидова,- Душанбе: «Дониш», 2007.-544с.; Раджабова З.Дж. Инновационное обеспечение устойчивого развития предприятий сферы услуг в условиях рынка/З.Дж.Раджабова, К.Р.Раджабов // Экономика Таджикистана 4(2).2021.-С.154-160.

На основе анализа под понятием термина «механизм» рассматривается «последовательность состояния, процессов, определяющих собой какое-либо действие, явление; система, устройство, определяющее порядок какого-либо действия» [¹¹², С. 134] или как «совокупность средств воздействия, используемых в управлении, комплекс рычагов, используемых в управлении» [¹¹³, С. 349], как «совокупность действий и методов воздействия деятельность людей с целью побуждения их к достижению организационных целей» [¹¹⁴, С. 202], механизм управления дает возможность определить влияние на состояние и результаты работы предприятий и это связано с системой управления и управленческим процессом.

В целом, механизм устойчивого развития с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий следует рассматривать как состояние в исследуемом периоде, и реализуется поэтапно (табл.3.2).

Таблица 3.2

Этапы реализации механизма управления устойчивого развития ГПАТ с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий

Этапы	Содержание этапов
I	Изучение теоретико-методических основ управления устойчивого развития транспортных предприятий в городе
II	Оценка факторов внешней и внутренней среды
III	Отбор факторов и проверка их соответствия условиям устойчивого развития транспортных предприятий в городе
IV	Оценка достигнутого уровня устойчивого развития предприятий в городе
V	Принятие решений и разработка мер их корректировки при реализации механизма устойчивого развития транспортных предприятий в городе
VI	Представление отчета

Источник: предложено автором

Согласно таблицы 3.2, реализация механизма управления устойчивого развития ГПАТ осуществляется с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий [¹¹⁵, С. 34], результатов оперативного контроля и

¹¹² Новицкий Н.И. Организация, планирование и управление производством/Н.И.Новицкий. – М.: Финансы и статистика, 2008. – 301 с.

¹¹³ Лафта Дж. К. Менеджмент/пер.с англ./Дж.К.Афта.– М.: ТК Велби, 2004. – 592 с.

¹¹⁴ Дафт Р. Менеджмент/пер.с англ./Р.Дафт. – СПб: Питер, 2006. – 864 с.

¹¹⁵ Базарова Л.А. Менеджмент устойчивого развития/Л.А.Базарова. – М.: АСВ, 2007. – 118 с.

прогнозирования угроз, оценки потенциала транспортного предприятия, оценки их деятельности задачам устойчивого развития, корректировки цели, функций, принципов и методов управления, непрерывного контроля путем проведения мониторинга, разработки и реализации рекомендаций руководством предприятий ГПАТ.

Исходными данными для совершенствования механизма управления устойчивого развития предприятий ГПАТ представляются в отчетности согласно требованиям «GRI – Глобальной инициативой по отчетности в области устойчивого развития»¹¹⁶. Поэтому объект и субъект управления конкретизируются для обеспечения стабильности, экологического равновесия и получения социально-экономического эффекта для обеспечения устойчивого развития с учетом стимулирования инвестиционной деятельности предприятий.

Таким образом, эффективное функционирование ГПАТ требует разработки и реализации адаптивного механизма обеспечивающего устойчивое развитие, позволяющий поэтапно разрабатывать и принимать управленческие решения по вопросам устойчивого развития городских автотранспортных предприятий и повышения качества оказываемых услуг в городах при реализации НСР-2030 в Республике Таджикистан.

Следует отметить, что в современных условиях рынок услуг предприятий городского автомобильного транспорта является важнейшим компонентом социально-экономического развития страны и ее городов, повышения качества оказываемых транспортных услуг. В этих условиях значительно возрастает роль автомобильного транспорта в оказании транспортных услуг, и это обусловлено важнейшими его особенностями. С другой стороны, учитывая высокую вовлеченность предприятий городского автомобильного транспорта в социально-экономические процессы, и проведение их модернизации является одной из важнейших задач, как на государственном уровне, так и на уровне территорий и отдельных предприятий. При этом устойчивое развитие требует осуществления

¹¹⁶ Руководство по отчетности в области устойчивого развития/пер. в англ. М: ООО «Эколайн», 2006. – 50 с.; 9. Global Reporting Initiative. – 2011 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.globalreporting.org/Pages/default.aspx> (дата обращения: 02.09.2012).

инвестиционной деятельности на основе вложения инвестиций предприятий с целью получения прибыли и (или) достижения иного полезного эффекта¹¹⁷.

При этом важным считаем выделение основных субъектов инновационной деятельности в условиях рыночных отношений (рис.34).



Рисунок 34 - Основные субъекты инновационной деятельности в условиях рыночных отношений (составлено автором)

На основе рисунка 34 можно прийти к выводу о том, что в современных условиях, инвестиционная деятельность предприятий ГПАТ направлена на развитие МТБ, использование потенциала по предоставлению транспортных услуг, организацию новых маршрутов, улучшение бизнес-процессов и условий труда, обеспечение эффективности работы, используя современные технологии и др.¹¹⁸. В целом целевая направленность инвестиционной деятельности ПГАТ

¹¹⁷ Государственная программа развития транспортного комплекса Таджикистана на период до 2025г.- Душанбе, 2011.-38с.; Голянд И.Л., Захарьин К.Н. и др. Подход к нормированию инвестиционной деятельности ПАТП // Вестник ИрГТУ. 2015. №4 (99). -С. 231.

¹¹⁸ Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оценка и управление инвестиционными рисками на автотранспорте // Научные труды Кубанского государственного технологического университета.

указывает на то, что основные инвестиции предприятий требуют повышения организационно-технического уровня подвижного состава и важнейших компонентов МТБ предприятия.

На основе анализа нами установлено, что следует выделить такие методы финансирования инвестиций в ПГАТ: «.... за счет собственных средств, на основе использования прибыли и амортизационных отчислений; кредитование в КБ; использование операций лизинга для приобретения автотранспортных средств и других активов; совместное финансирование на основе частичного использования собственных и заемных средств; выпуска ЦБ; за счет бюджетных средств; смешанное финансирование используя государственно-частного предпринимательского партнерства и др.»¹¹⁹.

В условиях предприятий, финансирования осуществляется на основе оценки различных вариантов, а также приобретения активов. Важно заметить, что этапы инвестиционной деятельности ПГАТ сходны с такими этапами в условиях других отраслей. При рассмотрении особенностей инвестиционной деятельности ПГАТ надо учитывать специфические риски в этой деятельности¹²⁰. Поэтому следует выделить различные риски¹²¹.

Установлено, что возникновение рисков приведет к снижению объема оказываемых транспортных услуг, роста объема технического обслуживания и ремонта подвижного состава, перерасходу автомобильного топлива, смазочных материалов, запасных частей, автошин и ухудшению качества обслуживания. Эти обстоятельства приводят к снижению эффективности инвестдеятельности ПГАТ, и уменьшают мотивацию их руководства к разработке и реализации

2014. №3. -С. 204-211.

¹¹⁹ Молодова М.Д. и др. Инвестиционная деятельность на предприятиях транспорта [Эл. ресурс] // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2017. №4(10). URL: https://www.adi-madi.ru/madi/article/view/323/pdf_215 (дата обращения: 15.01.2022).

¹²⁰ Раджабов Р.К., Гадоева Ф.С., Капустина Н.В., Кизян Н.Г. Управление рисками снижения качества услуг пассажирского регулярного автомобильного транспорта при помощи моделирования прогнозирования спроса // Экономика и предпринимательства. № 6 (119) 2020.- С.1148-1152. ISSN 1999-2300.

¹²¹ Бочков С.П. Инвестиционные риски АТП // Автомобиль. Дорога. Инфраструктура. 2018. №3(17): [сайт]. URL: https://www.adi-madi.ru/madi/article/view/649/pdf_392 (дата обращения: 13.01.2022);

инвестиционных программ¹²². Данное положение связано из-за нехватки финансовых средств у многих ПГАТ.

Поддерживая авторов работы¹²³ мы к основным источникам финансирования инвестиционной деятельности ПГАТ относим собственные средства, кредит, а также и лизинг. Однако, эти источники ограничены и связаны с организационно-правовыми формами работы транспортных предприятий, низкая рентабельность деятельности ПГАТ, их финансовой зависимости из-за приобретения подвижного состава в условиях кредита или лизинга, недостаточности финансовых средств по оплаты труда работников. При этом на привлекательность предприятий влияют внешние факторы: зависимость функционирования от состояния транспортно-дорожной инфраструктуры, жесткие нормы административного регулирования, соблюдение экологических норм к подвижному составу и т.д., принадлежность предприятий из-за использования некапиталоемкую модель развития, сложность осуществления инвестиционной деятельности ПГАТ ведет к постепенному износу подвижного состава, приобретению поддержанных транспортных средств, приводящих к росту потерь, и в утрате человеческих жизней¹²⁴.

Сейчас в ПГАТ очень высок износ основных фондов, а также отсутствуют необходимые условия для вложения инвестиций в основной капитал предприятий, перехода к более экономичным видам автомобильного топлива, а доля подвижного состава с электродвигателями не превышает

¹²² Коновалова Т.В., Надирян С.Л. Оценка и управление инвестиционными рисками на автотранспорте // Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2014. №3. -С. 204-211.

¹²³ Улицкая Н.М., Думина С.С., Белогребень А.А. Основные проблемы инвестиционной политики и направления активизации инвестиционной деятельности на автомобильном транспорте // ТДР. 2016. №5. -С. 74-78.

¹²⁴ Голянд И.Л., Захарьин К.Н., Мухина К.А., Феоктистов О.Г. Подход к нормированию инвестиционной деятельности пассажирского автотранспортного предприятия // Вестник ИрГТУ. 2015. №4 (99). -С. 231; Раджабов Р.К., Гадоева Ф.С., Капустина Н.В., Кизян Н.Г. Управление рисками снижения качества услуг пассажирского регулярного автомобильного транспорта при помощи моделирования прогнозирования спроса // Экономика и предпринимательства. № 6 (119) 2020.- С.1148-1152. ISSN 1999-2300.

0,02%¹²⁵.

Важным считаем инвестиционную поддержку ГАПТ на основе инновационной целевой ориентации. При этом господдержка этих предприятий, возможна на основе: создания рынка конкурентоспособных оказываемых услуг, доступности системы подготовки кадров и консультаций АУП ПГАТ по реализации инвестиционной деятельности.

Целесообразным считаем использование рыночных инструментов на основе создания условий для лучшего инвестклимата, конкуренции; доступ АТП к долгосрочным источникам финансирования, финансовая поддержка ПГАТ через льготную систему; разработка и внедрение механизмов платности за пользование инфраструктурой, введение инвестиционной составляющей в транспортный тариф; использование услуг консультантов и др.¹²⁶. Кроме того, важным считаем разработку обоснованных мер по улучшению развития транспортно-дорожной инфраструктуры, предусматривающие «строительство и поддержание в надлежащем состоянии сети автомобильных дорог общего пользования, использование при проектировании и строительстве автодорог современных технологий, позволяющих повысить безопасность дорожного движения и сократить число ДТП и др.»¹²⁷.

Приоритетным считаем косвенное стимулирование инвестиционной деятельности ГАПТ посредством развития маркетингового и информационного обеспечения. Кроме того, целесообразным считаем прямое участие государства в инвестдеятельности предприятий на конкурсной основе, а также за счет государственного и местных бюджетов.

Анализ реализуемой транспортной стратегии Таджикистана до 2025 года, показывает, что прямая инвестиционная поддержка предприятий имеет ограниченный характер. Поэтому косвенная поддержка и формирование

¹²⁵ Раджабов Р.К., Гадоева Ф.С., Капустина Н.В., Кизян Н.Г. Управление рисками снижения качества услуг пассажирского регулярного автомобильного транспорта при помощи моделирования прогнозирования спроса //Экономика и предпринимательства. № 6 (119) 2020.- С.1148-1152. ISSN 1999-2300.

¹²⁶ Государственная программа развития транспортного комплекса Таджикистана на период до 2025 года.- Душанбе, 2011.-38с.

¹²⁷ Там же.

благоприятного инвестиционного климата для активизации использования инновационной модели развития транспорта, приобретает приоритетное значение, что улучшает доступность услуг и развитию инвестиционной деятельности предприятий при расширении возможностей рынка транспортных услуг.

При этом развитие инвестиционной деятельности осуществляется применением механизма государственно-частного партнерства (ГЧП) на основе создания совместных предприятий, использования концессионных соглашений, совместного инвестирования по развитию инфраструктуры.

В процессе исследования нами выявлено, что ГЧП успешно реализуется на основе создания условий в сфере рационального регулирования транспортного процесса, а также маршрутизации пассажирских перевозок и развития транспортной инфраструктуры. В этих условиях необходимо адресно использовать выделенные средства. Поэтому важно выделить преимущества заинтересованных сторон ГЧП в сфере городского пассажирского общественного транспорта (табл.3.3).

Таблица 3.3

**Основные преимущества заинтересованных
сторон государственно-частного партнёрства в сфере городского пассажирского
общественного транспорта**

Автотранспортные предприятия	Потребитель, общественность в целом	Исполнительные органы власти
1. Распределение рисков реализации проекта ГЧП с городским исполнительным органом власти 2. Снятие структурных ограничений роста и развития на основе обновления и совершенствования инфраструктуры. 3. Координация коммерческих планов по развитию предпринимательской деятельности с планами городскими исполнительными органами власти	1. Минимизация тарифа. 2. Повышение качества функционирования городского общественного транспорта (и качества жизни в целом). 3. Решение комплекса социальных проблем (в том числе -повышение доступности транспорта для инвалидов, людей с ограниченными возможностями, повышение уровня безопасности на городских дорогах, снижение экологической нагрузки).	1. Повышение эффективности процессов в социально-значимой транспортной сферы, рост лояльности населения. Гибкая реакция на изменение запросов потребителей. 2. Синергетический эффект от объединения ресурсов (в т.ч. рост производительности труда). 3. Экономия бюджетных средств городского исполнительного органа власти, получение дополнительных доходов и увеличение налоговых сборов.

Согласно таблицы 3.3 опыт свидетельствует о том, что основным стимулом для развития ГЧП в сфере ГПТ заключается в возможности удовлетворения интересов участников транспортного процесса на основе использования основных принципов ГЧП. В основном государственно-частное партнерство открывает перспективы и возможности для модернизации системы ГПТ, что в свою очередь, позволит улучшить качество транспортного обслуживания населения в городе и ее агломерации.

При этом механизм государственно-частного партнерства способствует совершенствовать систему тарифного регулирования и подушевого финансирования в сфере общественного транспорта с целью ее привлекательности для частного сектора.

При этом ГЧП направлено на четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также сферы рационального использования предложенного механизма.

С другой стороны, приоритетным считается инвестиционная поддержка ПГАТ, при осуществлении пассажирских перевозок на основе использования государственных контрактов по осуществлению перевозок на социально-значимых маршрутах, поддержки предприятий и подвижного состава в рабочем состоянии, определение и использование механизмов компенсации доходов при регулировании тарифов на пассажирском автотранспорте.

Особенно важным считаем формирование нового механизма в сфере ГПТ, в котором социальный тариф должен компенсироваться госзаказом АТП создавая благоприятные и конкурентоспособные условия для перевозки пассажиров и установления тарифа на оплату поездки.

Поэтому важным считается по маршрутное планирование, учета издержек, паспортизация маршрутов, расчет себестоимости перевозок по ним, а также установление тарифа и перевозочных параметров, рационального проведения ТО

и Р подвижного состава, использование имущественных комплексов предприятий и выдача их в аренду. Кроме того, важным считается проведение техконтроля автомобилей и медсвидетельствования водителей перед выходом на обслуживаемые маршруты.

В процессе исследования важным считаем оценку экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе за 2017 – 2020гг. Результаты анализа представлены в табл.3.4.

Анализ таблицы 3.4 показывает, что за 2017-2020 годы стоимость основных фондов ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3» г. Душанбе соответственно возросли на 55,68; 24,52 и 15,77% и общая сумма затрат на 75,00%; 3,76 и 4,19 раза. При этом объем убытка в ГУП «Автобус -1» уменьшился на 60, 28%, а в ГУП «Автобус-2» и «Автобус-3» соответственно возросли на 5,93 и 5,83 раза. Кроме того, наблюдается рост фондоотдачи в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» соответственно на 58,76%, 2,839 и 3,56 раза, производительности труда на 11,08; 98,32 и 19,04 %, а также индекс изменения ГАП в ГУП «Автобус -1» и «Автобус -2» увеличился на 4,33 и 1,04 процентного пункта, а на ГУП «Автобус -3» уменьшился на 16,41 процентного пункта.

В целом предложенный подход в оценке экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе, позволяет своевременно принять эффективные меры по повышению эффективности их функционирования и совершенствования механизма инновационного развития услуг этими предприятиями.

Таблица 3.4

Динамика экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе за 2017 – 2020гг.

Показатели	Ед. изм.	Автобус 1 г. Душанбе					Автобус 2 г. Душанбе					Автобус 3 г. Душанбе				
		Годы				2020/ 2017 в %	Годы				2020/ 2017 в %	Годы				2020/ 2017 в %
		2017	2018	2019	2020		2017	2018	2019	2020		2017	2018	2019	2020	
Доходы от оказанных транспортных услуг (V(t))	тыс. сомони	15024,548	28057,525	33916,569	37307,126	2,48 раза	4024,877	8783,426	15850,877	14389,509	3,57 раза	1834,077	3214,583	6504,480	7362,356	4,01 раза
Среднегодовая численность работников (N(t))	чел.	170	317	462	380	2,23 раза	183	326	320	330	180,0	127	135	160	156	122,8
Основные фонды (A(t))	млн. сомони	155,54	174,2	209,65	242,14	155,68	130,77	144,51	149,93	162,83	124,52	197,71	203,64	210,75	228,88	115,77
Общая сумма затрат (Z(t))	тыс. сомони	23056,52	28820,652	36341,583	40497,055	175,00	4374,877	9268,426	16300,877	16464,510	3,76 раза	2034,077	3844,583	6904,480	8529,022	4,19 раза
Убытки (M(t))	тыс. сомони	8031,972	763,127	2425,014	3189,909	39,72	350,00	485,00	450,00	2075,00	5,93 раза	200,00	630,00	400,00	1166,67	5,83 раза

Индекс роста объема оказанных транспортных услуг	%	-	186,74	120,88	109,99	76,75 *	-	218,00	180,46	90,78	127,22 *	-	175,27	202,00	113,19	62,08 *
Производительность труда $\frac{V(t)}{N(t)}$	тыс. сомони/чел.	88,38	88,51	76,41	98,18	111,08	21,99	26,94	49,53	43,61	198,32	14,44	23,81	40,65	17,19	119,04
Фондоотдача $\frac{V(t)}{A(t)}$	сомони/сомони	0,097	0,160	0,140	0,154	158,76	0,031	0,061	0,106	0,088	2,839 раза	0,009	0,016	0,0158	0,032	3,56 раза
Индекс изменения городского автобусного предприятия $\frac{M(t)}{V(t-1)}$	%	-	5,08	8,65	9,41	+4,33*	-	12,05	5,12	13,09	+1,04 *	-	34,35	12,44	17,94	-16,41 *

Источник: расчеты автора на основе данных АТП.

*Примечание: 2020г. к 2018г.

Особое место при совершенствовании механизма инновационного развития услуг предприятиями ГПАТ занимает их ресурсный потенциал¹²⁸. На основе изучения выполненных научных работ нами установлено, что ресурсный потенциал включает совокупность: ресурсов для осуществления транспортного бизнеса, важнейшие способности предприятия и его управления, а также степень адаптивности предприятия к условиям внешней среды. Опыт показывает, что ресурсный потенциал играет важную роль в предоставлении транспортных услуг и это требует всестороннего изучения его основных элементов, а также оценки эффективности использования на уровне городских АТП. При этом важным считаем выделение следующих элементов ресурсного потенциала городских АТП, к которым относятся: информационный (P_1); организационный (P_2); инновационный (P_3); управленческий (P_4); кадровый (P_5); финансовый (P_6) и технический потенциал (P_7).

Для выделения значимых элементов ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе, проводится ранжирование его элементов на основе опроса восьми экспертов (табл.3.5).

Таблица 3.5

Результаты ранжирования элементов ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе

Эксперты	УО	P_1	P_2	P_3	P_4	P_5	P_6	P_7
Первый	I	2	1	3	5	6	5	6
	II	1	3	5	4	7	5	5
	III	2	1	3	6	5	3	7
Второй	I	2	3	5	6	7	4	1
	II	4	6	3	2	5	1	7
	III	3	2	7	6	1	4	5
Третий	I	5	7	4	3	1	2	6
	II	4	5	6	2	3	7	1
	III	7	2	5	4	3	1	6

¹²⁸ Бронникова Т.С. Развитие методологии формирования рыночного потенциала предприятия: монография / Т.С. Бронникова, В.В. Котрин. – Королёв: ФТА, 2012. – 134 с.; Гречина И.В. Развитие анализа потенциала ЭС: теория, методология, практика: монография / И.В. Гречина. – Донецк: Донбасс, 2016. – 358 с.; Ресурсный потенциал <https://mydocx.ru/11-14324.html> (дата обращения 17.06.2019г.); <https://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения 25.03.2021г.); <https://ru.wikipedia.org/wiki> (дата обращения 26.03.2021г.).

Четвертый	I	6	3	4	5	7	2	1
	II	5	4	3	1	2	6	7
	III	2	1	5	4	6	7	3
Пятый	I	4	5	1	3	6	7	2
	II	3	1	5	7	4	6	2
	III	6	5	2	3	7	1	4
Шестой	I	7	4	6	1	3	5	2
	II	5	3	7	2	4	6	1
	III	4	1	2	5	3	7	6
Седьмой	I	3	5	4	6	7	1	6
	II	2	7	5	1	3	4	7
	III	4	7	2	3	5	6	1
Восьмой	I	7	4	5	4	2	1	6
	II	1	3	5	4	6	7	2
	III	5	4	3	1	2	6	7
$\sum V_i$	I	36	32	32	33	39	27	30
	II	25	32	39	23	34	42	32
	III	33	23	36	32	32	35	39
$w_i = \frac{\sum V_i}{\sum V}$	I	0,16	0,14	0,14	0,14	0,17	0,12	0,13
	II	0,11	0,14	0,17	0,10	0,15	0,18	0,14
	III	0,14	0,10	0,16	0,14	0,14	0,15	0,17

Источник: расчеты автора по результатам проведенного опроса экспертов

На основе данных таблицы 3.5 дается экспертная оценка параметров, характеризующие ресурсный потенциал ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» (табл. 3.6).

Таблица 3.6

Результаты экспертной оценки параметров ресурсного потенциала ГУП
«Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе

Основные элементы			Результаты оценки использования ресурсного потенциала																									
Наименование	Усл. обоз.	Вес (Wi)	Уровень ресурсной обеспеченности								Уровень использования ключевых компетенций								Влияние внешней среды									
			1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	6	7	8		
Информационный	I	0,16	7	6	4	6	5	8	7	6	5	6	8	7	8	6	5	7	7	6	7	8	7	6	8	7		
	II	0,11	6	7	6	4	6	6	6	6	8	7	8	7	6	5	5	8	7	8	6	8	8	6	6	8		
	III	0,14	4	5	6	7	8	5	6	8	7	5	6	8	5	7	6	8	8	6	7	8	6	6	8	7		
Организа- ционный	I	0,14	5	6	6	7	7	8	8	7	5	6	7	8	7	6	8	8	6	6	7	7	8	8	6	7		
	II	0,14	7	6	7	7	8	8	6	8	6	8	7	8	6	8	5	8	7	6	8	8	6	7	7	6		
	III	0,10	7	6	8	6	7	8	7	8	7	7	6	6	8	8	6	7	6	8	7	7	8	6	8	7		
Иннова- ционный	I	0,14	5	6	8	7	6	7	8	6	7	6	5	8	7	6	6	7	7	8	6	5	8	7	6	7		
	II	0,17	6	5	8	6	6	8	5	7	6	5	7	5	6	6	8	8	8	7	5	6	6	7	8	6		
	III	0,16	6	7	8	6	6	7	8	7	7	8	5	6	7	8	8	7	7	6	5	8	7	6	7	8		
Управлен- ческий	I	0,14	8	7	6	7	6	7	8	6	7	8	7	7	6	5	7	7	6	7	6	8	5	8	8	7		
	II	0,10	6	7	6	7	7	6	8	8	7	6	8	6	6	7	6	7	6	5	6	7	8	5	6	8		
	III	0,14	7	7	8	6	6	7	8	7	6	8	7	7	6	6	8	8	7	6	7	8	8	7	6	8		

Кадровый	I	0,17	6	7	8	6	7	8	6	7	8	7	6	6	7	7	8	5	6	7	6	7	8	6	7	7
	II	0,15	7	6	7	8	6	7	8	8	5	7	8	6	5	6	8	6	6	8	8	5	7	7	7	6
	III	0,14	5	6	7	7	8	6	8	6	7	7	6	5	8	7	6	6	7	5	6	7	8	8	7	6
Финансовый	I	0,12	6	8	7	5	8	7	6	7	6	6	7	8	8	7	7	6	7	8	6	7	7	6	6	8
	II	0,18	8	7	7	6	5	6	7	8	6	7	7	8	8	7	8	6	6	8	6	6	7	8	7	6
	III	0,15	7	6	5	8	7	8	6	7	6	7	6	8	8	7	6	7	6	8	7	6	6	7	7	8
Технический	I	0,13	6	6	7	7	8	8	6	6	7	7	5	6	8	6	7	8	6	7	6	7	6	7	8	7
	II	0,14	6	7	8	7	8	6	7	7	6	5	8	5	6	7	4	7	8	7	6	8	6	8	7	6
	III	0,17	7	8	6	7	7	8	8	6	6	7	7	8	8	6	6	8	7	6	6	7	8	8	7	7

Источник: составлено автором по результатам экспертного опроса.

Примечание: I- ГУП «Автобус-1»; II - ГУП «Автобус-2»; III- ГУП «Автобус-3»

Используя данные таблицы 3.6 дается средняя оценка параметров ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» (табл. 3.7).

Таблица 3.7

Средняя экспертная оценка параметров ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3»

Наименование элемента	Усл. обоз.	Результаты оценки			
		Уровень ресурсной обеспеченности	Уровень использования ключевых компетенций	Влияние внешней среды	Итоговая оценка
Информационный	I	6,12	6,50	7,00	19,62
	II	5,87	6,75	7,12	19,74
	III	6,12	6,50	6,62	19,23
Организационный	I	7,62	6,87	6,87	21,36
	II	7,12	7,00	6,87	20,97
	III	7,12	6,87	7,13	21,12
Инновационный	I	6,62	6,37	6,75	19,74
	II	6,50	6,50	6,62	19,62
	III	6,87	7,00	6,75	20,61
Управленческий	I	6,87	6,75	6,87	20,49
	II	6,88	7,00	6,37	20,25
	III	7,00	7,00	7,12	21,12
Кадровый	I	6,87	6,75	6,75	20,37
	II	7,12	6,37	6,75	20,24
	III	6,62	6,25	6,75	19,62
Финансовый	I	6,75	6,87	6,88	20,49
	II	6,75	7,37	6,75	20,85
	III	6,75	6,87	6,87	20,43
Технический	I	6,75	6,75	6,75	20,25
	II	7,00	6,25	7,00	20,25
	III	7,12	7,00	7,00	21,12
Итоговая оценка	I	47,60	46,86	47,87	x
	II	47,24	47,24	47,48	x
	III	47,60	47,49	48,24	x

Источник: составлено автором по результатам экспертного опроса.

Примечание: **I**- ГУП «Автобус-1»; **II** - ГУП «Автобус-2»; **III**- ГУП «Автобус-3»

На следующем этапе дается нормированная оценка элементов ресурсного потенциала в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» (табл.3.8)

Таблица 3.8

Нормированная оценка ресурсного потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» в г. Душанбе

Наименование элемента	Усл. обоз.	Вес (Wi)	Результаты оценки			
			Уровень ресурсной обеспеченности	Уровень использования ключевых компетенций	Изменение внешних факторов	Итоговая оценка
Информационный	I	0,16	0,97	1,04	1,12	3,13
	II	0,11	0,64	0,74	0,78	2,16
	III	0,14	0,85	0,91	0,93	2,69
Организационный	I	0,14	1,07	0,96	0,96	2,99
	II	0,14	0,99	0,98	0,96	2,93
	III	0,10	0,71	0,68	0,71	2,10
Инновационный	I	0,14	0,92	0,89	0,94	2,75
	II	0,17	1,10	1,10	1,12	3,32
	III	0,16	1,09	1,12	1,08	3,29
Управленческий	I	0,14	0,96	0,94	0,96	2,86
	II	0,10	0,68	0,70	0,64	2,02
	III	0,14	0,98	0,98	0,99	2,95
Кадровый	I	0,17	1,16	1,14	1,14	3,44
	II	0,15	1,06	0,95	1,01	3,02
	III	0,14	0,93	0,87	0,95	2,75
Финансовый	I	0,12	0,81	0,82	0,83	2,46
	II	0,18	1,21	1,32	1,21	3,74
	III	0,15	1,01	1,03	1,03	3,07
Технический	I	0,13	0,88	0,88	0,88	2,64
	II	0,14	0,98	0,87	0,98	2,83
	III	0,17	1,21	1,19	1,19	3,59
Итоговая оценка	I	1,00	6,77	6,67	6,83	x
	II	1,00	7,66	6,66	6,70	x
	III	1,00	6,78	6,78	6,88	x

Источник: рассчитано автором по результатам экспертного опроса. Примечание: **I**- ГУП «Автобус-1»; **II** - ГУП «Автобус-2»; **III**- ГУП «Автобус-3».

В целом, результаты таблицы 3.7 свидетельствуют о необходимости усовершенствования системы управления ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» в г. Душанбе, учитывая их технический, кадровый, управленческий, инновационный и организационный потенциал.

С другой стороны, результаты свидетельствуют о низком уровне использования ключевых компетенций значимых элементов ресурсного

потенциала по сравнению с менее значимыми в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе. Кроме того, используя эти результаты проводится оценка воздействия на ресурсный потенциал ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» г. Душанбе, включающие:

1. Совершенствование системы автоматизации и информатизации транспортного обслуживания;
2. Оценку уровня профессиональной подготовленности водителей, ремонтных рабочих, ИТР, служащих и административно-управленческого персонала;
3. Развитие системы организации заработной платы водителей и ремонтных рабочих, ИТР и служащих, а также материальное и моральное их стимулирование;
4. Эффективное использование собственных или заемных средств, а также привлеченных средств;
5. Оптимизацию численности работников АТП и их подготовки и переподготовки;
6. Совершенствование организации транспортного процесса при осуществлении пассажирских перевозках, разработки оптимальной транспортной и маршрутной сети, а также предоставления предприятиями транспортных услуг и повышения их качества;
7. Развитие инфраструктуры АТП и эффективное использование источников финансирования и др.

При этом ускоренное формирование и развитие ресурсного потенциала городских АТП требует оценки их деятельности, разработки стратегических направлений транспортного обслуживания, конъюнктуры рынка и конкурентных отношений. Исходя из этого важными направлениями формирования и рациональным использованием ресурсного потенциала в ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» в г. Душанбе можно считать:

- использование социально-экономических инструментов для улучшения результатов работы предприятий и повышения эффективности их ресурсного потенциала;

- обеспечение конкурентоспособности и создание условий для стабильной работоспособности предприятий и их финансовую независимость.

- Кроме того, можно выделить эффективные механизмы социального и экономического развития кадрового потенциала ГУП «Автобус-1», «Автобус-2» и «Автобус-3» в г. Душанбе, к которым относятся:

- совершенствование административно-правовых и организационно-технических основ для совершенствования системы повышению уровня привлекательности основных должностей работников АТП;

- развитие системы подготовки и переподготовки кадров для АТП учреждениями высшего профессионального образования;

- создание сети бизнес-инкубаторов, технологических парков, аутсорсинговых учреждений, объектов социальной инфраструктуры с целью улучшения результативности ГПАТ и предоставления ими услуг населению и экономики и др.

В целом, стимулирование инвестиционной деятельности ПГАТ может включать комплекс мероприятий:

- создание на городском уровне государственных фондов поддержки, венчурных фондов, бизнес-инкубаторов для поддержки ПГАТ различных форм собственности;

- организация на республиканском и местном уровне механизма поддержки для приобретения ПГАТ подвижного состава используя «Trade-In», а также развитие сотрудничества с производителями автомобилей;

- реализация мероприятий по улучшению предпринимательской деятельности, улучшению лицензирования, стимулирования добросовестных предприятий при осуществлении пассажирских перевозок.

- предоставление налоговых льгот и преференций предприятиям ПГАТ, а также таможенных льгот для приобретения подвижного состава с

электродвигателями, снижение вредного выброса в окружающую среду;

- совершенствование нормативно-правовых основ использования методов ускоренной амортизации ПГАТ и замены подвижного состава;

- оптимизация срока эксплуатации подвижного состава перевозчиками с целью стимулирования их замены при выполнении пассажирских перевозок;

- повышение роли местных органов исполнительной власти по решению вопросов стимулирования инвестиционной деятельности ПГАТ путем предоставления им на конкурсной основе госгарантий в реализации инвестпроектов, выпуска облигационных и целевых займов и др.

В целом, предложенные механизмы направлены на обеспечение экономических интересов предприятий, формировать инвестиционные фонды и их эффективно использовать на местном уровне.

Таким образом, рациональное взаимодействие местных органов исполнительной власти и ПГАТ относительно инвестиционной деятельности способствует модернизации их основных фондов, обеспечить социально-экономическую эффективность работы, использовать альтернативные виды топлива, электрической энергии, ресурсосберегающих технологий, минимизировать удельный вес издержек, обеспечить безопасность дорожного движения, уменьшить влияние пассажирского автотранспорта на окружающую среду и в целом повысить качество оказываемых услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта.

3.3. Выбор приоритетных направлений инновационного развития предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта

В условиях инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта и перехода к цифровой экономике реализация разработанных стратегий непосредственно зависит от принятых вариантов решений на основе их анализа и научно-обоснованной оценки. В основном

ученые в качестве обоснованных методов решения социально-экономических задач уточняя цель, задачи, а также критерии оценки для альтернативного выбора варианта решений, рекомендуют использовать метод матричного анализа иерархии (МАИ) ¹²⁹.

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

Для применения метода анализа МАИ целесообразно выделить этапы его применения в практике предприятий городского автомобильного транспорта (табл. 3.9).

Таблица 3.9

Этапы проведения анализа МАИ

Этапы анализа	Задачи анализа
Планирование	Нахождение и отбор оценочных критериев для выбора приоритетных направлений инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта
Разработка модели выбора приоритетов	Разработка модели выбора приоритетов в форме иерархии на основе уточнения, критерии оценки и выбора альтернатив
Осуществление расчета критериев	Расчет значения критериев для каждого, выбранного альтернативы
Проведение оценки показателей	Согласованная оценка показателей матриц парных сравнений для каждой альтернативы по отдельности
Сформирование вариантов инновационного развития	Выбор оценочных альтернативных критерии и их расчет с целью принятия решений при выборе вариантов инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта

Источник: составлено автором используя ^[130], С.53].

Используя оценивающие критерии проводят сравнение и осуществляют альтернативный выбор приоритетных направлений инновационного развития услуг ПГПАТ, используя девяти балльную шкалу Т. Саати^[131], С.51]. Далее с

¹²⁹ Карманов В.Г. Моделирование в исследовании операций / В.Г. Карманов, В.В. Федоров. – М.: Твема, 2006. – 254 с.

¹³⁰ Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий: пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1993. -53с.

¹³¹ Там же. - С.51.

целью построения модели МАИ уточняют оценочные критерии и выбор альтернативы на разных уровнях. Полученные критерии выбора приведены в таблице 3.10.

Таблица 3.10

**Основные критерии для выбора направлений инновационного развития
предприятий городского пассажирского автотранспорта**

	Показатели выбора	Обоз.	Описание показателя
Цель	Отбор направления развития предприятий городского автомобильного транспорта	ВІР	Определение оптимальных вариантов инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта городским автомобильным транспортом с альтернативными вариантами
Критерии выбора	Тарифы на услуги городского автомобильного транспорта	ТУ	Совокупность расходов, связанных с оказанием услуг городским автомобильным транспортом
	Обеспеченность территории городскими маршрутами	ОМ	Автобусные маршруты с учетом использования инновационного, научно-технологического, финансового и трудового потенциала предприятий
	Качество предоставляемых услуг предприятиями городского автомобильного транспорта	КУ	Использование параметров для характеристики качества оказываемых услуг предприятий городского автомобильного транспорта (высокая культура обслуживания, вежливость, доступность, безопасность перевозок, доверие и профессионализм работников).
	Удовлетворенность пассажиров услугами предприятий городского автомобильного транспорта предприятий городского автомобильного транспорта	УУ	Удовлетворение спроса населения со стороны предприятий городского автомобильного транспорта
	Соответствие уровень показателей работы предприятий городского автомобильного транспорта установленным нормам, нормативам и стандартам	СНС	Соответствие установленных норм, нормативов и стандартов, применяемых в процессе предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта
	Уровень квалификация работников предприятий городского автомобильного транспорта	УК	Оценка уровня знаний, способности, креативность и др. качества работников и специалистов предприятий городского автомобильного транспорта
	Уровень инновационности материально-технической базы предприятий городского автомобильного транспорта	ИМТБ	Обеспеченность предприятий городского автомобильного транспорта инновационными технологиями оказания транспортных услуг
Альтернативы	Развитие новых форм организации перевозочных технологий в маршрутах	А ₁	Развитие системы организации пассажирских перевозок, а также научно-методическая поддержка инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта
	Совершенствование механизма устойчивого развития предприятий городского автомобильного транспорта	А ₂	Эффективное использование ресурсов в предприятиях городского автомобильного транспорта
	Автоматизация системы организации управления предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта населению	А ₃	Создание условий для применения современных информационно-коммуникационных технологий по организации перевозочного процесса на маршрутах, внедрение современной системы оплаты проезда, контроль качества и регулирование пассажирских перевозок

Источник: составлено автором

Используя данные таблицы 3.10 критерии выбора приоритетных направлений, составляем структуру (дерево) иерархии выбора приоритетного направления инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта (рис.35).

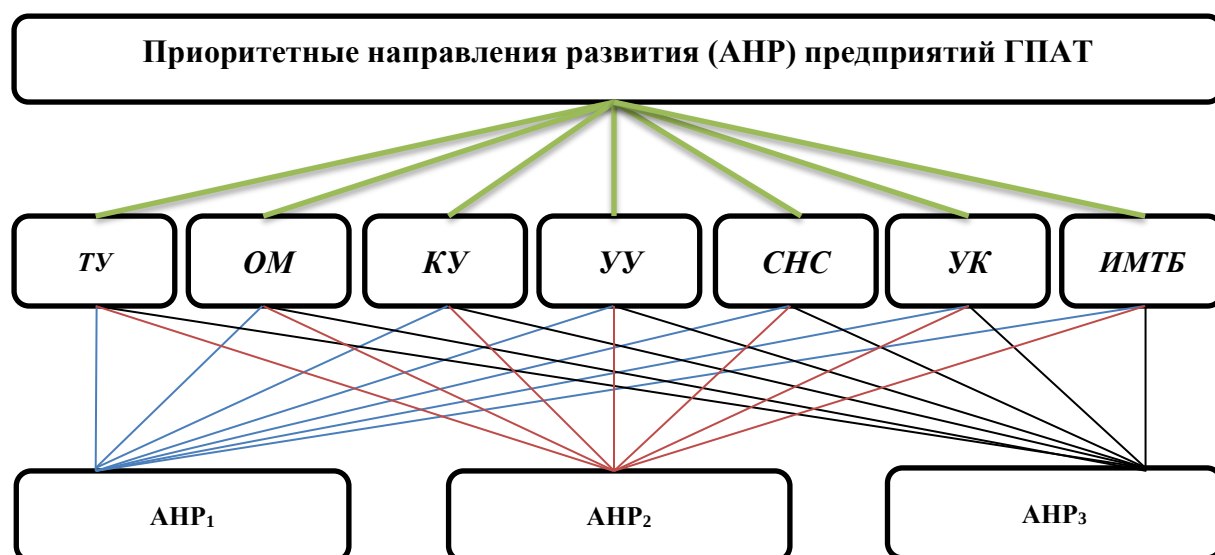


Рисунок 35- Дерево иерархии выбора приоритетных направлений инновационного развития ПГПАТ (составлено автором)

На следующем этапе используя результаты экспертной бальной оценки относительно инновационного развития ПГПАТ разрабатывается матрица попарных сравнений, результаты, которые представлены в таблице 3.11.

Таблица 3.11

Бальная оценка экспертов по критериям сравнений в парной матрице

Критерий оценки	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ
Тарифы на услуги ПГПАТ (ТУ)	1	1/8	1/7	1/5	1/8	1/7	1/8
Обеспеченность территории городскими маршрутами (ОМ)	8	1	1/4	1/3	1/4	1/5	1/6
Качество оказываемых услуг ПГПАТ (КУ)	7	4	1	1/7	1/5	1/8	1/7
Удовлетворенность пассажиров услугами ПГПАТ (УУ)	5	3	7	1	1/6	1/5	1/8
Соответствие уровни показателей работы ПГПАТ установленным нормам, нормативам и стандартам (СНС)	8	4	5	6	1	1/6	1/7
Уровень квалификация работников ПГПАТ (УК)	7	5	8	5	6	1	1/9
Уровень инновационности материально-технической базы ПГПАТ (ИМТБ)	8	6	7	8	7	9	1

Источник: составлено автором по результатам анкетных опросов

Расчеты выполнены с помощью формулы, приведенной в таблице 3.12 и определяем удельный вес каждой критерии выбора альтернативных направлений инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта.

Таблица 3.12

Методика расчета значений критериев выбора альтернатив

№	Показатели расчета	Обоз.	Формулы расчета
1	Показатели рангов парной матрицы	(a_{ij})	$a_{ij} = \frac{1}{a_{ji}},$
2	Собственные значения векторов матрицы	(W_i)	$W_i = \frac{S}{\sum_{i=1}^n S_i},$
3	Показатели приближенности к собственным рангам матрицы	(λ_i)	$\lambda_i = \sum_{i=1}^n S_i * W_i,$
4	Индекс согласованности	(I_s)	$I_s = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1},$
5	Отношение согласованности	(O_s)	$O_s = \frac{I_s}{M(uo)},$
Примечание: где, a_{ii} - отношение критерия i к критерию j. $a_{ii} = 1$. Sj – общая сумма -х элементов в каждом j-м столбце матрицы парных сравнений; M(uo) - среднее значение отношения согласованности.			

Источник: составлено автором используя: Фандеева Е.А., Харченко В.В. Применение метода анализа иерархий для выбора рекламной сети в интернете. -Киев: Национальный технический университет Украины. Радиоэлектроника, информатика, управления. 2014. №1. -С. 89-95, С.92.

Наконец, с помощью MS Excel определяем удельный вес критериев для выбора альтернативы инновационного развития ПГПАТ (табл. 3.13).

Таблица 3.13

Результаты расчета удельного веса критериев выбора альтернативы

Показатели рангов парной матрицы	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ	Сумма	W
Тарифы на услуги ПГПАТ (ТУ)	1,000	0,125	0,143	0,200	0,125	0,143	0,125	1,861	0,013
Обеспеченность территории городскими маршрутами (ОМ)	8,000	1,000	0,250	0,333	0,250	0,200	0,167	10,200	0,071
Качество оказываемых услуг ПГПАТ (КУ)	7,000	4,000	1,000	0,143	0,200	0,125	0,143	12,611	0,088
Удовлетворенность пассажиров услугами ПГПАТ (УУ)	5,000	3,000	7,000	1,000	0,167	0,200	0,143	16,510	0,115

Соответствие уровня показателей работы ПГПАТ установленным нормам, нормативам и стандартам (СНС)	8,00	4,00	5,00	6,00	1,00	0,167	0,11	24,278	0,169
Уровень квалификации работников ПГПАТ (УК)	7,00	5,00	8,00	5,00	6,00	1,00	0,11	32,111	0,224
Уровень инновационности материально-технической базы ПГПАТ (ИМТБ)	8,000	6,000	7,000	8,000	7,000	9,000	1,000	46,000	0,320
S	44,000	23,125	28,393	20,676	14,742	10,835	1,800	143,570	1,000
λ	0,570	1,643	2,494	2,378	2,493	2,423	0,577		
$\lambda_{\max}$		12,958			ИС	99,3%	ОС		75,2%

Источник: рассчитано автором используя MS Excel

Данные таблицы 3.13 свидетельствуют о том, что удельный вес критериев для выбора приоритетных направлений инновационного развития деятельности предприятий пассажирского автотранспорта, составляют: (W) ТУ-0,267 (26,7%), КУ-0,231 (23,1%), ОМ-0,207 (20,7%), УУ-0,126 (12,6%) и др.

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

Затем дается оценка полученных результатов решения задачи. На этом этапе проводится оценка выбора альтернативы с учетом каждой критерии оценки с помощью метода МАИ в виде парных матриц разброса оценки сравнения альтернативы, по каждой критерии выбора (табл. 3.14).

Таблица 3.14

Оценка результатов расчета согласованности критериев для выбора каждой альтернативы

Альтернатива		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
ТУ	АНР ₁	1,000	0,143	1,000	2,143	0,101	0,907
	АНР ₂	7,000	1,000	0,111	8,111	0,382	3,871
	АНР ₃	1,000	9,000	1,000	11,000	0,518	1,093
	S	9,000	10,143	2,111	21,254	1,000	5,871
	$\lambda_{\max} = 3,871$	ИС (%) = 43,5		ОС (%) = 75,1			

Альтернатива		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
ОМ	АНР ₁	1,000	0,250	0,200	1,450	0,067	0,673
	АНР ₂	4,000	1,000	0,111	5,111	0,237	2,430
	АНР ₃	5,000	9,000	1,000	15,000	0,696	0,912
	S	10,000	10,250	1,311	21,561	1,000	4,014
	$\lambda_{\max} = 4,014$		ИС (%) = 50,7		ОС (%) = 87,5		
КУ	АНР ₁	1,000	0,167	0,143	1,310	0,061	0,852
	АНР ₂	6,000	1,000	0,200	7,200	0,335	2,064
	АНР ₃	7,000	5,000	1,000	13,000	0,604	0,812
	S	14,000	6,167	1,343	21,510	1,000	3,728
	$\lambda_{\max} = 3,728$		ИС (%) = 36,4		ОС (%) = 62,8		
УУ	АНР ₁	1,000	0,200	0,167	1,367	0,061	0,729
	АНР ₂	5,000	1,000	0,125	6,125	0,272	2,505
	АНР ₃	6,000	8,000	1,000	15,000	0,667	0,861
	S	12,000	9,200	1,292	22,492	1,000	4,096
	$\lambda_{\max} = 4,096$		ИС (%) = 54,8		ОС (%) = 94,5		
СНС	АНР ₁	1,000	0,333	0,200	1,533	0,078	0,702
	АНР ₂	3,000	1,000	0,125	4,125	0,210	1,958
	АНР ₃	5,000	8,000	1,000	14,000	0,712	0,944
	S	9,000	9,333	1,325	19,658	1,000	3,604
	$\lambda_{\max} = 3,604$		ИС (%) = 30,2		ОС (%) = 52,1		
УК	АНР ₁	1,000	0,200	0,143	1,343	0,057	0,744
	АНР ₂	5,000	1,000	0,125	6,125	0,261	2,401
	АНР ₃	7,000	8,000	1,000	16,000	0,682	0,864
	S	13,000	9,200	1,268	23,468	1,000	4,009
	$\lambda_{\max} = 4,009$		ИС (%) = 50,5		ОС (%) = 87,0		
ИМТБ	АНР ₁	1,000	0,250	0,333	1,583	0,089	0,715
	АНР ₂	4,000	1,000	0,143	5,143	0,290	2,394
	АНР ₃	3,000	7,000	1,000	11,000	0,621	0,916
	S	8,000	8,250	1,476	17,726	1,000	4,024
	$\lambda_{\max} = 4,024$		ИС (%) = 51,2		ОС (%) = 88,3		

Источник: рассчитано автором используя MS Excel.

На основе данных табл. 3.15 проводится общая средневзвешенная оценка удельного веса каждой альтернативы (АНР₁-АНР₃) в виде матрицы парных сравнений.

Таблица 3.15

Результаты оценки расчета критериев выбора альтернатив

Направления	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ	W(a _{ij})	Доля	%
АНР ₁	0,076	0,067	0,061	0,061	0,078	0,057	0,089	0,013 0,071 0,088	0,073	7,27
АНР ₂	0,373	0,237	0,335	0,272	0,210	0,261	0,290	0,115 0,169 0,224	0,269	26,92
АНР ₃	0,552	0,696	0,604	0,667	0,712	0,682	0,621	0,320	0,658	65,81

Источник: расчеты автора

Результаты расчета удельного веса каждой альтернативы сформулируем в виде рис.36, для более наглядного выражения.

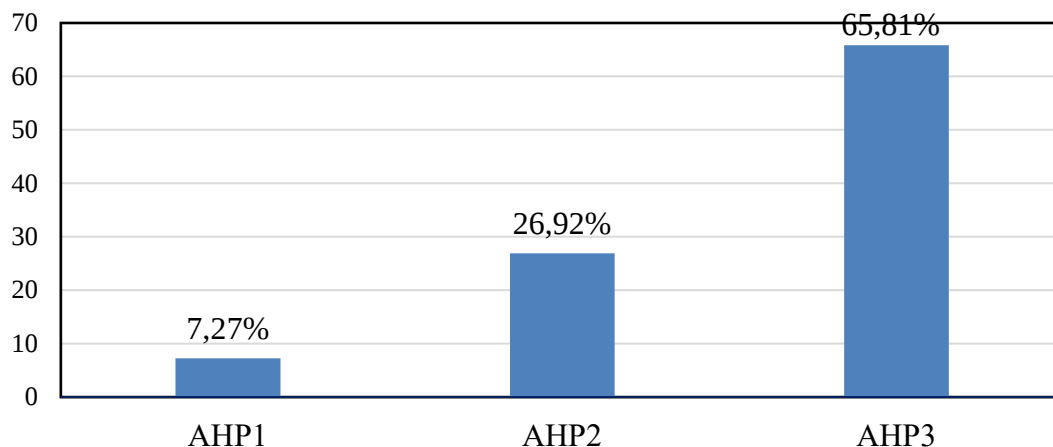


Рисунок 36- Результаты расчета удельного веса альтернативы приоритета инновационного развития предприятий ГПАТ (составлено автором)

В целом, результаты анализа МАИ показали, что эффективным направлением среди рассмотренных альтернатив является АНР₃ - Автоматизация организации управления предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта населению – 65,81%.

Другим важным этапом при формировании основных направлений устойчивого развития услуги предприятий ГПАТ считается разработка и реализация стратегии устойчивого развития предприятий города Душанбе.

На рисунке 37 приведена динамика изменения рекомендуемых основных показателей при разработке стратегии развития устойчивого транспорта в г. Душанбе.

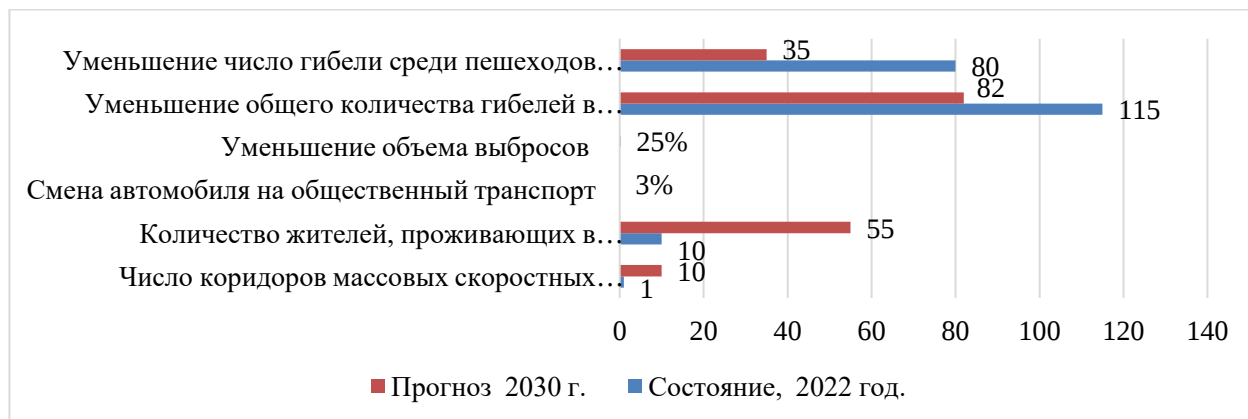


Рисунок 37 - Динамика основных показателей стратегии развития устойчивого пассажирского транспорта в городе Душанбе

Реализация указанных целей возможна при реализации научно-обоснованного сценария развития городского пассажирского транспорта в г. Душанбе и ее агломерации на перспективный период. На рисунке 38 приведен прогноз динамики удельного веса параметров городского пассажирского транспорта при реализации сценария развития в городе Душанбе. Кроме того, на рисунке 39 приведены результаты прогноза по реализации инерционной стратегии, а на рисунке 40 результаты прогноза по реализации устойчивого развития ГПАТ в г. Душанбе.

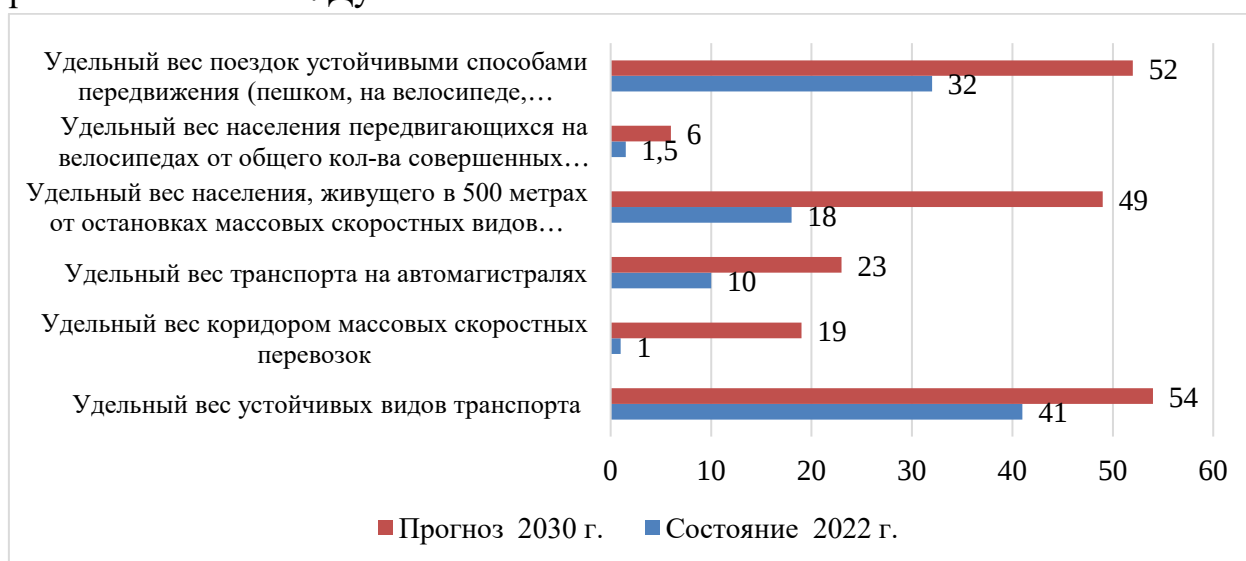


Рисунок 38 – Динамика удельного веса параметров городского пассажирского транспорта при реализации сценария развития в городе Душанбе

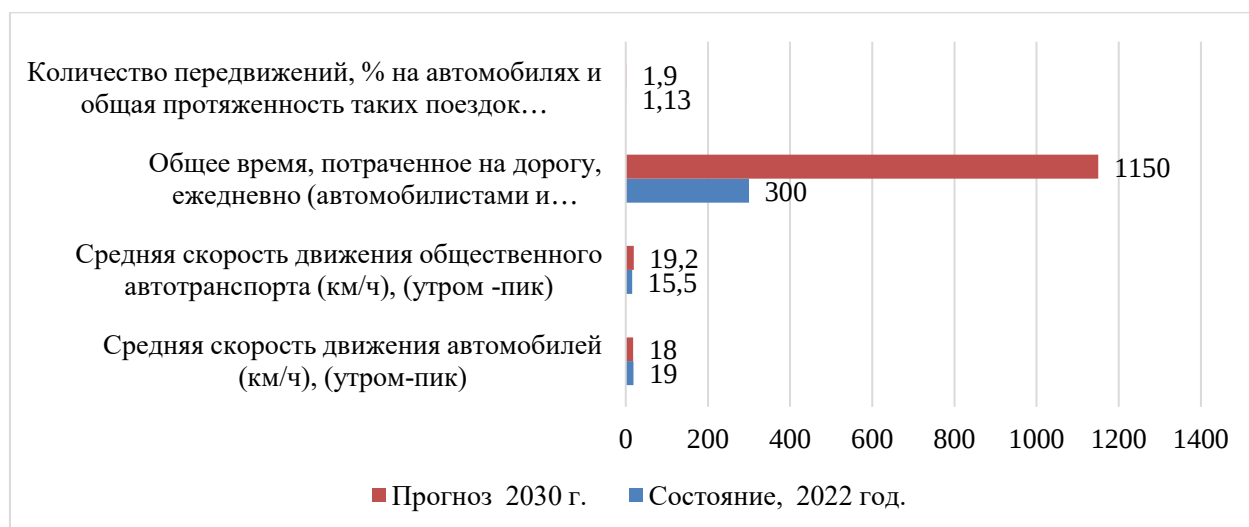


Рисунок 39 – Прогноз реализации сценария инерционного устойчивого развития ГПАТ в г. Душанбе

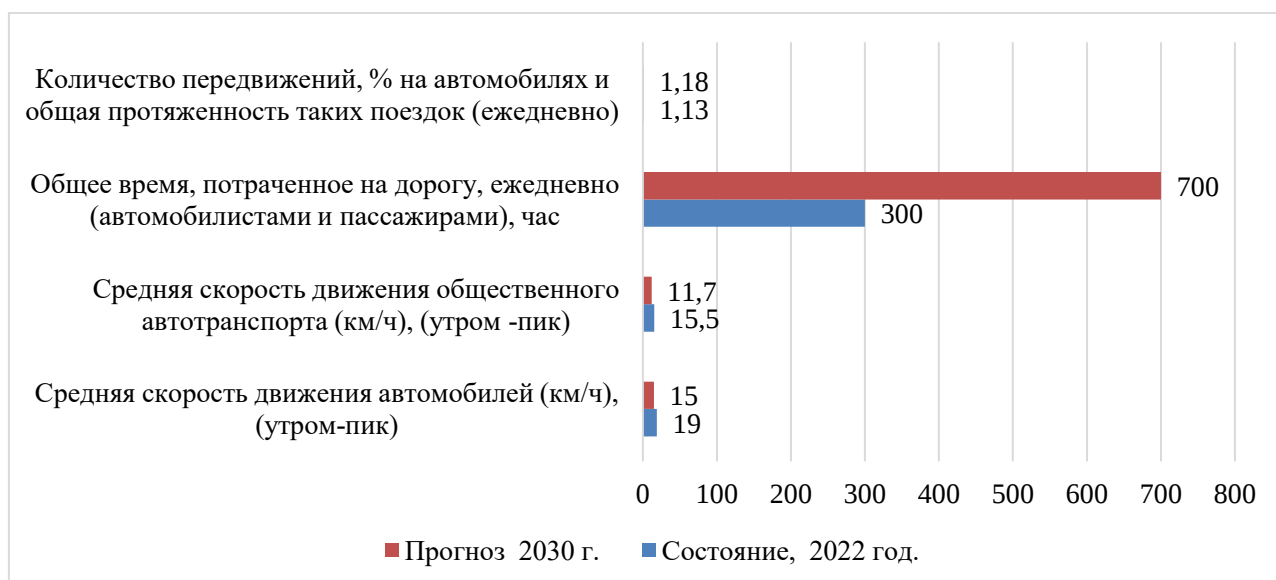


Рисунок 40– Прогноз реализации сценария устойчивого развития ГПАТ в г. Душанбе

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

С другой стороны, перспективное развитие ГПТ требует использования массовых коридоров общественного пассажирского транспорта в г. Душанбе на период до 2030 года. Основные параметры использования массовых коридоров представлены в таблице 3.16.

Таблица 3.16

Параметры, характеризующие использование массовых коридоров общественным пассажирским транспортом в г. Душанбе на период до 2030 года

№ пп	Показатели	Виды общественного транспорта	
1.	Размещение вида транспорта на территории города	I	На земельной поверхности
		II	На земельной поверхности
		III	На земельной поверхности
2.	Приоритет для эксплуатации при осуществлении пассажирских перевозок	I	Максимально возможный
		II	Частично
		III	Частично

3.	Эксплуатационная скорость подвижного состава	I	25-30 км/час
		II	20-25 км/час
		III	30-35 км/час
4.	Общая вместимость подвижного состава	I	250 чел.
		II	120-140 чел.
		III	200-250 чел.
5.	Среднее расстояние поездки	I	400-500 м
		II	300-500 м
		III	100-3000м
6.	Используемые источники питания	I	Электрическая энергия
		II	Различные виды энергии
		III	Электрическая энергия
7.	Число транспортных линий	I	2-4
		II	4-6
		III	2-4

Источник предложение автора.

Примечание: I- Легкий рельсовый транспорт; II - Скоростной автобусный транспорт; III- Метро.

Другим важным этапом при формировании основных направлений устойчивого развития услуг предприятий ГПАТ считается разработка и реализация стратегии устойчивого развития предприятий города Душанбе с учетом оценки землепользования и воздействия транспорта, внедрение автоматизации оплаты проезда, организация регулируемой и автоматизированной системы парковки и других направлений. Реализации указанных целей возможна при различных сценариях развития ГПТ, формирования массовых коридоров общественного транспорта, транспортно-дорожной сети, использования устойчивого транспорта, внедрения регулируемого уличного паркинга, совершенствования системы управления транспортными потоками; создания транспортного холдинга; развития государственно-частного партнерства, улучшения нормативно-правового регулирования, применения электронных билетов, развития сервиса, разработки новых стандартов по осуществлению пассажирских перевозок, развития транспортной инфраструктуры, приобретения новых автобусов и троллейбусов, модернизации предприятий городского автомобильного транспорта, применения легкого рельсового и скоростного автобусного транспорта, строительства метро и др.

В целом, совершенствование механизма устойчивого инновационного развития услуг предприятий ГПАТ г. Душанбе достигается на основе:

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

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

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Результаты проведенного исследования позволили сформулировать такие выводы и рекомендации:

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

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

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

системного подхода к обеспечению устойчивости инновационного развития позволило изучить научно-методические аспекты в организации управления городских автомобильных перевозок, установлены негативные причины, влияющие на их предоставление при предоставлении услуг в действующих маршрутах. Решение указанных вопросов связано с обоснованием и разработкой рекомендаций по совершенствованию параметров рынка услуг предприятий ГПАП при развитии рыночной конкуренции.

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

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

6. Разработка адаптивного механизма обеспечения устойчивого инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта предполагает учет совершенствования системы стимулирования

инвестиционной деятельности пассажирских предприятий на рынке услуг городского автомобильного транспорта, а также расчет оценочных параметров их функционирования. Рекомендуемый механизм жизнеспособен благодаря использованию существующей отечественной и зарубежной практики развития пассажирского транспорта, с учетом оценки особенности его развития и обоснования параметров работы предприятий, а также обоснования требуемых инвестиционных ресурсов и источников их выделения в перспективе в городе Душанбе.

7. Предложен подход в оценке экономической эффективности деятельности предприятий ГУП «Автобус -1», ГУП «Автобус-2» и ГУП «Автобус-3», предоставляющие услуги пассажирского автомобильного транспорта в г. Душанбе своевременно принять эффективные меры по повышению эффективности их функционирования и совершенствования механизма инновационного развития услуг этими предприятиями на основе исследования элементов ресурсного потенциала городских АТП, проведено их ранжирование экспертным методом, необходимость усовершенствования системы управления ГУП, учитывая их технический, кадровый, управленческий, инновационный и организационный потенциал. Дана оценка воздействия на ресурсный потенциал, обоснованы стратегические направления транспортного обслуживания, формирования и рационального использования ресурсного потенциала включающие: использование социально-экономических инструментов для улучшения результаты их работы и повышения эффективности их ресурсного потенциала; обеспечение конкурентоспособности и создание условий для стабильной работоспособности и финансовой независимости предприятий.

Кроме того, выделены эффективные механизмы социального и экономического развития кадрового потенциала предприятий предусматривающие: совершенствование административно-правовых и организационно-технических основ системы повышения уровня привлекательности основных должностей работников АТП; развитие системы

подготовки и переподготовки кадров для АТП учреждениями высшего профессионального образования; создание сети бизнес-инкубаторов, технологических парков, аутсорсинговых учреждений, объектов социальной инфраструктуры с целью улучшения результативности ГПАТ и предоставляемых ими услуг населению и экономики и др.

8. Уточнено, что препятствием для инновационного развития услуг считается нехватка финансовых ресурсов, убыточности предприятий и многие из них имеют ограниченные ресурсы для развития совершенствования инновационного процесса. С учетом этого важное место уделяется госинвестиционным программам развития автотранспортного комплекса, используя современные методы планирования, на основе чего приоритетными направлениями развития инновационной деятельности предприятий ГПАТ считаются:

1. формирование нормативно-правовой базы осуществления инновационной деятельности на предприятиях городского пассажирского автомобильного транспорта;

2. применение механизма форсайта для планирования деятельности предприятий и управления пассажирских перевозок, разработки механизма ценообразования на предоставляемые услуги предприятиями ГПАТ;

3. развитие системы планирования, организации управления транспортного процесса и логистики на АТП с целью повышения качества предоставляемых ими услуг пассажирам;

4. повышение эксплуатационной надежности подвижного состава на городских маршрутах, рационализации их структуры учитывая объемы пассажиропотоков;

5. совершенствование организационно-технического и технологического уровня предприятий и их конкурентоспособности на рынке услуг ГПАТ;

6. формирование рациональной инновационной инфраструктуры предприятий и повышения эффективности МТС и другие.

В целом, стимулирование инвестиционной деятельности ГПАТ может

включать комплекс мероприятий:

- создание на городском уровне государственных фондов поддержки, венчурных фондов, бизнес-инкубаторов для поддержки ПГАТ различных форм собственности;

- организация на республиканском и местном уровне механизма поддержки для приобретения ПГАТ подвижного состава используя «Trade-In», а также развитие сотрудничества с производителями автомобилей;

- реализация мероприятий по улучшению предпринимательской деятельности, улучшения лицензирования, стимулирования добросовестных предприятий при осуществлении пассажирских перевозок.

- предоставление налоговых льгот и преференций предприятиям ПГАТ, а также таможенных льгот для приобретения подвижного состава с электродвигателями, снижения вредного выброса в окружающую среду;

- совершенствование нормативно-правовых основ использования методов ускоренной амортизации ПГАТ и замены подвижного состава;

- оптимизация срока эксплуатации подвижного состава перевозчиками с целью стимулирования их замены при выполнении пассажирских перевозок;

- повышение роли местных органов исполнительной власти в решении вопросов стимулирования инвестиционной деятельности ПГАТ путем предоставления им на конкурсной основе госгарантий по реализации инвестпроектов, выпуска облигационных и целевых займов и др.

В целом, рациональное взаимодействие местных органов исполнительной власти и ПГАТ относительно инвестиционной деятельности способствует модернизации основных фондов, обеспечить социально-экономическую эффективность работы, использовать альтернативные виды топлива, электрической энергии, ресурсосберегающие технологий, минимизировать удельный вес издержек, обеспечить безопасность дорожного движения, уменьшить влияние пассажирского автотранспорта на окружающую среду и в целом повысить качество оказываемых услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта.

9. Обоснована необходимость выбора приоритетных направлений инновационного развития предоставления услуг предприятиями ГПАТ в г. Душанбе на основе использования метода матричного анализа иерархии, включающие:

- формирование оптимальной маршрутной схемы путем разработки рациональных автобусных и троллейбусных маршрутов, эффективной системы организации управления предоставления услуг предприятий ГПАТ;
- совершенствование единой автоматизированной системы организации управления предоставления услуг предприятиями ГПАТ населению;
- формирование современной системы оплаты проезда и выделения дотаций и субсидий на осуществление пассажирских перевозок;
- развитие новых форм организации перевозочных технологий в маршрутах, электромотобилизации, развитие электронной системы дорожных платежей и ее контроль в общественном городском пассажирском транспорте;
- совершенствование механизма устойчивого развития предприятий ГПАТ;
- формирование устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу;
- привлечение частного капитала для повышения эффективности государственно-частного партнерства и ее различных форм;
- ужесточение контроля за системой приоритета общественного транспорта и реализации стратегии цифровой трансформации на городском пассажирском транспорте;
- обоснование и расчет перспективных показателей функционирования современных видов ГПТ (метро, легкие виды рельсового транспорта) при реализации НСР-2030 года по обслуживанию населения

В целом, применение разработанных предложений и мероприятий, показывают важность предоставления социально-значимых услуг для населения города, улучшения качества услуг пассажирского автотранспорта при ограниченном финансировании за счет городского бюджета, что в целом

обеспечит создание благоприятных условий для развития ГПАТ и повысит эффективность деятельности этих предприятий в городе Душанбе.

Кроме того, внедрение на практике деятельности ГПАТ г. Душанбе мероприятий способствует совершенствованию организационно-экономического и управленческого механизма инновационной деятельностью предприятий, их устойчивому функционированию, а также повышению качества оказываемых услуг городскому населению, соблюдая стандарты и требования углубления рыночных преобразований.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абубакиров Я.Н. Методические подходы к разработке стратегии инновационного развития сферы услуг. Автореферат дисс...канд.экон.наук:08.00.05/ Ян Николаевич Абубакиров.-СПБ, 2013.-24 с.
2. Аганбегян А.Г. Инвестиции – основа ускоренного социально-экономического развития России/А.Г.Аганбегян // Деньги и кредит, 2012, № 5, - С. 10-16.
3. Агеев А., Громбал П. Стратегии, инновации, модели // Экономические стратегии. – 2007. - № 5-6. – С. 58 – 65.
4. Алабина Т.А. Региональная экономическая политика в развивающейся экономике: теория и практика (на материале Кемеровской области): монография. - Кемерово: Кемеровский гос. ун-т, 2011. - 260 с.
5. Алибаева М.М. Макроэкономический аспект логистической деятельности предприятий Республики Таджикистан // Материалы научно-практической конференции «Безопасность движение и инновационная деятельность на транспорте».- Душанбе,2017.-С.169-173.
6. Амонуллоев И.А. Интегральная оценка финансового состояния транспортного предприятия в обеспечение экономической безопасности/И.А.Амонуллоев// Вестник Российско-Таджикского (славянского) университета. 2011. - №1 (31). - С.77-83.
7. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В.Андрианов. -М.: Дело, 1998.-253 с.
8. Аникин Е.Н. Проблемы моделирования развития регионального транспортного комплекса/Е.Н.Аникин // Вестн. Чуваш.ун-та, - Чувашия, 2008. - №3. - С. 266-271.
9. Анисимов К.В., Лукинский В.С. Анализ себестоимости автомобильных перевозок западноевропейских стран и России/В.В.Анисимов, В.С.Лукинский.- М.: ИНИОН РАН. № - 49837.
10. Анискин Ю.П. Корпоративное управление инновационным развитием: монография. - М.: Омега-Л, 2007. - 411 с.

11. Артур А. Томпсон, Маргарет Питерс, Джон Гэмбл, А.Д. Стрикленд. Стратегический менеджмент. Создание конкурентных преимуществ.-Москва-Вильнюс,2015.-592с.
12. Балабанов И.Т. Инновационный менеджмент/ И.Т.Балабанов. - СПб.: Питер, 2001. -314с.
13. Барвелл Ф. Автоматика и управление на транспорте: Пер. с англ.2-е изд./ Ф. Барвелл. -М.:Транспорт,1990 -367 с.
14. Барышева А. Инновационный менеджмент/А.Барышева. – М.: Дашков и Ко, 2012. – 384 с.
15. Басовский Л.Е. Прогнозирование и планирование в условиях рынка/ Л.Е. Басовский. – М.: Инфра-М, 2007. -260 с.
16. Бармута К.А. Обеспечение устойчивого развития предприятия в условиях освоения инноваций//Вестник ДГТУ, 2010. Т.10. №8(51). Социально-экономические и общественные науки. - С.1274-1279;
17. Бахрамов Ю.М., Глухов В.В. Финансовый менеджмент/Ю.М.Бахрамов, В.В.Глухов. – СПб.: Питер, 2011. – 496 с.
18. Бегмуродов С. Ш. Организационно-экономические основы развития рынка пассажирских автотранспортных услуг (на материалах города Душанбе Республики Таджикистан). Дисс. канд. экон. наук: 08.00.05/ Сангинмурод Шамсидинович Бегмуродов.-Душанбе, 2016.-160с.
19. Беленский А.С. Коммуникация и транспорт/ А.С.Беленский. -М.: 1985. – 131 с.
20. Белобрагим В.Я. Региональная экономика: проблемы качества / В.Я. Белобрагим. - М. : АСМС, 2001. - С. 26.
21. Белов И. В., Персианов В. А. Экономическая теория транспорта в СССР- М.: Транспорт, 1993. - 415 с.
22. Бережная О.В. Формирование стратегий пространственного развития региональной транспортной системы в условиях риска: монография / О.В.Бережная. - Ставрополь: Изд-во Ставролит, 2012. - 173 с.

23. Бережная О.В. Региональный транспортный комплекс как территориальная социально-экономическая система/О.В.Бережная// ФГБОУ ВПО «СКГТУ». - Ставрополь, 2016. - №1 (17). - С.11-18.

24. Бляхман А.С. Инновационная система как социальный институт постиндустриальной информационной экономики//Проблемы современной экономики. - 2005. - № 3 [Электронный ресурс]. - Режим доступа: <http://www.m-economy.ru/art.php3?artid=20901>.

25. Бобоев О.Б. Методология адаптации предприятий системы промышленного производства к условиям рыночной экономики: Автореф. дисс. докт. экон. наук: 08.00.05/ Бобоев Олимджон Бобоевич. - Душанбе, 1993.-39 с.

26. Бобоев К.О. Эффективность Функционирования И Развития региональной транспортной инфраструктуры (на материалах Республики Таджикистан): дисс... канд экон.наук:08.00.05/ Комилджон Олимджонович Бобоев.-Душанбе, 2016.-217с.

27. Бовин А.А., Чередникова Л.Е., Якимович В.А. Управление инновациями в организации / А.А. Бовин, Л.Е. Чередникова, В.А. Якимович. – М.: Омега-Л, 2011. – 465с.

28. Богдан Н.И. Открытая модель инновационного процесса и трансформации индикаторов инновационного развития/Н.И.Богдан// Белорусский экономический журнал. - 2008. - №4. - С. 12-14.

29. Бойматов А.А. Региональный рынок: особенности и проблемы сбалансированности/ А.А. Бойматов. -Душанбе: Дониш, 1985 – 280 с.

30. Большаков А.М., Кравченко Е.А., Черникова С.Л. Повышение качества обслуживания пассажиров и эффективности работы автобусов/ А.М. Большаков, Е.А. Кравченко, С.Л.Черникова.-М.:Транспорт,1981.-206 с.

31. Бородин Ю.Г. Интерпретация понятия «модернизация» применительно к устойчивому развитию хозяйственного субъекта/ Ю.Г.Бородин, Е.И. Хабарова// Вестник МИТХТ, 2013, т. 8, № 2.-С. 103-106.

32. Будрина Е.В. Определение устойчивости рынка транспортных услуг: модели и примеры/ Е.В. Будрина // Вестник ИНЖЭКОНА (серия «Экономика»). – 2014. - вып. 1(68). - С.140-144.

33. Будрина Е.В., Будрин А.Г., Лукинский В.С., Лукинский В.В., и др. Развитие транспорта и логистики: выявление и оценка синергетических эффектов (коллективная монография)/ Е.В. Будрина, А.Г. Будрин, В.С. Лукинский, В.В.Лукинский. - СПб.: СПбГИЭУ, 2006. – 230с.

34. Бурдаков В.Д. Квалиметрия транспортных средств (Методика оценки эффективности использования)/ В.Д.Бурдаков. - М.: Стандартов, 1990. -160 с.

35. Бык Ф.Л., Китушин В.Г. Механизмы развития и управление ими/Ф.Л.Бык, В.Г.Китушин // Менеджмент в России и за рубежом. 2008. - № 4. - С.94-97.

36. Бычков В. П. Экономика автотранспортного предприятия/В.П. Бычков.- М.: ИНФРА-М, 2006. -384 с.

37. Варнавский В.Г. Партнерство государства и частного сектора: формы, проекты, риски/В.Г.Варнавский. -М.: Наука, 2015. -315 с.

38. Вельможин А.В. и др. Эффективность городского пассажирского общественного транспортаМОНОГРАФИЯ/А.В.Вельможин, В.А.Гудков, А.В.Куликов, А.С.Сериков.-Волгоград. Гос.тех.ун-т. Волгоград, 2002.-256с.

39. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом/ Е.П. Володин, Н.Н. Громов. - М.: Транспорт,1982.-224 с.

40. Галинина А.А. О сертификации услуг транспорта/ А.А.Галинина. // Сертификация, М: 1995 - № 4. - С. 33

41. Гальперин В. М., Игнатьев С. М., Моргунов В.И. Микроэкономика. Т. 2/ В.М. Гальперин, С.М. Игнатьев, В.И. Моргунов. - СПб.: Экономическая школа, 2002. -215 с.

42. Гальперин С.Б., Кеневич Е.С. Организация управления инновационным развитием в корпоративной структуре.- М.: Институт микроэкономики, 2007. –194 с.

43. Гамидов Г.С., Колосов В.Г., Османов Н.О. Основы инноватики и инновационной деятельности/ Г.С. Гамидов, В.Г. Колосов, Н.О.Османов. -СПб.: Политехника, 2000. -456с

44. Герасимов Б.Н., Герасимов К.Б. Эффективность экономических систем: монография/Б.Н.Герасимов, К.Б.Герасимов. (Серия «Энциклопедия управленческих знаний»). – Самара: НОАНО ВПО СИБиУ, 2013. – 252 с.

45. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте/ Б.Л. Геронимус. - М.: Транспорт, 1985. - 224 с.

46. Голиченко О.Г. Модернизация и реформирование инновационной стратегии России: проблемы и решения // Вопросы экономики. - 2010. - №8. – С. 41-53

47. Голиченко О.Г. Национальная инновационная система России и основные направления ее развития/О.Г.Голиченко// Инновации. – 2003. - №6. - С. 25-32

48. Голиченко О.Г. Национальная инновационная система России: состояние и пути развития/О.Г.Голиченко. -М.: Наука, 2006.- 395с.

49. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики: и начала, и фундамент/ А.Г. Гранберг // ЭКО. - 2001. - №9.- С.183-185

50. Гранберг А.Г. Движение регионов России к инновационной экономике/А.Г.Гранберг. - М.: Типография «Наука», 2006. - 400 с.

51. Громов Н.Н., Персианов В.А. Управление на транспорте/ Н.Н.Громов, В.А.Персианов. - М.: Транспорт,1990.-336 с.

52. Государственная программа развития транспортного комплекса Таджикистана на период до 2025 года.- Душанбе,2011.-38с.

53. Гудков В.А. Пассажирские автомобильные перевозки: Учебник для студентов вузов / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. - М.: Горячая линия - Телеком, 2004. - 446 с.;

54. Гукетлев Ю.Х. Регионализация как формирование территориальных транспортных систем/Ю.Х.Гукетов // Новые технологии. 2012. Вып. 1. -С. 92-95.

55. Гурнак В.Н. Транспортный комплекс региона/ В.Н. Гурнак. - М.: Знание, 1985.-64 с.

56. Гусаков М. Формирование потенциала инновационного развития / М.Гусаков //Экономист. -1999. - №3. - С 27 -34.

57. Джалилов У.Дж. Оценка потребности населения города Душанбе в услугах пассажирского транспорта в зависимости от их численности/ У.Дж. Джалилов, Г.З. Атобекова, А.А. Мирзоев, М.Г. Бобоев // Политехнический вестник (серия: инженерные исследования). – № 2(42), Душанбе: ТТУ, 2018. – С. 76-80.

58.Джалилов У.Дж. Методологические основы инноваций как фактор устойчивого развития социально-экономической системы/ У.Дж. Джалилов // Вестник Центра стратегических исследований при Президенте РТ. Таджикистан и современный мир, №2(78) 2022. -С. 102-110.

59. Джалилов У.Дж., Ходжаев П.Д. Формирование и развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в условиях рыночной экономики Республики Таджикистан: монография/ У.Дж. Джалилов, П.Д. Ходжаев. – Душанбе: «Ирфон», 2019. – 162 с.

60. Добродей В.В. Вопросы спецификации территориальных моделей развития транспортной инфраструктуры. - Екатеринбург: УрО РАН, 2004. - 66с.

61. Друкер П.Ф. Бизнес и инновации: пер. с англ./П.Ф.Друкер. - М.: ООО «И.Д. Вильяме», 2007. -С. 69.

62. Егоров А.Ю., Красовский А.С., Сафронова А.А., Сельсков А.В. Инновационное развитие экономических систем: теория и методология: под общ.ред. проф. А.Ю.Егорова и доц. А.А. Сафроновой. – М.: МЭСИ, 2015.-205 с.

63. Ефремова Е.Н. Государственное регулирование инновационной деятельности на транспорте / Е. Н. Ефремова // Механизмы устойчивого развития инновационных социально–экономических систем. Материалы V межд. науч.– практ. конф. (Бобруйск, 1 апр. 2010 г.). – Минск: БГЭУ, 2010. – С. 99–100.

64. Жемчугов А. М. Эффективность деятельности предприятия / А. М. Жемчугов // Российское предпринимательство. 2010. - № 7. - С. 39-42.
65. Жуков Е.А. Транспортный комплекс в структуре народного хозяйства (Вопросы теории и практики)/ Е.А. Жуков. -М.:Наука,1990.-160 с.
66. Завлин П.Н., Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н.Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998.-131 с.
67. Закон Республики Таджикистан “О транспорте”. //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -2000г., № 11, стр.507.
68. Закон Республики Таджикистан от 16 апреля 2012 года №822 «Об инновационной деятельности» -//Электронный ресурс/ Режим доступа: mmk.tj
69. Залманова М.Е. Логистика/ М.Е. Залманова. - Саратов: Саратовский гостехнический ун-т, 1995. -116 с.
70. Иванов И.А. Инновационный менеджмент/ И.А. Иванов. - Ростов н/Д: БАРО-ПРЕСС, 2001.- 226 с.
71. Иванова Н.И. Национальные инновационные системы/ Н.И. Иванова. - М.: Наука, 2002. – 246 с.
72. Ивуть Р.Б. Экономика автомобильного транспорта/ Р.Б. Ивуть. – Минск: БНГУ, 2007, -450 с.
73. Инновационный менеджмент: под ред. проф. В.А. Швандра, В.Я. Горфинкеля. - М.: Вузовский учебник, 2004.-113 с.
74. Инновационный менеджмент: концепции, многоуровневые стратегии и механизмы инновационного развития / Под ред. В.М. Аньшина, А.А. Дагаева. - М.: Дело, 2006.- 120 с.
75. Инновационный потенциал: современное состояние и перспективы развития: монография / В.Г. Матвейкин, С.И. Дворецкий, Л.В. Минько, В.П. Таров, Л.Н. Чайникова, О.И. Летунова. - М. : «Издательство Машиностроение-1», 2007. - 284 с.
76. Инновационное развитие сферы услуг и проблемы экономики труда в национальной экономике: Коллективная монография: под ред. Р.К. Раджабова. – Душанбе: «Ирфон», 2021.–С.339.

77. Кабинов В.А., Раджабов Р.К., Катаев А.Х. Основы рыночного планирования и управления автотранспортных предприятий/ В.А.Кабинов, Р.К.Раджабов, А.Х.Катаев. - Душанбе: Типография минобразования,1993.-128 с.

78. Казакова Н.В., Атоян В.Р. О некоторых подходах к анализу развития инновационных систем в глобализирующемся мире/ Н.В. Казакова, В.Р.Атоян // Инновации. - 2007. - № 3 (101). - С. 27-34.

79. Капустина Н.В., Кизян Н.Г. Раджабов Р.К., Гадоева Ф.С. Управление рисками снижения качества услуг пассажирского регулярного автомобильного транспорта при помощи моделирования прогнозирования спроса/ //Экономика и предпринимательства. № 6 (119) 2020.- С.1148-1152.

80. Карпов А. С. Стратегическое управление и эффективное развитие бизнеса /А. С. Карпов – Москва: Результат и качество, 2015. 528 с.

81. Касымова М.Х. Развитие организационно-экономического механизма управления инновационной деятельностью предприятий в условиях рыночной экономики (на примере пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области): дисс...канд.экон. наук:08.00.05/Мавджуда Халимовна Касымова.-Душанбе:РТСУ,2021.-181с.

82. Катаев А.Х. Транспортная инфраструктура рыночной экономики/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов. - Душанбе: Первая типография,1997.-110 с.

83. Катаев А.Х., Кабинов В.А. Транспортный рынок/ А.Х.Катаев, В.А. Кабинов. - Душанбе: Первая типография,1995.-188 с.

84. Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х. Основы транспортного обслуживания регионов/ А.Х.Катаев, Р.К. Раджабов, Х.Х. Хабибуллоев. – Душанбе: ТТУ, 2000. – 114с.

85. Кирьяков А.Г., Максимов В.А, Основы инновационного предпринимательства/ А.Г.Кирьяков, В.А.Максимов. - Ростов н/Д: Феникс, 2002. -315с.

86. Кистанов В. В. Региональная экономика России: [учебник] для вузов / В.В. Кистанов, Н.В. Копылов. - М. : Финансы и статистика, 2009. - 584с.

87. Ключков В.Н. Актуальные проблемы экономики и транспорта: Сборник науч. тр. - М-во образования Рос. Федерации. Саратов. гос. техн. ун-т, 2001.

88. Количественные методы в экономических исследованиях: под ред. М.В.Грачевой, Л.Н.Фадеевой, Ю.Н.Черемных. – М.:ЮНИТИ, 2004. -791с.

89. Колоколов В.А. Инновационные механизмы предпринимательских систем. -М.: Издательство Российской экономической академии, 2001. - 260 с.

90. Комарова И. А. Экономические методы управления качеством пассажирских автомобильных перевозок. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ И. А. Комарова. –М., 2007.-22 с.

91. Комилов С. Дж., Файзуллоев М.К. Основы развития инновационной деятельности предприятий/ С. Дж. Комилов, М.К. Файзуллоев. - Душанбе: «Ирфон», 2004.-118с.

92. Комилов С.Д. Проблемы повышения инновационной активности предприятия в Республике Таджикистан/ С.Д.Комилов// Проблемы современной экономики, 2009. -№1(29). -С. 12-15

93. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике/ С.Д.Комилов, Н.К.Каюмов, М.Н.Нурмахмадов. - Душанбе, 1998.-141 с.

94. Комилов С.Д., Файзуллоев М.К. Оценка инновационного потенциала социально-экономического развития региона/Социально-экономическое развитие государств Евразии.2013. - №11 - С.369-373

95. Комилов С.Д., Файзуллоев М.К. Формирование национальной инновационной системы Республики Таджикистан как условие модернизации экономики страны /Социально-экономическое развитие государств Евразии.2011. - №9 - С.216-219

96. Комилов С.Дж. Теория инновационного развития/ С.Дж. Комилов. Монография.-Душанбе, Шарки озоод, 2019.-264с.

97. Комчатных Е.В. Факторы инновационного развития транспортных предприятий//Экономика и банки.2018. - №1. -С.47-52.

98. Кондратьев Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения/Н.Д.Кондратьев. - М.: Экономика, 2002. -С. 370.
99. Котлер Ф. Основы маркетинга: Пер с англ. /Общ.ред. и вступ. сл. Е.М. Пеньковой. - М.: Прогресс, 1990.-637с.
100. Кравцова Е.Н. Инновационная деятельность предприятия / Е. Н. Кравцова, В. П. Воронин // Креативная экономика. 2008. - № 6. - С. 3-8.
101. Крылов Э.И. Анализ эффективности инвестиционной и инновационной деятельности предприятия [Текст] / Э.И. Крылов, В.М. Власова, И.В. Журавкова. –М.: Финансы и статистика, 2003.- 354с.
102. Кульман А. Экономические механизмы.– М.: Издат. группа «Прогресс»; «Универс»,1993. – 192 с.
103. Кутейников А.А. Технологические нововведения в экономике США/ А.А.Кутейников. - М.: Наука, 1990. – 253с.
104. Ланцов В.А. Методы научно–технического, экономического и социального прогнозирования/ В.А. Ланцов.-СПб: Из-во СПб УЭФ, 1993.-136 с.
105. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте/ В.Н. Лившиц. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.
106. Любанова Т.П., Мясоедова Л.В., Олейникова Ю.А. Стратегическое планирование на предприятии/Т.П.Любанова, Л.В.Мясоедова, Ю.А.Олейникова. - М.: Март, 2005.-245с.
107. Ляпина С. Ю., Баранчеев В. П., Гунин В. Н. Инновационный менеджмент // В кн.: Управление организацией: Учебник / Науч. ред.: Поршнев Анатолий Георгиевич, З. П. Румянцева, Н. А. Саломатин. М. : ИНФРА-М, 2016. - Гл. 4. - С. 298-406.
108. Мадунов А.С., Хончев М.А., Афонин С.Е. Зарубежный опыт эффективного функционирования предприятий сферы услуг/А.С. Мадунов, М.А. Хончев С.Е. Афонин//Бизнес в законе. Экономико-юридический журнал, №6, 2013.-С.208с. [Электронный ресурс]. Режим доступа-<http://cyberleninka.ru>. (дата обращения 25.11.2020).

109. Медынский В.Г. Инновационный менеджмент/ В.Г. Медынский. - М.: ИНФРА-М, 2008. -145с.

110. Менеджмент (современный российский менеджмент): учеб.пособие / Б. А. Денисов, М.Л. Разу, Ф.М. Русинов, Р. А. Фатхутдинов. - М. : ФБК «Пресс», 2000. - 504 с.

111. Мордовченков Н.В. Теоретические основы развития и повышения эффективности труда в отраслях экономики: регионально-инфраструктурный аспект: монография / Н.В. Мордовченков, Р.А. Рыбаков, В.В. Смирнов. -Н. Новгород: ВГИПУ, 2008. - 161с.

112. Морозова И.А. Маркетинговое обеспечение развития инфраструктуры рынка транспортных услуг: дисс. ... докт. экон. наук:08.00.05/ И.А. Морозова. - Волгоград, 2008. - 360с.

113. Мухамедьяров А.М. Инновационный менеджмент/ А.М.Мухамедьяров. - М.: ИНФРА-М, 2004. -С.8.

114. Мызрова О.А. Развитие и современное состояние теории инноваций/ О.А. Мызрова // Инновации. - 2006. - № 7 (94). - С. 81-82.

115. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. - Душанбе: «Контраст», 2016. – 103с.

116. Низомиддинов С.Ш. Организационно-экономические основы развития и размещения предприятий сферы транспортных услуг в условиях рыночной экономики (на материалах пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области Республики Таджикистан): дисс...канд.экон.наук/08.00.05/Сайфиддин Шарофиддинович Низомиддинов.- Душанбе,2017.-167с.

117. Низамова Т.Д. Приватизация и реструктуризация предприятий: теория и практика: Монография -Душанбе: «Ирфон», 2006.-163с.

118. Новиков Д.А., Иващенко А.А. Модели и методы организационного управления инновационным развитием фирмы. – М.: КомКнига, 2006. – 332 с.

119. Новикова Н.А. Разработка мероприятий по повышению эффективности процесса управления внедрением инноваций // Вестник

Поволжского государственного ун-та сервиса. Серия «Экономика». – 2014. – №5 (37). – С. 124–132.

120. Новоселов, А.С. Инновационная региональная система в УФО / М.В. Новоселов, А.А. Молякин, Е.В. Попов // Инновации. 2004. - № 10. - С. 4245.

121. Образцова Р.И., Кузнецов П.Г., Пшеничников С.Б. Инженерно-экономический анализ транспортных систем/ Р.И.Образцова, П.Г.Кузнецов, С.Б.Пшеничников. -М.: Наука,1990. -191 с.

122. Овчинникова Т. И., Королев О. П., Абарина Е. В. Интеллектуально-инновационные перспективы развития предприятий // Менеджмент в России и за рубежом. – 2007. - № 3. – С. 3 – 9.

123. Олдрич Х. Предпринимательские стратегии в новых организационных популяциях/Западная экономическая социология: Хрестоматия современной классики/Сост. и науч. ред. В.В. Радаев. Пер. М.С. Добрякова. М.: РОССПЭН, 2004. –С. 25

124. Олейник А.Н., Институциональная экономика: учебное пособие/ А.Н. Олейник. - М.: ИНФРА-М, 2002. - 416 с.

125. Олейников Е.А. Инновационный менеджмент: учебное пособие/ Е.А. Олейников. - М.: КНОРУС, 2005. -132 с.

126. Определение эффективности капитальных вложений на транспорте: под ред. Л.В. Канторовича, В.Н. Лившица: Сборник трудов в кн.8. - М.: ВНИИСИ, 1982.- 104 с.

127. Оценка эффективности инновационной деятельности: учебник / С. Н. Яшин, И. Л. Туккель, Е. В. Кошелев, С. А. Макаров, Ю. С. Коробова. – Нижний Новгород: Изд-во Нижегородского госуниверситета, 2018. – 409 с.

128. Панкратов Ф.Г. Коммерческая деятельность/ Ф.Г. Панкратов.– М.:Дашков и К,2008. -499с.

129. Панов А. И. Стратегический менеджмент/ А. И. Панов, И. О. Коробейников, В. А. Панов. Москва: ЮНИТИ-ДАНА, 2006. 303 с.

130. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте. ч.1/ С.А. Панов. - М.: Высшая школа, 1969. - 144 с.

131. Парахина В.Н., Новикова Е.Н. Развитие инфраструктуры коммерциализации результатов инновационной деятельности вузов: Научное издание. Монография. – Ставрополь: ИИЦ «Фабула», 2015.– 182 с.

132. Перспективное планирование транспортно-экономических связей в СССР // Коллектив авторов. Труды ИКТП. - М.: Транспорт, 1968. - 160 с.

133. Петров Ю. Н. Инновационная школа комплексной системы управления региональной инфраструктурой в условиях рынка/ Ю. Н. Петров, Н. В. Мордовченков // Менеджмент и государственное регулирование экономики: Сборник трудов I Международной НПК.- Н. Новгород: ВГИПА, 2004 215 с.

134. Пинаев М. А. Анализ проблем стратегического планирования на российских предприятиях / М. А. Пинаев // Экономические науки. 2007. - С. 235-238.

135. Политовская И.В. Финансовые аспекты осуществления инноваций на предприятиях транспорта: монография / И.В. Политовская, Д.Т. Хвичия.-М.: МАДИ, 2015. - 156с.

136. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан: под общей редакцией Ашурова А.А. Душанбе: Минавтотранс РТ, 2001. -45 с.

137. Пригожий А. Нововведения: стимулы и препятствия (социальные проблемы инноватики)/ А.Пригожий. -М: Политиздат, 1989.-367с.

138. Программа инновационного развития Республики Таджикистан на период с 2011 по 2020 гг. от 30 апреля 2011 года № 227.-Душанбе, 2011.-35с.

139. Пумбрасова Н.М. Экономическое обоснование стратегических программ развития предприятий городского пассажирского транспорта: автореферат дисс...канд.экон.наук:08.00.05/ Наталья Владимировна Пумбрасова.-Нижний Новгород, 2012.-22с.

140. Пути повышения эффективности работы автобусов на пригородных и междугородных сообщениях /Науч. рук. Сатторов Р.С., отв. исп. Раджабов Р.К. Отчет ТПИ № ГР 01850016294.-Душанбе,1986. -170 с.

141. Раджабов Р.К. Проблемы формирования и развития транспортной инфраструктуры: монография /Под ред. А.Х.Катаева. - Душанбе: Ирфон,1999. – 187с.

142. Раджабов Р.К. Региональные особенности развития рынка платных услуг: монография/ Р.К. Раджабов. -Душанбе: Ирфон, 2014.-190с.

143. Раджабов Р.К. Совершенствование планирования размещения предприятий пассажирского автобусного транспорта: дисс...канд. экон. наук/ Раджабов Раджаб Кучакович.- М., МАДИ, 1983.- 237 с.

144. Раджабов Р.К., Ашуров К.Р., Ниёзов З.С. Повышение эффективности устойчивого развития транспортных предприятий в регионе// Вестник ТГУК. №4-2013.-Душанбе: «СуманиКудрат», 2013.-С.86-97.

145. Раджабов Р.К., Рауфи А., Азизов Ф.Х. Исследование спроса и предложения на рынке транспортных услуг// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук .-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.52-56

146. Раджабов Р.К., Факеров Х.Н., Нурмахмадов М., Саидова М.Х. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития/ Р.К.Раджабов, Х.Н.Факеров, М.Нурмахмадов, М.Х.Саидова.- Душанбе: «Дониш», 2007.-544с.

147. Райзберг Б. А. Основы экономики / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский. -М.: ИНФРА-М, 2002.- 408 с.

148. Рауфи А. Транспорт в системе рыночной экономики: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора А.Х. Катаева. -Душанбе: «Ирфон», 2002. -255с.

149. Рихтер К.Ю., Минаев А.П. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов/ К.Ю.Рихтер, А.П. Минаев. -М.,1984. -84 с.

150. Рогова Е.М. Формирование и реализация механизмов технологического трансфера. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ.2005 – 198с.

151. Росвелл Р. Изменение характера инновационного процесса/Р.Росвелл.- М., 2010. 86с.

152. Рубцов А.Е. Стратегия управления транспортным предприятием/ А.Е. Рубцов.-Спб: СПбГИЭУ, 2007. -190 с.

153. Саидмуродов Л.Х., Бабаджанов Р.М. Таджикистан на пути национализации целей устойчивого развития/ЛХ. Саидмуродов, Р.М. Бабаджанов // Экономика Таджикистана, №2-2017. – Душанбе, 2017. - С. 9-21.

154. Саидова М.Х., Раджабов Р.К., Низомиддинов С.Ш. Формирование стратегии развития предприятия в условиях переходной экономики // Ученые записки (Худжанский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественных и экономические науки. - Худжанд, 2016. - №2(37). -С.78-91. С.118-122.

155. Сангинов О.К. Проблемы формирования и развития рынка транспортных услуг горных регионов: монография/ Под общ. ред. д.э.н., профессора М.П. Улицкого и д.э.н., профессора О.Б. Бобоева.- Душанбе: Ирфон, 2002.-125 с.

156. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов: дисс. ...докт. экон. наук:08.00.05 /Сангинов ОблокулКамарович. -Душанбе, 2003.-330с.

157. Санто Б. Инновация как средство экономического развития: пер. с венг/ Б. Санто. - М.: Прогресс, 1990.-236 с.

158. Сафронов Е.В. Транспортные системы городов и регионов / Е.В. Сафронов. - М.: АСВ, 2005. - 156 с.

159. Свечникова В.В. Организационно-экономический механизм инновационного развития корпоративных структур: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05. /В.В. Свечникова. -Екатеринбург, 2010. – 180с.

160. Совершенствование механизма управления инновационным развитием территории: монография / науч. ред. Х. С. Пак. - СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета управление и экономики, 2014. - 166 с.

161. Соколов Д., Титов А., Шабанова М. Предпосылки анализа и формирование инновационной политики/ Д.Соколов, А.Титов, М.Шабанова. СПб.: ГУЭФ, 1997.-250с.

162. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. - 400 с.

163. Статистический сборник: Таджикистан: 30 лет государственной независимости. – Душанбе, АСПРТ, - 2021. – 702 с.

164. Статистический ежегодник города Душанбе. -Душанбе ГУПСРПТ в г. Душанбе, 2021.-527с.

165. Стратегия цифровой трансформации: написать, чтобы выполнить /под ред. Е. Г. Потаповой, П. М. Потеева, М. С. Шклярчук. — М.: РАНХиГС, 2021. - 184 с

166. Суворова А.В. Ресурсы инновационного развития транспортного комплекса страны /А.В. Суворова// Энергия молодых – экономике России. Материалы XIV межд. науч.практ. конф. студентов и молодых ученых. – Томск: Изд-во ТПУ, 2012. – Т.1 – С. 197–198.

167. Твисс Б. Управление научно-техническими нововведениями: сокр. пер. с англ. / предисл. К.Ф. Пузыни. М.: Экономика, 1989. 271 с.

168. Терешина Н.П., Абрамов А.П., Галабурда В.Г., Рышков А.В. Методы оценки конкурентоспособности транспортной продукции с учетом внетранспортного эффекта/ Н.П.Терешина, А.П.Абрамов, В.Г.Галабурда, А.В. Рышков // Экономика железных дорог. 2002. -№ 4.-123 с.

169. Тренев Н.Н. Стратегическое управление/Н.Н.Тренев. М.: Приор, 2007.- 354с.

170. Трифилова А.А. Управление инновационным развитием предприятия /А.А. Трифилова. М.: Финансы и статистика, 2003. - 176 с.

171. Укрепление потенциала стран Центральной Азии для разработки политики устойчивой городской мобильности в отношении инициатив по каршерингу и карпулингу: ЕЭК ООН.-Женева:ООН, 2020.-121с.

172. Улицкий М.П. Совершенствование хозяйственного механизма социально – производственной системы городского пассажирского транспорта : автореф. дисс. ... докт. экон. наук : 08.00.05 / Улицкий Михаил Петрович - М., 1986. – 26 с.

173. Улицкая Н.М. Рыночные технологии управления имущественным комплексом городского общественного транспорта/Н.М.Улицкая.-М.: Экон-Информ, 2011.-265с.

174. Управление и организация в сфере услуг. Теория и практика. К. Хаксевер, Б. Рендер, Р. Рассел, Р. Мердик. - СПб. : Питер, 2002. - 752 с.

175. Усиченко Н.Г. Организационно-экономические основы регулирования системы городского пассажирского транспорта : автореф. дисс. ... канд. экон. наук : 08.00.05 / Усиченко Николай Григорьевич – СПб., 2000 - 21с.

176. Устойчивое развитие городов: коллективная монография / под ред. К. В. Папенова, С. М. Никонорова, К. С. Ситкиной. - М.: Экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова, 2019. - 288 с.

177. Уткин Э.А. Управление фирмой/ Э.А.Уткин. - М.: АКАЛИС, 1996. - 214с.

178. Файзуллоев М. К. Предпосылки инновационного развития экономики Таджикистана /Стратегии бизнеса: анализ, прогноз, управление (электронный научно-экономический журнал). - 2016. - №3(23).-С.26-30.

179. Файзуллоев М.К. Развитие инновационной деятельности в Таджикистане как условие экономического роста/Управленческие науки.№ 1-2015.-С.68-73.

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

176. Факеров Х.Н. Методология анализа и оценки системы показателей, характеризующих состояние и развитие рынка транспортных услуг//Экономика Таджикистана. – 2018. – Душанбе: Маориф, 2018. – С.29-41

177. Фалин С.А. Оценка конкурентоспособности пассажирских перевозок/ С.А.Фалин // Экономика железных дорог. - 1999. - № 12. -С.22.

178. Фалько С.Г. Оценка экономической эффективности мероприятий по разработке системы управления инновационными процессами / С.Г. Фалько // Маркетинг и маркетинговые исследования. - 2003. – № 4. - С. 35-42.

179. Фатхутдинов Р.А. Инновационный менеджмент: учебник для вузов / Р. А. Фатхутдинов. -СПб: Питер, 2013. 448 с.

180. Фохаков А.С. Экологические проблемы взаимодействия транспортно-технологических систем с окружающей средой// Бюллетень науки и практики. 2019. Т. 5. №2. С. 117-126. <https://doi.org/10.33619/2414-2948/39/16>.

181. Фурсов В.А. Формирование и функционирование регионального рынка транспортных услуг: теория, методы, модели: монография / В.А. Фурсов. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2011. – 348 с.

182. Хамроев Ф.М. Рынок транспортных услуг: состояние, проблемы и перспективы развития: под ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. - Душанбе: «Ирфон», 2020. -249с.

183. Хавин Д.В. Оценка экономического состояния предприятия для выбора направления реструктуризации Текст. / Д.В. Хавин // Экономические стратегии. 2004. - №5-6. - С. 90-92.

184. Хаггет П. Пространственный анализ в экономической географии: пер. с англ. / Под ред. В.М. Гохмана и Ю.В. Медведкова. - М.: Прогресс, 1968. - С. 77.

185. Харин А.А., Коленский И.Л. Управление инновациями: в 3 кн. К.1 Основы организации инновационных процессов / Под ред. Ю.В. Шленова. - М.: Высш. шк., 2003. -535с.

186. Хегай Ю.А., Девинаова В.В., Мухина К.А., Экономика предприятий автомобильного транспорта: учебное пособие / – Красноярск, Сибирский федеральный университет 2012.- 229с.

187. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

188. Ходжаев П.Д. Организационно-экономические аспекты функционирования рынка услуг пассажирского автотранспорта в Республике Таджикистан: монография/Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. – Душанбе: Ирфон, 2006. - 184 с.

189. Ходиев Д. А. Институциональная среда формирования и развития человеческого капитала // Вестник Воронежского государственного университета. Серия Экономика и управления.-2009.-№2. - 1,0 п.л.

190. Хусаинов М.К. Сфера услуг на современном уровне развития/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с.

191. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг/ М.К.Хусаинов. – М.: Компания Спутник +, 2005. -249 с

192. Чернов В. А. Теория экономического анализа: учебник. М: Проспект, 2017. – 384 с.

193. Чернов В.А., Морозова Н.А. Управление затратами: Учебник / В. А. Чернов, Н. А. Морозова; под ред. В. А. Чернова. ГРИФ ЭС УМО в системе ВО и СПО

194. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования/ Е.М. Четыркин. - М.: Статистика,1975. - 184 с.

195. Чуб Б.А. Управление инвестиционными процессами в регионе / Б.А. Чуб. - М. : БУКВИЦА, 1999. - 188 с.

196. Чулок А.И. Предпринимательство и инновации: стратегия инновационной деятельности / А. И. Чулок // Российское предпринимательство. 2000. № 4. С. 56-63.

197. Шабарова Э.В. Система пассажирского транспорта города и агломерации/ Э.В. Шабарова. -Рига 1981- 135 с.
198. Шамина Л.К. Теоретические аспекты функционирования инновационных процессов/Э.В.Шабарова. - СПб.: Наука, 2008.- 164с.
199. Шахов А.Ю. Управление инновационной деятельностью муниципального транспортного предприятия на основе моделирования финансовых результатов. Автореф. дисс...канд.экон.наук: 08.00.05/ А.Ю.Шахов -Орел, 2010.-24 с.
200. Шаховская Л.С., Попкова Е.Г., Гущина Е.Г. и др. Теория и методология исследования социально-экономического потенциала Волгограда: Монография / Л.С. Шаховская, Е.Г. Попкова, Е.Г. Гущина / ВолгГТУ. - Волгоград, 2002. -С.7.
201. Шумпетер И. Теория экономического развития/ И.Шумпетер. - М.: Прогресс, 1982. -235с.
202. Эйхлер Л.В. Экономический механизм управления интеграционными процессами на автомобильном транспорте // Вестник СибАДИ. – 2010. - № 4 (18).- С. 94-88.
203. Эрроу К. Информация и экономическое поведение [Текст] /К.Дж. Эрроу // Вопросы экономики.- 1995.-№5.-С.98-107.
204. Ядгаров Я.С. История экономических учений/ Я.С. Ядгаров.–М.: Экономика,1996. –249 с.
205. Ясин Е. Условия инновационного развития и необходимые институциональные изменения/Е.Ясин // Проблемы теории и практики управления. 2007. - №7. - С. 8-20.
206. Freeman C. Technikal Innovation, Diffusion and Long Wave/ C. Freeman. // The Long Wave Debate. - 1987.-267p.
207. Medema, S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theoryof Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007.–Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.

208. Medema S.G. The Hesitant Hand: Mill, Sidgwick, and the Evolution of the Theory of Market Failure / S.G. Medema // History of Political Economy. – 2007.–Vol. 39. – №. 3. – P. 331–358.

209. Nelson R. (ed). National Innovation Systems.A Comperative Analysis. Oxford: Oxford University Press, 1993.

210. Porter, M. E. Toward a new conception of the environment–competitivenessrelationship / M. E. Porter, C. Van der Linde // Journal of economic perspectives. – 1995.–Vol. 9.– №.4.– P. 97–118.

211. Regional Policy: Readings in Theory and Applications / Ed. by Friedman J., Alonso W. - Cambridge, London, 1975;

212. Rosenberg N. Inside the Black Box: Technology and Economics. - London: Cambridge University Press, 1982. - 211 p.

213. Tanaka N., Glod M., Golt F., ect. «OSLO Manual: Proposed Guidelines For Collecting And Interpreting Technological Innovation Data». 2005. 2012 Auth.

214. Transport and Innovation: Towards a view on the roleof public policy. Электронный ресурс] // International Transport Forum, OECD, 2010. – Режим доступа: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/10fp09.pdf>-P.7-8.

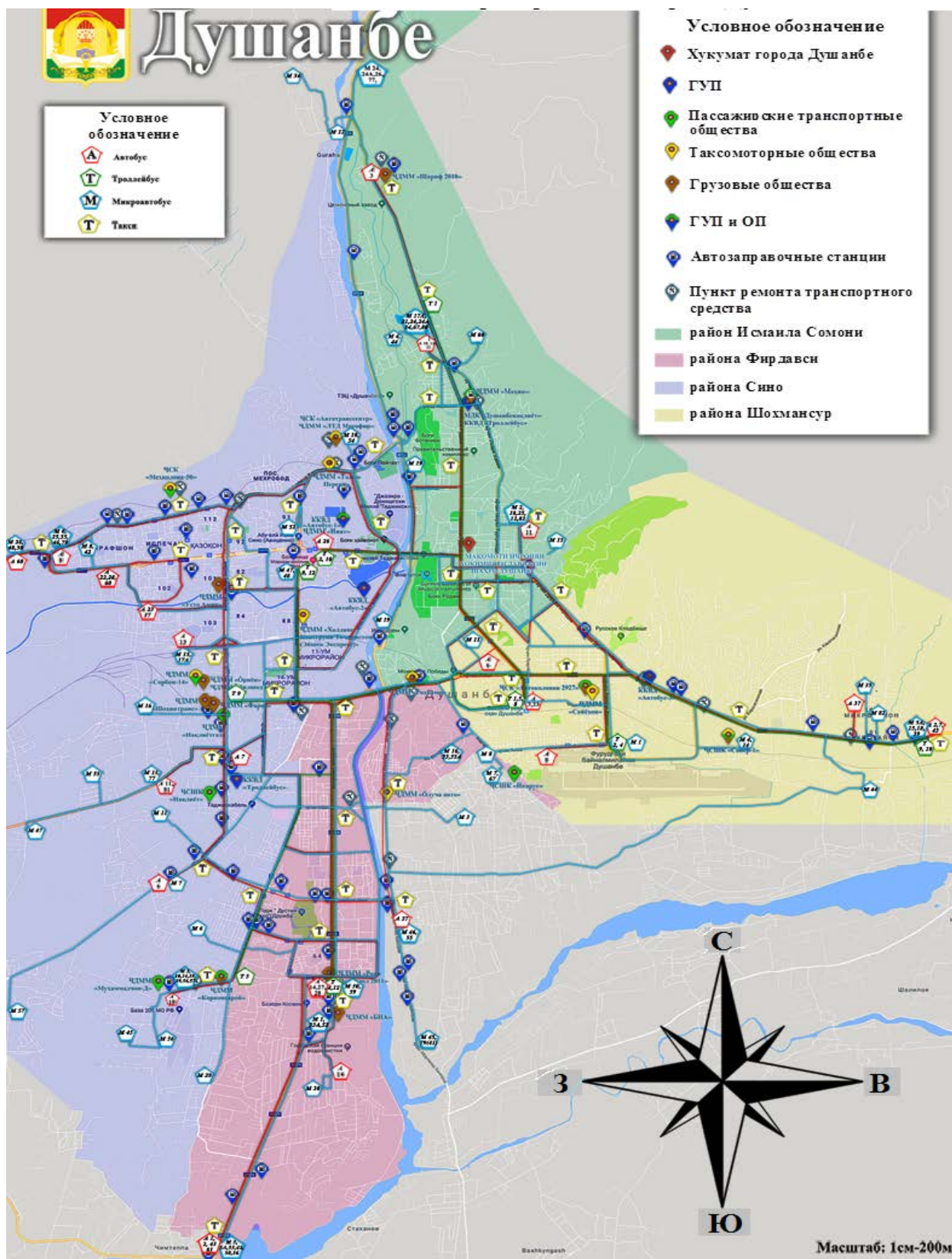


Рисунок 1 –Схема размещения предприятий городского транспортного комплекса в городе Душанбе и ее районах

Приложение 2

Таблица 1

Удельный вес видов транспорта в общем объеме перевозок и пассажирооборота
в г Душанбе

№ п/п	Вид городского транспорта	Объем перевозок, млн. пассажиров	Удельный вес, %	Пассажирооборот, тыс. пассажиро-километр	Удельный вес, %
1	Автомобильный транспорт общего пользования	126,75	45,40	1565,1	65,82
2	Ведомственный автомобильный транспорт	20,74	7,50	196,1	8,25
3	Частный автомобильный транспорт	131,71	47,10	616,6	25,93
	Общий объем	279,20	100,00	2377,8	100,00

Источник: расчеты автора на основе данных ГПАТ

Таблица 2

Количество транспортных средств в ГУП г. Душанбе
(по состоянию на 01.01.2022г.)

Наименование предприятий	Количество транспортных средств, ед.	
ГУП «АВТОБУС-1» «ISUZU CITY PORT»	10	260
«ISUZU CITY BUS»	30	
«AKIA»	55	
«Икарус»	10	
«ЛиАЗ»	145	
«ПАЗ»	10	
ГУП «АВТОБУС-2» «ISUZU CITY BUS »	24	131
«Китайский автобус»	16	
«ПАЗ»	39	
«AKIA»	50	
«SAZ»	2	
ГУП «АВТОБУС-3» «ГАЗел »	30	
«ПАЗ»	30	
«AKIA»	27	
«SAZ»	2	
ГУП «ТРОЛЛЕЙБУС» «Депо-1»	53	105
«Депо-2»	52	
Всего	585	

Таблица 3

Характеристика троллейбусных маршрутов в г. Душанбе
(по состоянию на 01.01.2022г.)

№ п/п	№ маршрут	Наименование маршрут	Протяженность маршрута (км)
1	1	Парк Айни – ж/д Вокзал	8,5
2	2	Аэропорт – 102 мкр	12,9
3	4	Аэропорт – Гулбутта	13,9
4	5	Гипрозем – ж/д Вокзал	20,6
5	8	Карияи Боло – ж/д Вокзал	8,4
6	9	Масложиркомбинат – Обшорон	12,9
7	10	Обшорон – 82 мкр	14,3
8	12	Гулбутта – ЦУМ	13,3
		Всего	104,8

Таблица 4

Характеристика автобусных маршрутов в г. Душанбе
(по состоянию на 01.01.2022г.)

№ п/п	№ маршрут	Наименование маршрут	Длительность маршрут (км)
1	1	ул. Гагарин – Южный терминал	24,5
2	2	Восточный терминал - Южный терминал	22,5
3	3 ^a	Цементзавод – ж/д Вокзал	11,1
4	6	Чортут – Национальный банк	13,0
5	7	Восточный терминал – Масложиркомбинат	17,4
6	8	Зарафшон 2 – Старый аэропорт	15,9
7	11	Рынок «Мехргон» - Торговый центр «Балх»	18,2
8	13	Бунёдкорон – ул. Гагарин	11,9
9	14	Диагностический технический центр - Гулбутта	5,6
10	18	ул. Гагарин - Пахтакор	19,5
11	22	Испечак - ул. Гагарин	15,3
12	23	104 мкр – ж/д. Вокзал	9,1
13	26	Дом писателей – 102мкр	8,2
14	27	ЗАО «Терминал» - Диагностический технический центр	8,8
15	28	Испечак - Южный терминал	23,9
16	37	Бунёдкорон - Каротегин	14,0
17	43	Восточный терминал - Южный терминал	24,1
18	60	Зарнисор - Шохамбари	17,7
19	81	Торговый центр «Балх» - Южный терминал	16,5
		Всего	297,2

Таблица 5

Характеристика микроавтобусных маршрутов в городе Душанбе
(по состоянию на 01.01.2022г.)

№ п/п	Номер маршрута	Наименование маршрут	Протяженность маршрута (км)
1	1 ^З	Аэропорт – Гулбутта	18,0
2	2 ^З	Пахтакор - Мехргон	16,8
3	4	ул. Пролетар – Чаноро	12,0
4	5	Шодиёна – Южный терминал	12,5
5	5 ^А	Восточный терминал – Южный терминал	23,7
6	6	Зарафшон 2 – ул. А. Балъами	17,7
7	7	Чортут - Маърифати	11,4
8	8 ^З	Зарафшон – Китай базар	16,4
9	10 ^З	Физкультурный институт - Пахтакор	18,3
10	11	ул. Истарафшан – Арбоб-Хогун	11,6
11	12	Озера Чорбог - ул. Гагарин	19,9
12	13	Средней школа №61 – Торговый центр «Балх»	12,9
13	14 ^З	Чанорро – Пахтакор	17,0
14	15	103 мкр – Терминал «Озод-транс»	18,6
15	16	Чортеппа – ул. Фучик	16,4
16	17	ул. Гагарин – 103 мкр	13,7
17	17 ^А	ул. Гагарин – 103 мкр	12,2
18	18	Рынок Мехгон - Восточный терминал	10,2
19	19	Парк Хайём - Пахтакор	19,9
20	21	ул. Гагарин (кольцевой)	8,4
21	22	ул. Мухаммадиев (кольцевой)	20,3
22	24	ул. Гагарин – дом отдыха «Бофанда»	13,5
23	24 ^А	ул. Гагарин - Сабззор	9,7
24	25 ^З	Зарафшон - Мехргон	18,5
25	26	Национальный парк - дом отдыха «Шарора»	19,7
26	29	Пахтакор – Сарикишти	12,2
27	30	Диагностический технический центр – Детсад № 31	10,0
28	33	ул. Фучик 60/1 - Южный терминал	18,1
29	33 ^Б	ул. Фучик 60/1 - Гулбутта	16,7
30	34	ул. Гагарин – Чормагзакони поён	8,1
31	35	Зарафшон 2 - Ховарон	25,5
32	39	Диагностический технический центр – Восточный терминал	16,9
33	42	Зарафшон 2 - Южный терминал	24,7
34	44	ул. Пулод Толис – Масджид Мавлоно Якуби Чархи	16,8
35	45	Махмадшохи боло - Ленинград	19,4
36	46	Зарафшон - ЗАО «Терминал»	15,5
37	47	Навобод ул. Кайхон – ж/д Вокзал	14,5
38	50	Чорякорон – терминал ЗАО «Фароз»	25,5
39	52	Столовая «Райхон» - Гулбутта	15,8
40	54	Пахтакор – Институт физкультуры	19,4
41	55	Джуйбодом – ЗАО «Терминал»	11,5
42	53	Пос. Чортут - Гулбог	20,6
43	56	Операционный центр им. Ахмадшохи Масъуд - Южный терминал	13,5
44	67	ул. Гагарин - Маърифат	14,8
45	77	Торговый центр «Балх» - Джангалак	21,7
46	79	Зарафшон 2 – Ленинград	21,2
47	80	ул. Гагарин – Село Чавалай р-н Рудаки	5,0
48	82	Рынок «Мехгон» - Ховарон 13, 14 и 15	12,6
49	88	Южный терминал – Государственное фармацевтическое агентство	24,0
Всего			793,3

Таблица 6

Использование транспортных средств и троллейбусов на маршрутах города Душанбе (с 16 по 30 января 2022 года)

№ п п	Но- мер	Наименование маршрутов	Пот реб- ное кол- во, ед.	по дням недели														
				16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	26	27	28	29	30
ГУП «АВТОБУС-1»																		
1.	3 ^А	Цементный завод-Ж/Д вокзал	26	25	25	22	20	25	22	25	25	25	22	20	25	25	25	25
2.	6	Чортут- НБТ	6	9	9	8	2	9	8	9	9	9	7	2	10	10	9	9
3.	8	Зарафшон-2 – Аэропорт	34	32	32	26	22	32	26	32	32	32	26	22	32	32	31	31
4.	11	Рынок «Мехргон»–Торговый центр «Балх»	4	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1	3	1	1	1	3
5.	18	ул. Гагарин–пос.Пахтакор	40	31	31	27	24	31	26	31	31	31	26	25	31	31	31	31
6.	26	Дом союза писателей –102 мкр	6	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
7.	28	Испечак- Южный терминал	40	26	23	30	32	29	26	26	27	26	30	32	26	24	24	26
8.		Всего	182	130	124	118	108	130	112	131	131	130	116	108	140	136	134	138
Коэффициент использования автобусов на линии				0,71	0,68	0,62	0,59	0,71	0,62	0,72	0,72	0,71	0,64	0,59	0,77	0,75	0,74	0,76
ГУП «АВТОБУС-2» (микроавтобусы)																		
	1	ул. Гагарин- Южный терминал	26	17	18	16	17	18	15	18	18	19	17	18	17	18	20	19
2.	2	Восточный терминал- Южный терминал	30	17	17	18	17	19	16	19	18	18	19	17	20	18	16	18
3.	7	Обшорон–Масложиркомбинат	14	11	12	10	9	11	8	12	11	11	11	8	10	9	9	11
4.	22	Испечак– ул. Гагарина	17	12	12	10	2	12	2	12	12	12	10	2	12	12	12	12
5.	81	ТЭЦ «Балх»- Южный терминал	16	1	1	1	1	1	2	1	1	3	2	2	1	1	1	1
6.		Всего	103	58	60	55	46	61	43	62	60	63	59	47	60	58	58	61
Коэффициент использования микроавтобусов на линии				0,56	0,58	0,53	0,45	0,59	0,42	0,60	0,58	0,61	0,57	0,46	0,58	0,56	0,56	0,59

7.		ГУП «АВТОБУС-3» (микроавтобусы)																
8.	18	Рынок «Мехргон»- Восточный терминал	30	30	30	30	25	30	30	30	30	30	30	25	30	30	30	30
9.		Всего	30	30	30	30	25	30	30	30	30	30	30	25	30	30	30	30
Коэффициент использования микроавтобусов на линии				1,00	1,00	1,00	0,83	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	0,83	1,00	1,00	1,00	1,00
ГУП «АВТОБУС-3» (микроавтобусы)																		
1.	37	Бунёдокрон – Каротегинский поселок	26	14	14	12	10	14	12	13	13	14	13	7	13	13	14	14
2.	43	Восточный терминал- Южный терминал	26	20	20	13	12	20	13	20	20	20	13	13	20	20	20	20
3.		Всего	82	64	64	55	47	64	55	63	63	64	56	45	63	63	64	64
Коэффициент использования транспортных средств				0,78	0,78	0,67	0,57	0,78	0,67	0,77	0,77	0,78	0,68	0,55	0,77	0,77	0,78	0,78
ГУП «ТРОЛЛЕЙБУС»																		
1.	1	Парк С. Айни- Ж/Д вокзал	22	18	18	19	15	18	18	18	19	18	17	12	18	18	18	18
2.	4	Аэропорт – пос. Гулбутта	10	10	10	8	7	10	10	10	11	9	10	10	10	10	10	10
3.	5	Гипрозем городок- Ж/Д вокзал	10	4	5	4	5	4	4	5	5	6	4	4	4	4	6	6
4.	9	Масложиркомбинат – Обшорон	10	3	3	3	7	3	3	3	3	6	6	5	3	4	4	6
5.	10	Обшорон- 82 мкр.	10	10	10	10	8	10	10	11	10	10	10	7	10	11	10	10
6.	12	Гулбутта- Центральный универмаг	10	10	10	10	10	11	10	11	11	11	11	10	11	12	11	12
		Вторая смена:	12	10	10	10	10	9	5	9	9	9	11	10	10	8	9	10
		Всего	84	65	66	64	72	65	60	67	68	69	69	60	66	67	68	72
Коэффициент использования троллейбусов на линии				0,77	0,78	0,76	0,86	0,77	0,71	0,79	0,80	0,82	0,82	0,71	0,78	0,79	0,80	0,86

Таблица 7

**Использование транспортных средств частного транспорта в микроавтобусных маршрутах города Душанбе
(с 16 по 30 января 2022 года)**

№ пп	Номер марш- рутов	Наименование маршрутов	Потреб ное кол-во, ед.	по дням недели														
				16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	26	27	28	29	30
ОАО «АВТОКОЛОННА 2927»																		
	8	Зарафшон – Китай-базар	80	71	71	60	50	72	70	72	72	72	60	50	72	73	72	72
	33	Ул.Фучик 60/1 - Южный терминал	30	45	45	35	35	45	40	44	44	44	40	35	44	44	44	44
	33А	Ул. Фучик 60/1- пос. Гулбутта	40	32	32	30	30	32	30	32	34	34	30	30	33	33	33	34
	39	Центр технический диагностики - Восточный терминал	50	50	50	40	30	50	48	50	50	50	40	30	50	50	50	50
АОО «САЙЁР-1»																		
	4	Ул. Пролетар-пос.Чаноро	26	24	24	22	14	22	24	24	22	22	22	18	23	24	24	22
	44	Ул. П. Толис-Мечеть Мавлоно Яъкуби Чархи	20	7	8	6	5	7	4	8	6	6	6	6	6	7	8	8
7	82	Рынок «Мехргон» - пос. Ховарон	20	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	3	3	3	3	3
ЗАО «МЕХКАЛОННА 50»																		
9	26	Национальный парк – ост. «Шарора»	67	49	49	42	35	49	49	49	49	49	42	36	49	49	48	49
ООО «ИКАРУС»																		
10	7	Пос. Чортут-пос.Маърифати	38	36	36	36	29	37	36	36	36	37	34	26	26	36	36	36
11	67	Пос Гагарина-пос. Маърифати	38	40	40	41	30	42	43	43	42	41	40	30	41	40	41	40
12	13	Школа №61 – ТЭЦ «Балх»	55	50	55	50	38	50	51	52	51	50	50	39	52	52	52	51
ООО «КОРВОНСРОЙ»																		
13	3	П.Шодиёна- Южный терминал	10	6	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
14	5А	Восточный терминал - Южный терминал	60	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	54	54	54
15	10	Институт физкультуры- пос. Пахтакор	65	65	65	55	45	65	65	65	65	55	44	65	65	65	65	65

16	35	Пос.Зарафшон-2 пос. Ховарон	25	16	14	12	12	16	16	16	16	16	14	12	16	16	16	16
17	30	Центр технической диагностики –Детский сад №31	10	18	18	18	17	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
ООО «НАКЛИЁТ ГАЗ 2004»																		
18	11	Ул. Истаравшан 12 – пос. Арбоб-Хотун	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
19	79	Пос. Зарафшон -2 - Национальная столовая	50	9	10	10	10	11	6	10	10	9	8	10	10	10	11	11
ООО «НИЯТ»																		
20	12	Озера Чорбог-пос.Сурхоб	24	27	27	22	19	26	26	26	26	26	24	19	26	26	26	26
21	13	Аэропорт-пос.Гулбутта	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
22	14	Пос.Чаноро -пос. Пахтакор	65	60	60	50	45	60	50	60	60	60	45	45	60	60	50	60
ООО «СОРБОН 14»																		
23	15	103 мкр- терм. «Озод-транс»	80	87	87	65	50	88	88	87	85	87	60	50	87	87	87	87
24	46	пос. Зарафшон- ЗАО Терминал	80	87	87	65	50	88	88	87	85	86	60	50	87	87	88	88
25	47	пос.Навобод- Мединститут	20	22	21	18	18	22	22	21	21	21	18	18	21	21	21	21
26	48	Привокзальный площадь - Мединститут	20	23	21	18	18	21	21	22	22	22	18	18	22	22	22	22
ООО «КОРВОН- НАКЛИЁТ ХИЗМАТРАСОН»																		
27	42	пос. Зарафшон-2 – Южный терминал	40	39	39	38	39	25	42	39	38	38	34	18	32	37	36	30
ООО «Махин»																		
28	17 ^А	ул.Гагарина- 103 мкр.	88	62	60	55	43	61	60	61	60	61	54	42	63	62	60	61
29	21	ул.Гагарина (колцевой)	12	13	14	12	10	14	13	12	14	13	11	10	15	14	14	15
30	24	ул.Гагарина- Бофанда	20	10	10	8	8	10	10	10	10	10	9	8	10	10	10	10
31	24 ^А	ул.Гагарина- пос.Сабзор	6	6	6	5	5	6	5	6	5	6	5	5	5	5	6	6
32	34	ул.Гагарина-пос.Нижний Чормагзак	24	17	16	15	14	18	16	17	18	17	15	13	17	17	16	17
33	80	ул.Гагарин- село Чавала	6	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
ОАО «НАКЛИЁТ»																		
34	19	Парк «Хайём»- пос. Пахтакор	80	80	80	80	50	81	70	80	80	80	80	50	81	80	80	80
35	50	пос.Чоряккорон-ЗАО «Фароз»	50	10	10	10	8	5	8	8	5	5	5	11	8	5	5	5
36	53	пос. Гулбог-пос.Чортут	20	6	5	5	8	6	5	5	5	5	5	8	5	5	5	5
37	88	Южный Терминал-Служба КД	45	5	4	5	6	8	10	12	12	12	12	9	12	9	8	8

		Таджикистан																
		ГУП «Автобус-2»																
38	16	пос. Чортеппа- ул.Фудчик.	50	26	24	21	12	23	20	22	24	24	23	10	23	22	20	17
39	77	ТЭЦ «Балх»- пос.Чангалак	30	2	2	2	2	2	1	1	3	2	2	2	3	2	2	2
		ООО «БЕХРУЗ 15»																
40	25	пос.Зарафшон- рынок «Мехргон»	80	72	75	70	52	75	72	75	75	75	70	55	75	75	75	75
41	52	Столовый «Райхон»- пос. Гулбутта	80	52	60	60	40	55	52	52	52	52	60	40	55	52	55	55
		ГУП «АВТОБУС-1»																
42	54	пос.Пахтакор- Институт физкультуры	65	50	50	40	30	50	40	50	50	50	40	30	50	50	50	50
		ООО «МУХАММАДЖОН -2»																
43	2	пос.Пахтакор- Рынок «Мехргон»	80	40	40	36	32	40	40	40	40	40	36	30	40	40	40	40
44	29	пос.Пахтакор- Нижний Сарикишти	30	6	6	5	4	6	6	6	6	6	5	4	6	6	6	6
45	45	Село Махмадшохи боло- Национальная столовая	30	25	25	22	18	25	25	25	25	25	22	16	25	25	25	25
		ООО «СОМОН ТРАНС»																
46	55	пос.Джуйбодом - ЗАО «Терминал»	35	32	35	33	26	35	35	34	36	35	34	52	35	34	32	34
47	56	пос.Пахтакор - Южный терминал	35	34	37	36	30	35	35	36	36	35	36	35	35	36	34	36
48	57	пос. Чортут- Чорбог	20	4	1	1	2	4	2	1	4	6	3	6	7	3	3	4
		Всего	1939	1528	1535	1370	1133	1520	1476	1530	1528	1528	1361	1123	1525	1523	1508	1515
Коэффициент использования транспортных средств			0,788	0,791	0,706	0,584	0,783	0,761	0,788	0,788	0,788	0,788	0,701	0,579	0,786	0,785	0,777	0,781

Таблица 8

Использование легковых таксомоторов в городе Душанбе (с 16 по 30 января 2022 года)

№ пп	Номер маршрут ов	Наименование парков	Потреб- ное кол- во, ед.	по дням недели														
				16	17	18	19	20	21	22	23	24	24	26	27	28	29	30
1.	1616	ЗАО «Холдинг Осиё группа Таджикистан»	280	232	243	234	235	215	226	232	245	243	224	213	186	212	228	212
2.	1212	ЗАО «Мехколonna 50»	57	42	41	42	40	39	38	41	39	38	41	39	38	39	41	42
3.	3333	ООО «Саёхон» (Рахш такси)	652	523	529	532	531	534	513	527	542	513	523	521	512	486	532	512
4.	0550	ОАО «Сабох такси»	23	18	17	19	19	16	17	18	20	16	17	15	16	19	18	17
5.	4444	ООО «Шохрохи Бадахшон»	246	226	229	232	233	212	219	220	218	215	213	219	222	216	213	219
6.	6161	ООО «Сорбон 14» (Ориён такси)	358	332	333	332	319	318	319	316	314	325	326	306	312	323	324	312
7.	7000	ООО «Олуча авто»	778	563	497	499	512	532	524	519	516	519	596	523	521	567	478	520
8.	888	ООО «ЛТД Мусофир»	151	131	312	133	129	125	123	124	122	123	118	115	116	127	123	122
9.	3333	ООО «Талко Персия»	1358	1221	1226	1232	1242	1220	1213	1242	1212	1232	1242	1212	1206	1213	1199	1169
10.	2525	ОАО «Наклиёт»	247	212	216	213	218	215	209	220	213	207	208	201	201	199	206	209
		Всего	4150	3500	3643	3468	3478	3426	3401	3459	3441	3431	3508	3364	3330	3401	3362	3334
Коэффициент использования легковых таксомоторов				0,843	0,878	0,836	0,838	0,826	0,820	0,833	0,829	0,827	0,845	0,811	0,802	0,820	0,810	0,803

Таблица 9

Результаты выборочного обследования пассажиропотока в прямом и обратном направлении по дням недели на автобусных маршрутах г. Душанбе

Номер маршрута	Название	Расчетное количество автомобилей, ед.	Усл. обоз.	Объем пассажиропотока по дням недели, пасс.						
				Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
3 ^A	Цементный завод-Железнодорожный вокзал	25	I	1890	1602	1622	1618	1642	1578	1515
			II	1832	1567	1592	1563	1610	1523	1512
6	Чортут-Национальный банк Таджикистана	7	I	768	649	672	655	669	632	623
			II	688	582	602	585	622	598	555
8	Зарафшон-2 – Аэропорт	31	I	5112	4345	4466	4366	4472	4189	4110
			II	4987	4298	4315	4266	4389	4078	3985
11	Рынок «Мехргон»– Торговый центр «Балх»	6	I	677	587	592	569	589	563	552
			II	688	589	605	562	593	578	553
18	ул. Гагарин– пос.Пахтакор	42	I	7212	6139	6288	6164	6290	5938	5789
			II	6887	5864	6007	5945	6012	5687	5648
26	Дом союза писателей –102 мкр	8	I	955	818	816	813	836	800	754
			II	962	819	824	823	845	799	739
28	Испечак- Южный терминал	42	I	6222	5364	5436	5362	5437	5163	5014
			II	6137	5236	5365	5239	5374	5112	4968
37	Бунёдкорон – Каротегинский поселок	23	I	2713	2296	2356	2314	2378	2264	2182
			II	2653	2259	2313	2295	2378	2193	2132
43	Восточный терминал- Южный терминал	24	I	1618	1492	1463	1474	1442	1363	1336
			II	1623	1399	1426	1412	1436	1353	1274

Источник: рассчитано автором на основе результатов обследования по маршрутам.

Примечание: I- прямое направление; II- обратное направление

Данные таблицы 9 свидетельствуют о том, что по дням недели происходит изменения пассажиропотока в автобусных маршрутах и коэффициент изменения составляет от 0,82 до 1,00, как в прямом, так и обратном направлении.

Таблица 10

- Динамика показателей работы пассажирских автотранспортных предприятий за
2018-2021 годы в городе Душанбе

№ пп	Наименование предприятий	Годы	Количество подвижного состава	Объем перевозок (тыс.пасс.)	Пассажирооборот (млн.п-км)
1.	ООО «Махин»	2020	104	5220,00	28,71
		2021	112	6269,10	33,50
	2021г. к 2018г., в %			107,69	120,1
2.	ООО «Маром»	2019	93	12,70	3,80
		2020	62	143,80	40,42
		2021	70	170,85	55,68
2021г. к 2018г., в %			75,26	13,45 раза	14,65 раза
	Всего по району И. Сомони	2019	93	12,70	3,80
		2020	166	5363,80	69,13
		2021	182	6439,95	89,18
2021г. к 2018г., в %			195,69	50,7 раза	23, 47 раза
3.	ОАО «Автоколонна 2927»	2018	313,00	1759,53	9,69
		2019	290	2682,90	14,83
		2020	269	20830,60	128,71
		2021	170	6180	32,34
2021г. к 2018г., в %			54,31	3,51 раза	3, 34 раза
4.	ОАО «Сайёр-1»	2018	99,00	736,92	4,00
		2019	96	549,00	3,02
		2020	108	6165,22	34,08
		2021	74	5085,6	27,97
2021г. к 2018г., в %			74,74	6,90 раза	6,99 раза
5.	ООО «Шохрохи Бадахшон»	2018	152,00	36,75	0,14
		2019	122	25,30	0,40
		2020	261	1686,43	28,77
		2021	246	5512,28	66,21
2021г. к 2018г., в %			161,85	154,18 раза	47,29 раза
6.	ООО «Ахмар»	2019	15	1,30	0,02
		2020	8	25,26	0,74
		2021	8	19,83	0,31
2021г. к 2019г., в %			53,33	15,25 раза	15,50 раза
7.	ГУП «Автобус-3»	2018	95,00	2344,00	8,67
		2019	138	3475,60	15,40
		2020	114	35846,70	151,51
		2021	186	34085,97	107,56
2021г. к 2018г., в %			195,78	14,54 раза	12,41 раза
	Всего по району Шохмансур	2018	659,00	4877,20	22,49
		2019	661	6734,10	33,67
		2020	760	64554,21	343,81
		2021	514	50883,68	234,391
2021г. к 2018г., в %			77,99	10,43 раза	10,42 раза
8.	ООО «Олуча авто»	2018	206,00	5,83	0,20

		2019	544	75,60	1,13
		2020	726	4575,51	45,88
		2021	778	3942,33	46,60
2021г. к 2018г., в %			3, 78 раза	676,2 раза	2330 раза
	Всего по району Фирдавси	2018	407,00	520,35	3,02
		2019	582	251,80	2,10
		2020	760	4575,51	45,88
		2021	778	3942,33	46,61
2021г. к 2018г., в %			191,15	7,58 раза	15,43 раза
9.	ГУП «Автобус-1»	2018	256,00	5368,66	20,81
		2019	301	5848,10	21,60
		2020	246	53567,00	226,80
		2021	308	89209,70	329,58
2021г. к 2018г., в %			120,31	16, 62 раза	15, 84 раза
10.	ГУП «Автобус-2»	2018	121,00	541,39	2,04
		2019	108	2380,60	9,20
		2020	176	50060,30	199,00
		2021	132	52780,20	172,14
2021г. к 2018г., в %			109,09	97,49 раза	84,38 раза
11.	ОАО «Наклиёт»	2018	135,00	920,48	8,34
		2019	192	670,00	3,69
		2020	373	6146,80	34,99
		2021	247	6788,00	33,00
2021г. к 2018г., в %			182,96	7,37 раза	3,95 раза
12.	ЗАО «Холдинг Осиё групп Таджикистан»	2018	170,00	36,50	2,15
		2019	321	80,30	4,53
		2020	318	837,30	28,03
		2021	280	1325,30	35,93
2021г. к 2018г., в %			164,71	36,31 раза	16,71 раза
13.	ЗАО «Мехколонна - 50»	2018	55,00	839,50	4,42
		2019	49	901,10	4,96
		2020	59	8634,90	47,50
		2021	57	9258,00	50,90
2021г. к 2018г., в %			103,64	11, 03 раза	11, 52 раза
14.	ООО «Сомонтранс»	2018	104,00	261,47	1,44
		2019	63	124,60	0,69
		2020	118	3424,80	18,85
		2021	95	3653,52	20,13
2021 к 2018, в %			91,65	13,97 раза	13,98 раза
15.	ООО «ЛТД Мусофир»	2019	92	100,20	1,50
		2020	136	1788,71	14,25
		2021	151	1273,40	17,70
2021г. к 2019г., в %			164,13	12,71 раза	11,80 раза
16.	ООО «Сафар-Ориён»	2019	645	130,50	1,96
		2020	647	1617,64	24,28
		2021	976	2798,30	39,87
2021 к 2019, в %			151,32	21,44 раза	20,34 раза
17.	ООО «Мухаммадчон+Д»	2018	123,00	580,40	3,19
		2019	153	630,00	3,47

		2020	273	12670,80	82,94
		2021	144	18235,70	93,70
	2021г. к 2018г., в %		117,07	31,42 раза	29,37 раза
18.	ООО «Корвонсарой»	2018	211,00	994,00	5,47
		2019	116	10037,10	5,71
		2020	115	7995,40	43,55
		2021	80	7397,00	46,22
	2021г. к 2018г., в %		37,91	7,44 раза	8,45 раза
19.	ООО «Бехруз-15»	2018	171,00	1410,00	7,76
		2019	92	1030,00	5,67
		2020	49	6735,60	37,05
		2021	44	5699,20	29,71
	2021г. к 2018г., в %		25,73	4,04 раза	3,83 раза
20.	ООО «Наклиётгаз-2004»	2018	94,00	370,70	2,04
		2019	57	366,60	2,02
		2020	56	3681,80	20,35
		2021	51	4112,40	22,63
	2021г. к 2018г., в %		54,26	11,09 раза	11,09 раза
21.	ООО «Ният»	2018	33,00	216,42	1,19
		2019	28	217,20	1,19
		2020	31	2644,90	14,55
		2021	23	2551,40	14,05
	2021г. к 2018г., в %		69,7	11,79 раза	11,81 раза
22.	ООО «Сорбон-14»	2018	304,00	1200,93	6,60
		2019	309	1861,50	12,05
		2020	323	14864,90	81,56
		2021	358	13140,00	74,20
	2021 к 2018, в %		117,76	1094,15	1124,24
23.	ООО «Ориён»	2020	77	1571,30	21,80
		2021	83	2415,90	26,55
	2021г. к 2020г., в %		107,79	153,75	121,79
24.	ООО «Талко-Перси»	2018	854,00	256,20	0,95
		2019	1394	368,20	5,52
		2020	1214	2442,92	36,61
		2021	1358	3838,52	62,72
	2021г. к 2018г., в %		159,02	14,95 раза	66,02 раза
25.	ООО «Сайёхон»	2018	106,00	23,70	0,09
		2019	250	37,20	0,56
		2020	370	1318,70	19,80
		2021	652	1910,10	28,72
	2021г. к 2018г., в %		615,09	80,59 раза	319,11 раза
26.	ООО «Чархи Икбол»	2019	22	3,10	0,05
		2020	206	564,44	8,47
		2021	232	607,51	9,15
	2021г. к 2019г., в %		10,55 раза	195,97 раза	183,00 раза
27.	ООО «Корвон Наклиётхизматрасон»	2018	46,00	295,44	1,63
		2019	90	984,00	5,41
		2020	94	11476,00	63,13
		2021	88	11191,60	45,34
	2021г. к 2018г., в %		191,30	37,88 раза	27,82 раза

28.	ОАО «Корпоратсияи мусофирбар»	2019	110	170,86	2,57
		2020	84	1463,72	17,91
		2021	127	1665,00	27,43
2021г. к 2019г., в %			115,45	9,74 раза	10,67 раза
29.	ООО «Сомон сайртакси»	2019	36	30,60	0,46
		2020	74	698,40	5,21
		2021	71	706,10	10,77
2021г. к 2019г., в %			197,22	23,08 раза	23,41 раза
30.	ООО «Акиа Авесто Автомат»	2020	12	1171,45	6,46
		2021	10	6112,00	3,96
2021 к 2018, в %			83,33	5,22 раза	61,30
31.	ООО «Нури Истиклол»	2021	32	1705,70	9,42
32.	ООО «Сабох такси»	2021	23	32,40	0,99
	Всего по району Сино	2018	2870,00	16846,26	81,39
		2019	4428	16971,76	92,81
		2020	5051	193806,48	1031,28
		2021	5599	248374,55	1203,826
2021г. к 2018г., в %			195,09	14,74 раза	14,79 раза
	Всего по г. Душанбе	2018	3936,00	22243,80	106,89
		2019	5764	23970,36	132,38
		2020	6737	268300,00	1490,10
		2021	7073	309640,51	1574,00
2021г. к 2018г., в %			179,70	13,92 раза	14,73 раза

Источник: рассчитано автором по данным о работе городского пассажирского транспорта г. Душанбе за 2018-2021 годы.-Душанбе: Минтранс, 2022.-162с.

Результаты проведенного анализа (табл.10) показывают, что за рассматриваемый период соответственно количество подвижного состава, объем перевозок пассажиров и пассажирооборот возросли на 79,7%, 13,92 и 14,73 раза и это показывает об улучшении транспортного обслуживания при предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта в городе Душанбе.

Таблица 1-Результаты разработки экономико-математической модели спроса населения в г. Душанбе

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,9886
R-квадрат	0,9774
Нормированный R-квадрат	0,7741
Стандартная ошибка	15,605
Наблюдения	11

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>			
Регрессия	9	10534,59002	1170,510002	4,806796777	0,340884431			
Остаток	1	243,5114393	243,5114393					
Итого	10	10778,10145						
	<i>Коэффициенты</i>	<i>Стандартная ошибка</i>	<i>t-статистика</i>	<i>P-Значение</i>	<i>Нижние 95%</i>	<i>Верхние 95%</i>	<i>Нижние 95,0%</i>	<i>Верхние 95,0%</i>
Y-пересечение	-404,0673501	1052,819291	-0,383795542	0,766704672	-13781,40481	12973,27011	-13781,40481	12973,27011
Переменная X 1	-398,2497901	2419,05839	-0,164630086	0,896124988	-31135,30097	30338,80139	-31135,30097	30338,80139
Переменная X 2	0,047467407	5,648763822	0,00840315	0,994650515	-71,72688222	71,82181704	-71,72688222	71,82181704
Переменная X 3	0,399722816	0,563901996	0,708851573	0,607433544	-6,765331392	7,564777024	-6,765331392	7,564777024
Переменная X 4	158,2845427	260,2562559	0,608187274	0,652139614	-3148,584729	3465,153814	-3148,584729	3465,153814
Переменная X 5	-15,86808888	32,66815762	-0,485735653	0,712138905	-430,956388	399,2202102	-430,956388	399,2202102
Переменная X 6	0,028970367	0,052546478	0,55132843	0,67923114	-0,638695937	0,696636671	-0,638695937	0,696636671
Переменная X 7	-0,078308403	0,164157702	-0,477031548	0,716637616	-2,164129777	2,007512972	-2,164129777	2,007512972
Переменная X 8	3,603101951	8,739822556	0,412262598	0,751060863	-107,4468728	114,6530767	-107,4468728	114,6530767
Переменная X 9	1,577994217	3,442042988	0,458446981	0,726345048	-42,15730869	45,31329713	-42,15730869	45,31329713

Источник: результаты расчета по стандартной программе