

УДК 338.46. 338.47. 338.467 (575.3)

На правах рукописи

Раджабов Комрон Раджабович

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКОГО
МЕХАНИЗМА РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЧАСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО
АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В
УСЛОВИЯХ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ: теория, методология,
практика (на материалах Республики Таджикистан)**

**Специальность 5.2.3- Региональная и отраслевая экономика (экономика
сферы услуг)**

ДИССЕРТАЦИЯ

на соискание ученой степени доктора экономических наук

Душанбе – 2026

Работа выполнена в Таджикском государственном университете коммерции
Научный консультант: доктор экономических наук, профессор Рауфи
Абдугаффор

СОДЕРЖАНИЕ

	Стр.
ВВЕДЕНИЕ	4
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЕ УСЛУГ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ	16
1.1. Теоретико-методические и организационно-экономические аспекты функционирования и развития сферы услуг в условиях инновационной экономики	16
1.2. Частный сектор в системе сферы услуг рыночной инновационной экономики	30
1.3. Особенности и проблемы развития частного сектора в сфере услуг и пассажирского автомобильного транспорта в современных условиях	48
ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЕ УСЛУГ И ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПАССАЖИРСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ	56
2.1. Методологические основы организации управления сферы услуг и оказания услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования	56
2.2. Исследование факторов, влияющие на формирования спроса в услугах частного пассажирского автомобильного транспорта	75
2.3. Зарубежный опыт организации и управления развитием пассажирских автотранспортных систем в территориальных образованиях	84
ГЛАВА 3. СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И РАЗВИТИЕ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЫ УСЛУГ И ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН	97
3.1. Анализ современного состояния и развития частного сектора в сфере услуг и пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан	97
3.2. Формирование спроса населения на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта в условиях конкурентной среды	119

3.3. Развитие механизма ценообразования на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан	128
ГЛАВА 4. МОДЕЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЧАСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА	137
4.1. Организационные основы функционирования и развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта в условиях цифровизации	137
4.2. Экономико-математическое моделирование размещения и развития предприятий и организаций сферы услуг и частного пассажирского автомобильного транспорта	151
4.3. Моделирование инновационной организации и управления перевозочного процесса частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования	168
ГЛАВА 5. ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЧАСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН	190
5.1. Создание благоприятных социально-экономических условий для инновационного развития частного пассажирского автомобильного транспорта и его конкурентоспособности в сфере услуг	190
5.2. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования	210
5.3. Перспективы инновационного развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан	220
ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ	245
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	252
СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ	281
ПРИЛОЖЕНИЕ	282

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы диссертационной работы. В структуре национальной экономики Республики Таджикистан наблюдается устойчивый и ускоренный рост сферы услуг, доля которой в ВВП страны за последние годы увеличилась на 2,15%. При этом драйвером роста выступает частный сектор, формирующий до 80,0% всего объема платных услуг населению. Однако позитивная динамика сопровождается нарастанием системного противоречия: с одной стороны, частный сектор сферы услуг представляет собой сложную, разветвленную и открытую социально-экономическую систему, выполняющую ключевые задачи в условиях углубления общественного разделения и кооперации труда; с другой стороны, механизмы его государственного и регионального управления остаются фрагментарными, основанными на подходах начала 2000-х годов и не учитывающими вызовы инновационной и цифровой экономики.

Особую остроту это противоречие приобретает на уровне регионов (областей, городов и районов Таджикистана). Местные органы исполнительной власти (Хукуматы) де-факто утратили эффективные рычаги управления деятельностью частных поставщиков услуг, которые, как справедливо отмечается в диссертации, практически вышли из-под юрисдикции государства. В этих условиях объективно требуется разработка нового организационно-экономического механизма, позволяющего, с одной стороны, стимулировать развитие частного сектора, а с другой, обеспечивать удовлетворение растущих потребностей населения и решение задач социально-экономического развития территорий, зафиксированных в «Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года» (НСР-2030).

Эффективная организация управления рынка услуг частного сектора является составным элементом реализации НСР-2030¹ и предусматривает разработку стратегии государственного регулирования предоставления услуг, использование методов мониторинга и учета приоритетов реализации

¹ https://khovar.tj/wp-content/uploads/2017/01/NSR-2030_russkij.pdf (дата обращения 15.04.2023г.).

адаптационных механизмов в сфере услуг. Решение существующих проблем связано с проведением специального исследования и разработкой приоритетных рекомендаций в формировании и развитии рынка услуг частного сектора в сфере оказания услуг.

Сейчас субъекты частного сектора в основном вышли из-под юрисдикции государства, и из-за этого возникают сложности в их организации управления. Опыт показывает, что местные органы исполнительной власти в основном управляют услугами частного сектора, стимулируют и поддерживают частных предпринимателей в решении задач социально-экономического развития отдельных территорий страны.

Посредством учета различных аспектов организации управления и развития услуг частного сектора, применения современной информационно-коммуникационных технологий, разработки и внедрения эффективной системы управления качеством оказания услуг, достигается рациональное использование внерабочего времени, позволяющее рост свободного времени населения, а также создание благоприятных условий для развития человеческого капитала, выравниваются культурно-бытовые различия у жителей, активизируется трудовая и общественная жизнь в республике и ее регионах.

В этих условиях, частный сектор создает условия для экономии времени на повседневные заботы, а ее структурные службы создают требуемые условия для воспитания, учебы, перемещения во времени и пространстве, отдыха детей и другие. Кроме того, улучшение организации домашнего труда, снижает загруженность женщин, что дает возможность сэкономить им время для выполнения других видов работ. При этом в условиях внедрения инновационных технологий, удовлетворения возрастающего спроса, потребности и запросов населения, а также и общества требует введения изменений в структуре обслуживания, что считается основой для ускоренного развития услуг частного сектора и особенно на пассажирском автотранспортном рынке. В последние годы наряду с развитием услуг государственного пассажирского автомобильного транспорта наблюдается ускоренный рост услуг частного

пассажирского автомобильного транспорта общего пользования. При этом анализ развития транспортного рынка показывает, что в условиях Таджикистана эти услуги знамяют высокую долю в общем объеме оказания услуг населению городов и сельских территорий, а также осуществления международных пассажирских автомобильных перевозок.

В качестве репрезентативного объекта для разработки такого механизма в диссертации обоснованно выбран рынок услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования. Выбор обусловлен тремя факторами: во-первых, данный сегмент занимает наибольшую долю в общем объеме платных услуг населению городов, сельских территорий и в сфере международных пассажирских перевозок; во-вторых, именно здесь наиболее полно проявились недостатки существующей системы управления (нерегулируемая конкуренция, низкое качество услуг, неформальная практика ценообразования); в-третьих, именно этот сектор обладает высоким потенциалом для внедрения цифровых и платформенных решений, что соответствует задачам инновационного развития.

Таким образом, научное противоречие, обуславливающее актуальность диссертации, формулируется следующим образом: объективная потребность в формировании эффективного организационно-экономического механизма развития частного сектора сферы услуг на примере рынка частных пассажирских автомобильных перевозок Таджикистана вступает в противоречие с недостаточной разработанностью теоретико-методологических подходов, отсутствием адаптированных к национальной специфике моделей управления и инструментов государственно-частного регулирования в условиях цифровой трансформации.

Степень изученности проблемы. Теоретико-методологические основы функционирования сферы услуг, включая государственный и частный секторы, а также вопросы формирования и развития транспортных рынков, разрабатывались в рамках нескольких научных школ.

Первая группа представлена трудами классиков экономической мысли (А. Смит, К. Маркс, А. Маршалл, Й. Шумпетер, Дж. Кейнс, М. Фридмен, Ф. Хайек, К.Хаксвера, И.Хибберта С. Фишера, и др.), заложивших базовые представления о природе услуг, пространственных рыночных системах и закономерностях их развития.

Вторая группа включает работы российских и зарубежных авторов, специализирующихся на экономике сферы услуг и региональных рынках: А.Г. Аганбегян, А.Г. Гранберг, Н.А.Воскович, Р.М. Нуреев, А.А.Бачурин, Т.Д. Будрина, Т.Д. Бурменко, О.Н. Дунаев, Л.Б. Миротин, В.А. Персианов, С.Ловелок, Б.Рендер, Дж.Ковелло, Л.В.Конторович, А.С.Новоселов, С.А.Панов, В. А. Персианов, И.В.Спирин, М.П.Улицкий, Н.М.Улицкая, Н.В. Капустина, С.И.Мазол, Р.Г. Маннапов, М.К.Хусаинов, В.А.Фурсов, Ф.И.Шамхалов и др.

Третья группа представлена исследованиями таджикских ученых (У.С. Асрорзода, О. Бобоев, К.О.Бобозода, Ш.О. Кабиров, Р.К. Раджабов, Х.Н. Факеров, А.А.Бойматов А.А., Т.Б.Ганиев, Т.Д.Низамова, У.Дж Джалилов, Б.М Джумъаев, С.Зубайдов, Н.К. Каюмов, А.Х.Катаев, С.Дж. Комилов, А. Рауфи, Ш.М. Рахимов, Л.Х.Саидмуродов, М.Х. Саидова, И.Х. Самандаров, А.С. Фохаков, Ф.М. Хамроев, П.Д.Ходжаев и др., в которых рассмотрены национальные особенности становления и развития рынка услуг и частного сектора.

Наряду с несомненным вкладом указанных авторов, комплексный анализ выполненных исследований позволяет выявить следующие лакуны (белые пятна):

Первое, в работах российских и зарубежных ученых недостаточно учтена специфика переходной экономики Таджикистана, в частности, - роль местных органов власти (Хукуматов) в управлении частным сектором услуг.

Второе, труды таджикских авторов содержат ценный эмпирический материал, однако в них отсутствует экономико-математический инструментарий

для оптимизации размещения, ценообразования и прогнозирования спроса на услуги частного транспорта.

Третье, вопросы государственно-частного партнерства и платформенной экономики применительно к сфере услуг Таджикистана остаются практически не исследованными.

И, четвертое, отсутствуют работы, в которых предлагается целостный организационно-экономический механизм, объединяющий методы регулирования, цифровые инструменты и модели управления качеством услуг частного сектора.

Таким образом, недостаточная разработанность указанных вопросов в теоретическом, методологическом и прикладном аспектах предопределила цель и задачи настоящего диссертационного исследования

Цель и задачи диссертационной работы состоят в развитии теоретико-методологических положений и разработке практических рекомендаций по совершенствованию организационно-экономического механизма развития частного сектора сферы услуг и услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования Республики Таджикистан в условиях инновационной экономики.

Поставленная в диссертации цель реализуется в последствии решением надлежащих взаимосвязанных задач:

1. Развивать теоретико-методические подходы к определению места и роли частного сектора в сфере услуг инновационной экономики;
2. Выявить и систематизировать особенности и проблемы развития частного сектора сферы услуг и рынка пассажирских автотранспортных услуг в современных инновационных условиях;
3. Уточнить методологические аспекты организационно-экономического механизма развития частного сектора и оказания услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;

4. Изучить зарубежный опыт организации и управления развитием пассажирских автотранспортных систем и адаптировать его к условиям Таджикистана и ее регионов;

5. Провести комплексный анализ современного состояния и тенденции развития частного сектора в сфере услуг пассажирского автомобильного транспорта общего пользования Республики Таджикистан;

6. Исследовать факторы формирования спроса на услуги частного пассажирского автотранспорта и разработать экономико-математические модели его прогнозирования в условиях конкурентной среды;

7. Предложить направления совершенствования механизма ценообразования на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан;

8. Разработать экономико-математические модели размещения и развития предприятий частного сектора и управления перевозочным процессом на основе принципов платформенной экономики и цифровизации.

9. Создавать благоприятные социально-экономические условия для инновационного развития частного сектора и его конкурентоспособности, а также совершенствовать механизм государственного регулирования рынка услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;

10. Обосновать перспективы инновационного развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования до 2030 года при реализации НСР-2030 в республике.

Объект диссертационной работы - деятельность предприятий частного сектора на рынке пассажирских автотранспортных услуг общего пользования Республики Таджикистан.

Предмет диссертационной работы - организационно-экономические отношения, возникающие при функционировании, развитии и размещения частного сектора на рынке услуг пассажирского автомобильного транспорта

общего пользования, а также механизмы государственного и регионального управления этим сегментом.

Теоретическая и методологическую основу диссертации составили фундаментальные положения теорий рыночной экономики, экономики сферы услуг, региональной экономики и управления собственностью, изложенные в трудах российских, таджикских и зарубежных исследователей. Нормативно-правовую основу сформировали Законы Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли Маджлиси Намояндагон, Указы Президента Республики Таджикистан, НСР-2030, а также отраслевые нормативные документы.

Методологический аппарат включает следующие группы методов:

- общенаучные методы (анализ и синтез, системный подход, сравнительный анализ);
- экономико-статистические методы (многофакторный корреляционный анализ, группировки, индексный метод);
- математические методы моделирования (оптимизационные и имитационные модели, метод матричного анализа иерархий); экспертные методы (SWOT-анализ, опросы респондентов, экспертные оценки).

Информационную базу составили нормативно-законодательные акты, статистические данные Агентства по статистике при Президенте, Министерства транспорта, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан, ООО «Научно-исследовательский институт «Наклиёт», Института экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана, а также публикации в СМИ и результаты проведенного исследования автором.

Научная новизна диссертационного исследования состоит в совершенствовании организационно-экономических основ развития частного сектора в сфере услуг и услуг частного пассажирского автомобильного

транспорта общего пользования, заключающиеся в следующих положениях, выносимые на защиту:

1. Уточнены теоретико-методологические положения организационно-экономических аспектов функционирования и развития сферы услуг в условиях развития рыночных инновационных отношений, а также выявлено место и роль частного сектора в сфере услуг инновационной национальной экономики (п.4.1, 4.3 и 4.5 Паспорта научной специальности 5.2.3).

2. Выявлены и систематизированы особенности и проблемы развития частного сектора в сфере услуг и оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом общего пользования в современных условиях Республики Таджикистан, включая институциональные ограничения и провалы регулирования на региональном уровне (п. 4.2, 4.3, 4.4 Паспорта специальности 5.2.3).

3. Исследованы методологические основы организационно-экономического механизма развития частного сектора, разработаны экономико-математические модели формирования спроса на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, учитывающие дифференциацию доходов населения, плотность маршрутной сети и сезонные колебания, что позволяет прогнозировать объемы перевозок с обоснованной точностью (п. 4.1, 4.2, 4.3, 4.5, 4.18, 4.20 Паспорта специальности 5.2.3).

4. Адаптирован зарубежный опыт организации и управления пассажирскими автотранспортными системами (на примере стран ЕС, РФ и ЦА), предложены направления его имплементации в Таджикистане, включая механизмы лицензирования, контроля качества и внедрения цифровых платформ (п. 4.3, 4.5, 4.18, 4.20 Паспорта специальности 5.2.3).

5. Выполнен анализ современного состояния и развития частного сектора в сфере услуг пассажирского автомобильного транспорта общего пользования Республики Таджикистан и дана оценка с учетом выявленных факторов,

характеризующих повышение эффективности функционирования частного сектора в сфере услуг, а также тенденции развития услуг этого сектора в городах и областях страны с целью улучшения качества обслуживания населения в услугах частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования (п.4.3, 4.4, 4.5, 4.10 и 4.20 Паспорта научной специальности 5.2.3).

6. Разработан и апробирован алгоритм оптимизационного размещения предприятий частного сектора на рынке транспортных услуг с использованием методов матричного анализа иерархий и имитационного моделирования, позволяющего обосновать стратегии устойчивого развития и повышения конкурентоспособности, а также разработаны экономико-математические модели формирования спроса на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования (п. 4.1, 4.3, 4.5, 4.10, 4.18 и 4.20 Паспорта специальности 5.2.3).

7. Предложены направления развития механизма ценообразования на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан (п.4.2, 4.4, 4.5, 4.10 и 4.20 Паспорта научной специальности 5.2.3).

8. Уточнены организационные основы функционирования и развития предпринимательской деятельности на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в условиях платформенной экономики, а также осуществлено моделирование инновационной организации и управления перевозочного процесса частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (п.4.1, 4.3, 4.5, 4.10 и 4.20 Паспорта научной специальности 5.2.3).

9. Развита направления создания благоприятных социально-экономических условий для развития частного сектора в сфере услуг, предусматривающие предоставление налоговых и таможенных льгот, сокращение налогового бремени, ограничение прямого государственного

вмешательства в деятельность частного бизнеса, а также разработку стратегии развития предприятий и организаций частного сектора в отраслевых составляющих сферы услуг на основе использования результатов мониторинга и учета приоритетов их использования экономическими агентами Республики Таджикистан (п.4.1, 4.3, 4.4, 4.5 и 4.17 Паспорта научной специальности 5.2.3).

10. Обоснованы и разработаны основные перспективы инновационного развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования при реализации НСР-2030 на период до 2030 года в Республике Таджикистан предусматривающие:

- совершенствование механизма госрегулирования рынка услуг частного сектора и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, а также создания ассоциации пассажирских автоперевозчиков в городе Душанбе и ее филиалов в регионах страны;

- развитие системы лицензирования и контроля на рынке услуг частного автомобильного транспорта, создание зарядочных пунктов для электромобилей, улучшение технической оснащенности частных предприятий и организаций с целью расширения ассортимента оказываемых услуг населению и повышения их качества;

- разработку программ подготовки кадров для частного сектора сферы услуг и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;

- формирование научно-обоснованных финансовых механизмов (льготное кредитование, ГЧП, микрофинансирование);

- формирование рациональной предпринимательской среды с целью стимулирования развития частного сектора и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;

- совершенствование институциональной среды частно-государственного партнерства, способствующей росту инвестирования за счет частных, государственных и прямых иностранных инвестиций в отраслевых

составляющих сферы услуг, а также привлечение независимых организаций и различных фондов для экспертизы ЧГП-проектов, а также предложены сценарные прогнозы развития до 2030 года в рамках реализации НСР-2030 (п. 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.10, 4.17, 4.18, 4.20 Паспорта специальности 5.2.3).

Теоретическая и методическая значимость работы заключается в уточнении содержания экономических категорий «частный сектор сферы услуг», развитии методического подхода к оценке социально-экономической эффективности отраслевых составляющих частного сектора, а также формирования конкурентных стратегий, адекватных рыночной среде и национальной специфике Таджикистана.

Практическая значимость диссертации состоит в том, что содержащиеся в исследовании теоретические разработки и методические рекомендации могут быть использованы:

- Хукуматами областей и районов при разработке программ развития транспортной инфраструктуры и регулирования рынка услуг;
- отдельными предприятиями и организациями частного сектора для повышения эффективности управления, качества обслуживания и конкурентоспособности;
- в учебном процессе высших учебных заведений при подготовке специалистов по направлениям «Экономика сферы услуг», «Менеджмент», «Предпринимательство», а также при повышении квалификации руководителей предприятий частного сектора.

Научная область диссертации соответствует следующим пунктам Паспорта номенклатуры специальностей ВАК при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации по специальности 5.2.3 – Региональная и отраслевая экономика (экономика сферы услуг): 4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.10, 4.17, 4.18 и 4.20.

Внедрение результатов диссертационного исследования.

Разработанные научно-методические подходы и рекомендации внедрены в практическую работу ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Министерства транспорта Республики Таджикистан, Государственного учреждения “Душанбенаклиётхадамотрасон” и используются в учебном процессе Таджикского государственного университета коммерции при составлении учебных программ и подготовке курсов лекций по дисциплинам «Экономика сферы услуг», «Организация и управление транспортными и таможенными услугами», «Менеджмент в сфере услуг», «Предпринимательская деятельность» и другие.

Апробация диссертационного исследования. Результаты диссертации докладывались и одобрены на международных и республиканских научно-практических конференциях, проводимых в Таджикистане, государствах СНГ и зарубежных странах (2013–2026 гг.).

Публикации. По теме диссертационной работы опубликовано более 50 научных работ общим объемом более 126 п.л., 56,36 п.л. авторских, в том числе 7 монографий и 18 статей в научных журналах и изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых журналов ВАК Минобрнауки России.

Структура и объём диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, пяти глав, выводов и предложений, списка использованной литературы, включающего 318 наименований и приложения, изложена на 305 страницах, включает 30 рисунков, 15 диаграмм и 62 таблицы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЕ УСЛУГ ИННОВАЦИОННОЙ ЭКОНОМИКИ

1.1. Теоретико-методические и организационно-экономические аспекты функционирования и развития сферы услуг в современных условиях инновационного развития

В современных условиях развития экономики произошли значительные трансформационные изменения в жизни общества и экономике мирового масштаба, особенно касающихся сферы услуг и ее основных секторов. Сфера услуг занимает ведущее место в экономике и почти во всех странах мира наблюдается устойчивая тенденция роста объема оказываемых услуг, рост дохода от служебной деятельности, улучшение продуктивной занятости населения, усиление конкуренции на рынке услуг, а также увеличение объема экспортно-импортных отношений по видам услуг и др.

Анализ свидетельствует о том, что сфера услуг считается определяющей в обеспечении экономического роста, способствует современному удовлетворению спроса экономики и населения в различных услугах, существенно воздействует на организацию взаимодействия между производителями и потребителями этих услуг, учитывая их возрастающий спрос.

Также оценка результатов функционирования этой сферы показывает, что в мировом пространстве существенно возросла роль и ее значение, а также специфика предоставляемых услуг. Кроме того, по значимости данную сферу сравнивают с отраслями материального производства. При этом только она функционально выполняет инфраструктурные функции для создания условий обеспечения и углубления рыночных отношений и их преобразования. Исходя из этого, авторами эта сфера рассматривается как индустрия сервиса². Это,

² Раджабов Р.К., Раджабов К.Р. Отраслевые особенности развития платных услуг населению на региональном рынке Республики Таджикистан// Вестник ТНУ (научный журнал). Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №1-2022.- Душанбе: ТНУ, 2022.- С.73-81; Раджабов Р.К., Комилов С.Дж., Абдуева С.З.

прежде всего, связано с нововведениями в производство и насыщением рынка современными товарами и услугами повседневного потребления.

В настоящее время увеличение объема и качество оказываемых различных видов услуг неразрывно связано с успехами экономических реформ, а также влиянием воздействия потребления услуг на обеспечение экономического роста. Следует заметить, что, достижение этих результатов зависит от уровня образования, квалификации и здоровья работников, а также эффективности использования различных ресурсов, модернизации основных фондов, их технического вооружения. Также предоставление нужных услуг создает для населения улучшение образа жизни, оценивая происходящие изменения.

Поэтому, прежде всего, следует «стремиться к увеличению рентабельности предприятий и организаций сферы услуг и ее секторов, которые являются важнейшими источниками накопления доходов»³.

Вопросы удовлетворения спроса жителей в услугах обеспечивает рост качества и производительности труда сотрудников. Своевременное и качественное оказание различных видов услуг способствует получению дополнительных доходов исполнителями. И это, требует оценки социально-экономической эффективности функционирования предприятий с целью выявления их влияния, а также характеристики их конкурентоспособности в различных сегментах сферы услуг. «При этом свыше 40 процента размещенных прямых иностранных инвестиций вложено в сегменты сферы торговли, банковского обслуживания, страхование во всем мире»⁴.

Мировой опыт показывает, что «наблюдается ускоренный рост, и во многих странах мира удельный вес оказываемых услуг в валовом продукте

Основы развития саморегулируемых организаций в сфере жилищно-коммунальных услуг. Монография.- Душанбе: ТНУ, 2023.-180с.; Рынок справочно-правовых услуг как элемент сервисной экономики/Т.Г. Старостина. -Ульяновск: УлГТУ, 2007. - С. 8.

³Рахимов Б.К. Сфера услуг как отрасль экономики и современные тенденции её развития/Б.К.Рахимов.- Вестник ТНУ (научный журнал) №2/2 (161), 2014. – С. 2.

⁴ Луговской Р.А., Цветкова Т.Б. Планирование и регулирование социально-экономического развития России. Монография.-М.: изд. РГГМУ, 2011. -110с.

составляет около 70,0 процентов, в условиях увеличения удельного веса занятого населения в этой сфере»⁵.

При этом также растет доля платных услуг, что считается важным процессом в условиях глобализации экономики. На основе статистических данных установлено, что, например, «удельный вес услуг в ВВП США достигла 78,0%, а количество занятых 80,0% от общего занятого жителя»⁶.

Следует отметить, что в Республике Таджикистане и ее регионах за 1991-2025 годы в сфере услуг наблюдаются существенные изменения, особенно в условиях перехода от плановой к рыночной экономике, увеличив удельный вес платных услуг субъектам рынка и различных слоев общества.

Таким образом, развитие сферы услуг и ее секторов обеспечивается на основе улучшения свободных рыночных товарно-денежных отношений, появления новых современных видов услуг, усилении конкуренции и других направлений. Опыт экономических преобразований в республике показывает, что до перехода к рыночным отношениям, в основном услуги оказывались со стороны государственных предприятий и организаций, а сейчас появился частный сектор и успешно функционирует на рынке услуг, особенно платных услуг населению.

Также важным считаем исследование этой сложной проблемы и ее актуальность в современных условиях развития инновационной экономики и цифровизации. В связи с этим выделяем, в первую очередь, следующие обстоятельства:

- существенно в Таджикистане возросла роль и значение сферы услуг и ее отраслевых составляющих и удельный вес в росте валового внутреннего продукта;

- произошли положительные тенденции в увеличении объема различных видов оказываемых платных услуг населению;

⁵ Маркова. В.Д. Маркетинг услуг.- М.: Финансы и статистика/ В.Д. Маркова. 1996.- 128 с. - С. 7-23.

⁶ Статистика рынка товаров и услуг. - М.: Финансы и статистика, 1995. -429с.; Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе, 2025.-442с.

- произошли заметные сдвиги в структуре предоставляемых услуг, особенно в торговле и общественного питания, бытового обслуживания, оказания информационных услуг и связи, частного пассажирского автотранспорта, аутсорсинга, брокерских услуг и другие;

- оценка объемов и распределение услуг, особенно платных по различным формам собственности свидетельствует, что значительный рост наблюдается, в области услуг, оказываемых негосударственным сектором сферы услуг и эта тенденция будет расти.

Однако, в Таджикистане мы сталкиваемся с фактом разногласий и неравномерной тенденции относительно развития оказываемых современных услуг. И это, в первую очередь, требует совершенствования механизма госрегулирования на рынке платных услуг.

Многие отечественные и зарубежные авторы⁷, изучая проблемы рынка услуг указывают, что в данной сфере функционируют коммерческие организации – транспортные компании, банки, информационно-коммуникационные центры, страховые и аутсорсинговые предприятия, частные медучреждения и другие. Также они выделяют участие государственных и негосударственных организаций по оказанию услуг. Например, музеи являются государственными, работают на бесприбыльной основе. Однако в некоторых странах имеются также субъекты работающие, как коммерческие. Кроме того, в зарубежных странах ускоренно развиваются услуги по найму, печатные, юридические услуги, услуги по уборке офисов, ИА услуги и другие виды.

В новых условиях следует учитывать особенности развития экономики Таджикистан на основе разработки и создания организационно-правовых форм предприятий/организаций в сфере услуг и ее секторов. В связи с этим сфера услуг значительно привлекательна для частного бизнеса. На наш взгляд, это

⁷ Раджабов Р.К. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора/ Ш.О.Кабиров, К.Р.Раджабов, М.Х.Саидова//Вестник ТГУПБ. Серия общественных наук.-Худжанд, №4(73)-2017. –С.12-23; Современный рынок услуг: проблемы и перспективы / под редакцией д-ра экон. наук, проф. Г.А. Карповой. – СПб. : Изд-во СПбГЭУ, 2023. – 173 с.; Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. Управления и организация в сфере услуг, 2-ое изд./Пер с.англ.В.В.Кулибаносов.-СПб.: Питер, 2002.-752с.; Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele RepubliciiMoldova și Regatului Iordan).- Chișinău, 2005.-166p.

связано с тем, что некоторые услуги не требуют больших издержек, первоначального финансирования, а учредители получают максимальную прибыль от этой деятельности. Также наблюдается ускоренное развитие услуг на рынке недвижимости, мобильной связи, Интернет, торговых форматов, а также возросло количество коммерческих предприятий, предоставляющие дистрибьюторские и консультационные услуги и частные перевозки.

В связи с тем, что в первые годы таджикистанцы столкнулись с гражданской войной, а в составе СССР из-за периферийного месторасположения, сложных географических условий, низкого уровня транспортной доступности и неразвитостью инфраструктуры не было достигнуто социально-экономического развития в Таджикистане. В этих условиях также сфера услуг оставалась неразвитой в целом по стране и ее регионов.

В Таджикистане на основе поэтапного внедрения рыночных отношений и использования современного хозяйственного механизма достигнуты значительные изменения в отраслевой структуре экономики, сфере услуг и ее сегментах. Вместе с тем особенности управления этой сферы остаются недостаточно исследованы, и это определяет проведение специального исследования.

С другой стороны комплексный анализ проблем развития сферы услуг в Республике Таджикистан, показывает, что «...в целом несформирована современная концепция, обоснованная на результаты научных исследований, а также нет программ социально-экономического развития сферы услуг на долгосрочную и среднесрочную перспективу»⁸.

⁸Раджабов Р.К. Интеграция науки, образования и бизнеса – новая парадигма формирования экономики инноваций в Республике Таджикистан/Р.К. Раджабов, Б.Х. Нурдинов// Экономика Таджикистана, № 4.2020.- С.24-28; Раджабов Р.К., Холикова Н.А. Государственное регулирование регионального автотранспортного комплекса// Актуальные проблемы менеджмента: повышение стратегической устойчивости регионов и предприятий. Материалы межд. науч. практ. конф. Санкт-Петербургский государственный университет (20 ноября 2020г., г. Санкт-Петербург).-СПб: Скиф-принт, 2021.-310с.- С.79-84; Раджабов Р.К. Инновационная модель социально-экономического развития потребительского рынка / С. Зубайдов, Р.К. Раджабов // Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и общественных наук, 2022.- № 6 - С.123-133.

Кроме того, в результате анализа проведенного исследования, установлено, что авторы изучая теорию услуг «...рассматривают различные ее аспекты оказания в условиях индустриальной в постиндустриальной экономики»⁹. В последние годы выделяют также понятие «сервисной» экономики. Поэтому, целесообразным считаем исследование рынка услуг и выявление его специфики в реальных условиях развития экономики (табл.1.1).

Таблица 1.1

Результаты сравнения параметров, характеризующие индустриальную и сервисную экономику¹⁰

№ пп	В условиях индустриальной экономики	В условиях «сервисной» экономики
1.	Стратегия предприятия сосредоточена на максимальный выпуск товара	Стратегия предприятия сконцентрирована на максимальное выполнение услуг
2.	Высокий уровень физических затрат (материальных ресурсов) при сравнительно небольших трудовых затратах	Высокий уровень трудовых затрат при сравнительно небольших затратах материальных ресурсов
3.	Доминирование массового и крупносерийного производства	Преобладание персонального (индивидуаль-ного) производства
4.	Сглаживающее производство или с минимальной целенаправленностью производимого товара	Производство в диалоговом порядке с определенным потребителем
5.	Преимущество технологических факторов	Преимущество факторов взаимодействия
6.	Превышение рынков ресурсов, сырья и товаров	Деятельность сформированного рынка услуг
7.	Маркетинг товаров	Маркетинг услуг
8.	Превышение сферы материально-физического производства	Приумножение роли сферы обращения и сферы платных услуг

Согласно таблицы 1.1 сервисная экономика имеет значительные преимущества из-за индивидуального подхода к конкретному потребителю. При этом она считается социально-ориентированной, на основе оказания услуг социального назначения.

Потому значительно возрастает роль современного механизма управления этой сферой. Опыт зарубежных стран показывает, что «....маркетологи,

⁹Раджабов Р.К., Раджабов К.Р. Отраслевые особенности развития платных услуг населению на региональном рынке Республики Таджикистан// Вестник ТНУ (научный журнал). Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №1-2022.- Душанбе: ТНУ, 2022.- С.73-81. Раджабов Р.К. Роль таможенно-транспортного кластера в обеспечении развития Республики Таджикистан в условиях цифровизации/ Н.Р.Раджабова, Р.К. Раджабов //Таджикистан и современный мир №1(89)2025.-Душанбе: ЦСИ, 2025.-С.105-113.

¹⁰ Источник: составлено автором

проработавшие в промышленности, а затем перешедшие в сектор обслуживания, столкнулись с таким явлением, их прежний опыт зачастую «плохо работает» при обслуживании, а в другие вообще не применимы»¹¹. Поэтому важным считаем изучение понятия «услуги».

По мнению Маркса К.: «...означает вообще не что иное, как особая потребительская стоимость, которую доставляет этот труд, подобно всякому другому товару, но особая потребительская стоимость этого труда получила здесь специфическое название «услуги», потому, что труд оказывает услуги не в качестве вещи, а в качестве деятельности»¹². Он выделяет «...первые - воплощенные в товаре, вторые же услуги, напротив не оставляют осязательных результатов, существующих отдельно от исполнителей этих услуг, иначе говоря, результат их не есть результат пригодный для продажи товаров»¹³.

Согласно этого определения, услуга является «...результатом продуктивной деятельности той или иной потребительской стоимости на товар или на труд и, с другой стороны, услуга, совмещает в себя полезное действие, а также и результат труда, создающую потребительскую стоимость».

Гутатулин Р.Ф. считает «услуга - это полезный эффект конкретного труда, воплощенного в товарах или в самом человеке»¹⁴.

Брю С. и Макконнелл К. считают, что «услуга это то, что неосвязаемо (невидимо) в обмен на то, что потребитель, фирма или правительство готовы представить что-либо ценное»¹⁵. То есть они выделяют неосвязаемость услуги и платежеспособность в процессе купли-продажи или обмена.

Согласно Котлера Ф. «услуга - это любое мероприятие или интерес, где одна сторона может предложить другой услуги, и в основном они неосвязаемы и

¹¹Лихошерстова Г. Н. Глобализация мировой экономики и ее влияние на развитие транспортной системы Российской Федерации: региональный аспект / Г.Н. Лихошерстова, Семченко И.В., Ясенюк С.Н., Нежелченко Е.В., Яковенко Н.Ю. Управление экономическими системами: электронный научный журнал. 2019. № 3 (121). - С. 26-36

¹² Маркс К., Энгельс Ф. Соч. т. 25., Ч.1, С. 413-414

¹³ Там же

¹⁴ Гутатулин Р. Ф. Экономические проблемы повышения эффективности сферы обслуживания/ Р.Ф.Гутатулин. - Уфа, 1998. - С 10.

¹⁵ Макконнелл К.Р., и Брю Стэнли Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика/ К.Р.Макконнелл. - В 2-х т. Пер. с англ., 2-е изд. - Москва: Республика, 1992. - С. 61.

не приводят к овладению чем-либо. Производство услуг может быть связано, а может быть и не связано с товаром в его материальном виде»¹⁶. Он считает «услуги, как неосвязаемости неотделимо от источника». Его мнение полностью совпадает с мнением Макконнелла К. и Брю С., однако он допускает, такую неточность, что услуга - это произвольное мероприятие или интерес, так как они не постоянно соответствуют интересам, если они касаются экономической выгоды.

Тогда услугу следует рассматривать - как экономическое понятие, весьма многогранна и обуславливается необходимостью новых уточнений и дополнений.

Также услугу следует рассматривать как результат труда, имеющий следующие свойства: неосвязаемость, несохраняемость, неоднородность, неотделимость от частного источника и др.

В целом услугу мы рассматриваем в новом качестве, оценивая процесс организации управления производственно-хозяйственной деятельности. При этом понятие «услуга» в глубоком ее смысле, надо оценить на основе анализа функционирования сферы услуг.

Заслуживает внимание определение американского ученого Хила Т.: «Услуга - может быть определена как изменение состояния человека или предмета, принадлежащего любому участнику экономических отношений, которое достигается в результате сознательных действий другого участника данных отношений. При этом воздействие происходит на основе их предварительной добровольной договоренности»¹⁷.

Поэтому мы поддерживаем позицию тех ученых, считающих, что «...услуга есть отношение общественного труда в форме его нетоварного обмена и в качестве непосредственно полезного процесса производственно-хозяйственной деятельности юридических и физических лиц».

¹⁶ Котлер Ф., Мейкенз Д. Маркетинг: гостеприимство и туризм/ Ф. Котлер. - М.: 1998. – С. 14.

¹⁷ Hill T. On goods & services// Rev. of income & wealth. W., 1977.Ser.; Ерохина Л.И. Организационно-экономические меры по повышению эффективности сферы услуг// Журнал правовых и экономических исследований, 2012, № 3.-С. 166–168.

Кроме того, отмечаем, что «...сфера услуг - это разностороннее понятие и при всем многообразии предоставления услуг она имеет четыре существенных свойства, которые отличают их от продукта: неосвязаемость, невозможность хранения, неотделимость от источника, изменчивость»¹⁸.

С другой стороны, целесообразно выделить основные черты и сущность услуг, их специфику в процессе управления рыночной системы. Учитывая это, рассматриваем важнейшие факторы, указывающие на учет отличительных черт рынка услуг от других видов рынков. Выделяем:

1. Отсутствие процесса до оказания услуги. Услуга создается только в процессе ее оказания. Поэтому невозможно сравнение предложения двух продавцов, двух конкурентов, даже в случае, когда оказываемые услуги являются идентичными или однородными.

2. В некоторых случаях оказание услуг требует к себе мастерства и знаний, которыми потребителя сложно оценить, а также и понять. То есть имеются неопределенности при предоставлении услуг, ставит потребителя в невыгодное положение, вызывает обиду и унижение, подозрительность и другое.

В связи с этим учет этих специфических черт сферы предоставления услуг, их неосвязаемость, неспособность к сохранению, неразрывность потребления и оказания, определяют возможности использования клиентами на данном рынке, уточняя свои позиции.

Поэтому считаем целесообразным проведение анализа классификации услуг с учетом специфики и их отраслевой принадлежности, а также проведение классификации сегментов, используя комбинацию функционально-специализированного и производственно-технологического подходов.

Анализ экономической литературы показывает, что ученые экономисты производят классификацию услуг при решении ряда задач:

- «совершенствование механизма стандартизации и сертификации в сфере услуг и ее сегментов;

¹⁸ Разумовская А. Маркетинг услуг. Настольная книга российского маркетолога практика / Анна Разумовская, Валентин Янченко.-М.:Вершина. 2006.-378с.

- осуществление сертификации услуг, учитывая обеспечение безопасности жизни и здоровья населения, а также и охрану окружающей среды;
- предотвращение возможности нанесения вреда имуществу клиентов;
- прогноз параметров предоставления услуг различных слоев населению агломерации;
- исследование спроса на услуги и выявление роли субъектов, имеющие различные организационно-правовые формы собственности по оказанию услуг;
- гармонизация стандартов по оказанию услуг с международными стандартами обслуживания»¹⁹.

Анализ хозяйственной деятельности производителей услуг показывает, что «...услуги бывают: гостиничные, социальные, услуги связи, страховые, информационные и инжиниринговые и аутсорсинговые услуги, отдых и туризм, домашние и бытовые услуги, медицинские услуги, услуги перевозчиков, финансовые услуги, образовательные и юридические услуги, строительно-ремонтные услуги, услуги кино, театров, рекламные услуги и другие».²⁰

Ведение статистики производится установленной классификацией по отраслям и сферам оказания услуг со стороны статистических органов. При этом целесообразным считаем рассмотрение различных точек зрения. Например, М. Ловерлок предложил такую классификацию «...важнейших групп услуг в зависимости от уровня неосязаемости или осязаемости услуг, как формы производительной деятельности»²¹.

Данная классификации услуг является основой в сфере услуг. Также услуги классифицируют по уровню отношений к клиентам, регулированию

¹⁹Раджабов К.Р. Создание благоприятных социально-экономических условий для развития частного сектора в сфере услуг Таджикистана// Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №2 2018.- Душанбе: ТНУ, 2018. -С.76-80. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг. – М.: Компания Спутник +, 2005.- 40с.

²⁰Раджабов Р.К. Роль таможенно-транспортного кластера в обеспечении развития Республики Таджикистан в условиях цифровизации/ Н.Р.Раджабова, Р.К. Раджабов //Таджикистан и современный мир №1(89)2025.- Душанбе: ЦСИ, 2025.-С.105-113. Раджабов Р.К. Институциональные аспекты формирования транспортного кластера Республики Таджикистан в условиях цифровизации// Сборник материалов межд. науч. практ. конф.: под общей редакцией д.т.н., профессора Назарзода Х.Х., д.э.н., профессора Раджабова Р.К. (г. Душанбе, 18 января 2025г.) – Душанбе: ТГУК, 2025. – 247 с.-С.5-10.

²¹Services Marketing Christopher H. Lovelock Sandra Vandermerwe Barbara Lewis Suzanne Fernie . SE-A1-engb 2/2011 (1027) .-49с.

нормативно-правовых основ, по трудоемкости, а также по секторам потребителей; по материальным и энергозатратам, и др. Также классификацию услуг можно проводить по размеру финансовых вложений, специализации исполнителей, социальному статусу потребителей и по сложности применения технологий.

В целом, считаем целесообразным применение принятого в 1995г. классификации «...в области услуг по 12-секторной модели»²².

Кроме того, в зарубежных странах используют классификацию услуг основанную на их типизации: «...производственные, распределительные, профессиональные, потребительские (массовые) и общественные услуги».

В связи с этим выделяем типизацию услуг по признаку их места в обществе и экономике²³.

С другой стороны, услуги делятся на материальные и нематериальные виды из-за условного их характера²⁴. Однако, по мере развития общества, появляются новые виды услуг (табл.1.2).

Таблица 1.2

Виды современных оказываемых услуг²⁵.

Наименование услуги	Основная характеристика
Современные виды профессиональных услуг	Торговля недвижимостью, размещение временно свободных средств, информационно-коммуникационные, маркетинговые и рекламные услуги, электронный секретарь, составление отчетов и бухгалтерских балансов,
Услуги по образованию, воспитанию и обучению детей	Гувернантки, частные сады и школы
Услуги по уходу за домашними животными	Лечение, кормление, содержание

²² Раджабов Р.К. Институциональные аспекты формирования транспортного кластера Республики Таджикистан в условиях цифровизации// Сборник материалов междунауч. конф.: под общей редакцией д.т.н., профессора Назарзода Х.Х., д.э.н., профессора Раджабова Р.К. (г. Душанбе, 18 января 2025г.) – Душанбе: ТГУК, 2025. – 247 с.-С.5-10.

²³ Раджабов К.Р. Развитие частного сектора в сфере услуг Республики Таджикистан. Монография: под общей ред. д.э.н., проф. Факерова Х.Н. – Душанбе: «Ирфон», 2019. – 179с.; Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. Управление и организация в сфере услуг, 2-ое изд.: пер. с англ. В.В. Кулибаносов. – СПб.: Питер, 2002. – 752с.

²⁴ Маркетинг для сферы услуг: ключевые стратегии и как найти профессионала// <https://platohin.ru/blog/marketing-dlya-sfery-uslug-klyuchevye-strategii-i-kak-nayti-professional/> (дата обращения 25.11.2024).

²⁵ Источник: составлено автором по: Тультаев Т.А. Маркетинг услуг// Т.А. Тультаев. – М.: Московская финансово-промышленная академия, 2005. – С. 9,11,16.

В практике зарубежных стран особое место уделяется объединению разнообразных услуг в рамках отраслей бизнеса. Например, «...туризма, перевозок, страхования жизни и имущества, по доставке корреспонденции, а также комплекс организационных услуг»²⁶.

Согласно экономической литературе по признакам комплексности, услуги классифицируются: «...услуги, которые можно различить по мотивам их приобретения, делятся на деловые и личные услуги; услуги, различающиеся по осязаемости; услуги могут быть оказаны людьми с различными уровнями квалификации и образования; оказываемые услуги классифицируются по уровню механизации и автоматизации, предоставляемые на дому или рабочем месте потребителя»²⁷.

В основном индустрия услуг основана на контактной форме, а качество обслуживания неотделимо от качества предоставляемых услуг. Поэтому «...все элементы являются видимыми для клиента при покупке невидимой услуги, создается уверенность относительно того, что услуга будет оказана, и он будет удовлетворен в целом»²⁸.

На основе результатов анализа различных множеств видов услуг, и учитывая особенности сферы услуг, мы выделяем такие их категории: по уровню участия потребителей в процессе производства и взаимосвязей с обслуживающим персоналом. Учитывая это, мы выделяем следующие процессы:

- непосредственное оказание услуг (обслуживание). Это когда потребители участвуют в процессе производства и реализации услуг.
- услуги по отношению к предметам собственности, учитывая состояние объекта и увеличение их ценности для потребителей, включая сервис, а также участие и самого собственника.

²⁶Инновационное развитие сферы услуг в национальной экономике [Текст] : [монография] / [кол. авт.] ; науч. ред. Я. П. Силин ; [отв. за вып. Н. Ю. Власова] ; М-во обрнауки РФ, Уралский гос. экон. ун-т. – Екатеринбург : Изд-во Урал. гос. экон. ун-та, 2016. – 339 с.

²⁷Lovelock. C. Services marketing. London., 2003. p.241.; Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. Упрвления и организация в сфере услуг, 2-ое изд./Пер с.англ.В.В.Кулибаносов.-СПб.: Питер, 2002.-752с.

²⁸Стандартизация и управление качеством продукции. - М.: Юнити, 2018. - 488 с. Лифиц, И. М. Стандартизация, метрология и сертификация / И.М. Лифиц. - М.: Юрайт, 2017. - 336 с.; Фомин, В. Н. Квалиметрия. Управление качеством. Сертификация: монография / В.Н. Фомин. - М.: Ось-89, 2017. - 384 с.

- информационные услуги, включающие сбор, обработку и передачу информации, применение искусственного интеллекта, системы единого окна, цифровые и электронные платформы, GPS и другие.

В целом, «...оценивая содержание и понятие рынка услуг выделяем ключевые критерии по объектам услуг, взаимосвязь между услугами и продуктами, привлечение потребителей и использование различных технологий при предоставлении услуг и учета специфических особенности, которые влияют на концепцию рынка в данном сегменте экономики»²⁹.

Важно заметить, что данная сфера имеет следующие особенности:

- по сравнению с производственной сферы она может вовлечь большее количество людей при оказании услуг, когда в базовых отраслях применяют современную инновационную технику, оборудование и технологии;

- достижение баланса между спросом и предложением организациями и предприятиями сферы услуг достигается на основе изменения времени, а также возрастания роли контроля за предложением, избегание дополнительного спроса;

- в связи с тем, что услуги имеют невещественную форму и не складываются, потребители, прежде всего, их оценивают, а потом решают вопрос об их получении;

- производство и потребление услуг во многом изменяется во времени и пространстве и это имеет местный характер, а также их привязанность к конкретной агломерации, из-за одновременности производства и потребления услуг;

- потребители сферы услуг сами считаются непосредственными участниками при производстве и получении услуг.

Теоретико-методологические и практические аспекты развития сферы услуг и частного сектора и особенно в сфере оказания транспортных услуг подробно рассматриваются также в работах ученых Республики Таджикистан.

²⁹Современный рынок услуг: проблемы и перспективы. Монография/ под редакцией д-ра экон. наук, проф. Г.А. Карповой. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2023. – 173 с.

Анализ выполненных исследований показывает, что особое место в исследованиях уделяется изучению роли и значения сферы услуг в развитии экономики (А.Б.Мирсаидов, С.Х.Саидова), сфера услуг как отрасль экономики и современные тенденции её развития (Б.Рахимзода, Р.К.Раджабов), особенностям и проблемам функционирования рынка транспортных услуг (Раджабов Р.К., Хамроев Ф.М.,) региональным проблемам развития транспорта в системе рыночной экономики (А.Рауфи, О.Бобоев, К.О.Бобоев), проблемам развития транспортно-логистической инфраструктуры региона (Р.К.Раджабов, Н.Ашуров).

Важное место отводится модернизации транспортно-коммуникационной модели и региональной транспортной инфраструктуре (О.Бобоев), развитию рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг (У.Дж.Джалилов), региональной инфраструктуре: содержание, планирование и эффективность развития (А.Х.Катаев), а также изучению региональных аспектов развития сферы платных услуг населению (Р.К.Раджабов).

Рассмотрена роль регионального потребительского комплекса в повышении уровня жизни населения (Р.К.Раджабов, Р.Ходжаева), формирование и развитие рынка транспортных услуг пассажирского автотранспорта горных регионов (О.К.Сангинов), моделирование и совершенствование инфраструктуры потребительского рынка (Х.Н.Факеров, С.Зубайдов), организационно-экономические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг (Ф.М.Хамроев), инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта (П.Д.Ходжаев).

Ряд работ посвящены транспортному обслуживанию в городских и региональных системах (Р.К.Раджабов, Ф.Гадоева, К.Р.Раджабов, З.Дж.Раджабова, С.Дж.Файзуллоева), повышению качества, а также развитию частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования (К.Р.Раджабов) и другие. Однако, многие вопросы требуют проведения адресного исследования.

С другой стороны, результаты исследований и их использование на рынке сферы услуг многих стран, особенно в частном секторе сферы услуг показывает, что наблюдается высокая конкуренция. Исходя из этого, каждый компонент сферы услуг должен иметь необходимые материальные, финансовые, трудовые и информационные ресурсы для того, чтобы обеспечить устойчивый экономический рост, обеспечить конкурентоспособность на основе ускоренного внедрения инновационных технологий, искусственного интеллекта, автоматизации процесса планирования организации и управления производственной и экономической деятельности. В этих условиях для достижения высокого конкурентного преимущества целесообразным считаем исследование тенденции изменения структуры и потребностей рынка услуг, развитие частного сектора, а также формирование стратегии ускоренного социально-экономического развития, модернизации производственной структуры и эффективного использования кадрового потенциала и других инструментов и механизмов для оказания современных видов услуг населению страны и ее регионов.

В целом, теоретико-методические и организационно-экономические аспекты функционирования и развития сферы услуг базируются на концепции развития рынка и рыночной системы, а также современной методологии. Поэтому ведущее место отводим важному сегменту рынка услуг - рынок услуг частного сектора.

1.2. Частный сектор в системе сферы услуг рыночной инновационной экономики

В современных условиях развития рыночной инновационной экономики значительно возрастает роль и значение различных видов собственности: государственная, частная, личная, коллективная и смешанная. При этом важное место уделяется функционированию общественного и частного сектора экономики. Если общественный сектор находится под контролем государства, то частный сектор экономики, как часть экономики страны, не находится под этим

контролем. При этом, частный сектор образуют домохозяйства и фирмы, принадлежащие частному бизнесу (капиталу) и подразделяется на корпоративный, финансовый и индивидуальный секторы экономики страны.

Анализ экономической литературы³⁰ показывает, что термин «частная собственность» в результате отделения государственного имущества от всех других их видов. Тогда всё негосударственное имущество, является частным. В настоящее время при наличии различных форм собственности - «неказенной» это собственность не только отдельных людей, но и ассоциаций, народных организаций и предприятий, совместных предприятий, производственных кооперативов и др.

Учитывая вышеизложенное, в зарубежной теории и практике утвердилось определение, согласно которому под частной собственностью следует понимать всякую негосударственную форму собственности. На наш взгляд, логика этого понятия заключается в том, что именно государство выступает в качестве представителя всего общества, а остальные субъекты собственности олицетворяют лишь часть общества и поэтому правомерно считать их представителями частной собственности.

Анализ экономической литературы показывает, что многие ученые считают частную собственность безраздельной, ничем не ограниченную (кроме воли своего хозяина) собственностью. Установлено, что частный собственник по отношению к своей собственности проводит всевозможные операции, однако они не вторгались бы в сферу частной собственности других граждан.

На основе анализа становления, функционирования и развития частной собственности, а также существующей практики, автор к частной собственности относит:

³⁰Руднев В.Д.,Ерин Н.И. О частной собственности и рынке земли: монография.-М.: Дашков и К⁰, 2010.-195с.; Якобсон Л.И. Экономика общественного сектора. Основы теории государственных финансов/Л.И.Якобсон.- М., Наука, 1995.-168с.; Якобсон Л.И. Государственный сектор рыночной экономики/ Л.И.Якобсон. Изд-во ГУ-ВШЭ, 2000.-178с.; Чистякова, О. А. Функционирование рынка услуг: теоретический анализ и перспективы / О. А. Чистякова, Ж. П. Шнорр // Вестник евразийской науки. - 2025. - Т. 17. - № 1. - URL: <https://esj.today/PDF/64ECVN125.pdf>; Сектор услуг Беларуси: проблемы и перспективы развития / О. С. Булко [и др.] ; науч. ред. : А. Е. Дайнеко, О. С. Булко ; Национальная академия наук Беларуси, Институт экономики. – Минск: Беларуская навука, 2016. – 271 с.

- домашние хозяйства, в основном занимаются производством продукции и оказанием услуг для удовлетворения своих нужд;
- легальные частные фирмы, функционирующие в соответствии с законодательством;
- нелегальные частные фирмы в составе «теневой экономики», действующие без разрешения местных органов государственной власти и самоуправления;
- любой вид использования личных сбережений и частного хозяйства при оказании услуг и производства товаров.

В структуре частного сектора важное место отводится домашнему хозяйству (семьи), которая занимает ведущее место в производстве и распределении услуг и товаров. Выделяя основные функции семьи, мы считаем, что именно в домохозяйстве формируются потребности человека и его интересы. При этом нами изучена структура потребительского бюджета семьи и установлено, что существует дисбаланс между доходами расходами семьи, который связан с народными традициями, существующих условий для формирования, функционирования и развития частного сектора. Можно выделить следующие функции домохозяйства в условиях рыночной экономики (табл.1.3):

Таблица 1.3

Основные функции семьи в условиях рыночной экономики

Основные функции домохозяйства					
1.	Основной поставщик факторов производства	2.	Основной потребитель произведенных товаров и услуг	3.	Основное звено формирования и накопления человеческого капитала
4.	Формирование и использование семейного бюджета				

Источник: составлено автором

Анализ таблицы 1.3 показывает, что среди выделенных функций важным считается третья. Здесь особое место отводим человеческому капиталу. С другой стороны, при изучении этой функции следует обратить внимание на

формирование и накопление человеческого капитала. Необходимо установить создание материальной базы, физическим основам и реализации человеческого капитала в процессе трудоустройства, участие в предпринимательской деятельности.

Особенно важной функцией семьи является формирование и использование его бюджета. В целом структура потребительского бюджета семьи выглядит следующим образом (табл.1.4)

Таблица 1.4

Рекомендуемая структура потребительского бюджета семьи³¹

Доходы	Расходы
- заработная плата - предпринимательский доход - доходы от собственности (рента, процент, дивиденд, арендные платежи) - государственные трансфертные платежи (пенсии, стипендии, пособия, бесплатные услуги в области здравоохранения и образования) - доходы из прочих источников	- соцстрахование - налоги - потребление (товары первой необходимости, престижные товары и предметы роскоши) - инвестиции в человеческий капитал - добровольные пожертвования и взносы в общественные организации - сбережения - прочие расходы

Обычно используя функциональное и личное распределение подходов, изучают доходы семьи. Основным источником дохода семьи является зарплата, получаемая ее членами, и незначительная часть прибыли от аренды имущества, банковские проценты и прибыль от предпринимательства. Здесь также можно выделить и нелегальные доходы от теневой экономики.

Анализ показывает, что «при изучении дифференциации доходов используют количественные и качественные показатели. Оценка степени неравенства личных доходов по различным их группам проводится с помощью

³¹Источник: составлено на основе: Васюнина, Л. А. Домохозяйство как субъект рыночной экономики / Л. А. Васюнина, В. В. Шиховец // Вестник ВолГУ. Сер. 3. Экономика. Экология. – 1998. – № 3. – С. 47; Таланова Е.А., Громоздова Е.А. Особенности функционирования домашних хозяйств в условиях транзитивной экономики // Обществ: политика, экономика, права, №4. 2013. – С 106-109.

кривой Лоренца»³², а «при изучении распределения совокупного дохода между группами населения используют коэффициент Джини»³³.

Кроме того, «при изучении дифференциации дохода и уровня жизни населения особое место следует уделить бедности. Обычно бедность измеряется с помощью прожиточного минимума, и выделяют социальный и физиологический минимум. Если первый учитывает нормы удовлетворения физиологических, духовных и социальных потребностей, то второй показывает удовлетворение физиологических потребностей и оплату основных услуг. В целом, данный показатель рассчитывается с помощью метода определения потребительской корзины, включающий набор товаров и услуг, характеризующий уровень и структуру месячного потребления семьи или индивидуума». Также это корзина позволяет рассчитать «индекс цен».

Следует заметить, что при изучении места, роли и значения частного сектора необходимо исследовать поведение потребителя в рыночной экономике. При исследовании величины, структуры и динамики спроса клиента в условиях ограниченного бюджета используют основные положения теории маржинализма. Следует отметить, что в качестве основных принципов этой теории следует рассматривать суверенитет и рациональное поведение потребителя, а также полезность, то есть степень удовлетворения от потребления товара или услуги.

Поэтому для оценки полезности используют кардиналистский и ординалистский подходы. При первом подходе используют условные параметры, а при втором подходе количественные параметры для выявления поведения клиента на основе их ранжирования.

Формирование и развитие частного сектора требует изучения состояния потребительского выбора цен/тарифа и дохода, влияние которых оценивается на основе определения эффекта дохода и замещения. Если эффект дохода

³²Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь.-5-е изд., перераб. и доп.-М., 2006.-456с.; <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/322191> (дата обращения 26.03.2018г.).

³³Микроэкономическая статистика:под ред. С. Д. Ильенковой.-М.:Финансы и статистика, 2004.-С. 554.; <https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/142121>(дата обращения 26.03.2018).

предусматривает рост потребления в результате падения цен, то эффект замещения характеризует реакцию клиента на повышение цен на товары, входящие в потребительскую корзину.

Кроме общих принципов выбора потребительского выбора существуют особенности, влияющие на рыночный спрос, вкусы, а также предпочтения. Они характеризуют функциональный характер (спрос на товар, обусловленный качеством товара) или нефункциональный характер спроса. Здесь уместно выделить «эффект присоединения Х.Лейбенстайна³⁴, эффект сноба и эффект Торстейна Бунде Веблена»³⁵.

Согласно экономической теории выделенные виды спроса подразделяются на нормальное (поведение потребителя описывается законом спроса) и аномальное (поведение не предсказуемый) поведение потребителя. Здесь уместно выделить использование теории предельной полезности.

В условиях рыночной экономики на поведение потребителя влияет множество неопределенностей и рисков. Поэтому с целью минимизации риска используют страхование, т.е. на основе распределения рисков между участниками. Здесь также следует выделить диверсификацию по видам деятельности с целью уменьшения рисков на основе перераспределения прибыли в условиях конкретных частных предприятий и организаций сферы услуг.

Также при оценке функционирования предприятий частного сектора необходимо учитывать положения закона убывающей предельной производительности. Обычно для анализа деятельности предприятий используют: «общий, средний и предельный продукт; общие, средние, постоянные и переменные затраты; совокупный, средний и предельный доход.

³⁴Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса. - СПб.: Экономикс, 2009. - С. 141-143.; Нуреев Р.М. Экономика развития: модели становления рыночной экономики/Р.М.Нуреев. - М.: Норма. - 2008. - С. 17-22.

³⁵Торстейн Бунде Веблен. Теория делового предприятия/Б.В.Торстейн. -М.: «Дело», 2007. - 288 с; <https://ru.wikipedia.org/wiki> (Дата обращения 26.03.2018)

Методика расчета этих показателей достаточно подробно изложена в экономической литературе»³⁶.

Используя эту методику, определяется размер частного предприятия с учетом расширения производства и улучшения его места в рыночной среде, учитывая конкуренцию.

Вместе с тем, опыт показывает, что в современном мире частный сектор (ЧС) развивается без учета рекомендаций и инструкций со стороны центральной власти, что показывает о жизнеспособности частной собственности в реальных условиях.

В этих условиях приоритетным считаем создание требуемых условий для формирования, функционирования и развития ЧС.

Первым важным условием развития ЧС в отраслях и сферах экономики, особенно в сфере услуг и ее сегментов, является полная свобода создания предприятия и начала новой производственно-хозяйственной деятельности, формирование свободных цен заключая договор между покупателями и продавцами; проведение ВЭД, свободная купля-продажа жилья или имущества, кредитование, найм трудовых ресурсов, вложение инвестиций в частные фирмы и другие.

Вторым условием развития ЧС связано с представлением гарантии законом для выполнения условий заключенных договоров. Третьим условием является обеспечение абсолютной безопасности функционирования частной собственности. При этом формируются гарантии, и согласно им, конфискация этой собственности не будет произведена.

Стимулирование частных инвестиций мы рассматриваем как четвертое условие развития частного сектора. Пятым условием дальнейшего развития ЧС связано с наличием в обществе уважения к частному бизнесу. Вместе с тем

³⁶Ефимова Е.Г. Экономика для юристов/Е.Г. Ефимова. -М.: Изд-ва «Флинта» Московский психолого-социальный институт, 1999.-452с.; Райзберг Б.А. Основы экономики/Б.А. Райзберг. - М.: ИНФРА-М, 2001. - 408 с.; http://economicportal.ru/ponyatiya-all/total_product.html (Дата обращения 10.03.2018); https://studopedia.ru/3_182231_sovokupniy-sredniy-i-predelnyy-produkt-zakon-ubivayushchey-predelnoy-proizvoditelnosti-faktorov-proizvodstva.html (Дата обращения 12.03.2018).

существуют и причины, сдерживающие развитие ЧС общеэкономического (кардинального) характера, заложенные в государственной экономической политике, а также организационного характера.

Опыт показывает, что в настоящее время в Республике Таджикистан и других странах, существуют три группы людей, способных стать успешными частными бизнесменами: представители бюрократии; теневой экономики (имеющие сейчас миллионы сомони и другие валюты); квалифицированные сотрудники (их не удовлетворяет условия и оплаты труда).

Анализ показывает, что в состав частных бизнесменов входят трудолюбивые, энергичные и добросовестные личности, имеющие высокий социальный статус. А в условиях рынка существует свободный выбор, и это способствует им стать основателями крупных, ассоциаций, холдингов и транснациональных компаний.

В процессе функционирования частная собственность становится основным элементом общественного сектора. ЧС выплачивает обязательные взносы по социальному страхованию, налоги, ренты, а также активно участвует в формировании доходной части республиканского и местного бюджетов. Кроме того, они имеют экономико-правовую ответственность, участвуют в удовлетворении потребностей современного общества, а также предприятий и организаций других видов собственности.

Важно заметить, что в годы советской власти были утрачены основные преимущества ЧС и его мотивационные преимущества. А в условиях развитых стран, также ее потенциал используется не полностью. Кроме того ЧС является основой для развития других форм собственности и различных организационно-правовых форм ведения хозяйства (например, акционерное общество и др.).

Современный этап развития экономики свидетельствует о том, что в нашем обществе изменилось отношение к состоянию и самой ЧС. Ряд исследователей и ведущие ученые признают, что ЧС выступает сейчас не только в индивидуальной, но и в различных коллективных формах, совместной и акционерной деятельности.

В целом проведенное исследование позволило определить две группы причин, сдерживающие развитие ЧС:

- общеэкономического характера, заложенного в государственной экономической политике;
- локального (преимущественно организационного) характера.

Анализ научных работ ученых России, Республики Таджикистан и стран СНГ³⁷, показывает, что новая социально-экономическая стратегии предусматривает переход к варианту формирования инновационной экономики с учетом усиления роли механизма государственного регулирования. В этих условиях, функции государства бывают следующими:

- формирование общих законодательно-правовых основ для внедрения рыночных преобразований;
- развитие государственной собственности, владение и управление важнейшей инфраструктуры, естественных монополий, играющих важную роль для решения политических, экономических и финансовых проблем;
- разработка и своевременное проведение научно-обоснованной промышленной политики, участие в важнейших инвестиционных программах с учетом совершенствования механизма их финансирования, предоставление налоговых и таможенных льгот, кредитов, гарантий и финансовую помощь ЧС.

Здесь приоритетным считаем улучшение партнерских отношений (ПО) между ЧС и государством как основополагающего элемента функционирования народного хозяйства. Партнерские отношения состоят из множества видов деятельности и формируются в процессе совместного использования ресурсов, опыта ЧС и государства направленные на снижение

³⁷Бойматов А.А. Экономика Таджикистана в пути рыночных отношений/А.А.Бойматов.-Худжанд: Ношир, 2016.-362с.; Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/С.Г. Капканщиков.-М.: КНОРУС,2013.-245с.; Кушлин В. И. Государственное регулирование экономики/В.И.Кушлин.-М.: Экономика, 2016.-495с.; Петросян Д.С. Государственное регулирование национальной экономики/Д.С.Петросян. -М.:Изд-во «Инфра-М»,2016.-300с.; Экономический потенциал и перспективы России и стран СНГ: монография. Кн. 4. - Краснодар: АНО «Центр социально-политических исследований «Премьер», 2012.-274с.

суммарных издержек; повышение качества оказываемых услуг, а также развитие процесса производства и их предоставления.

Кроме того, партнерские отношения государства с частным сектором могут быть улучшены на основе организации специальных органов, занимающихся поддержкой частных предприятий в области содействия выделения прямых иностранных инвестиций, поддержки малого бизнеса, а также поддержания корпоративного управления на базе развития образовательных инструментов с учетом комплекса законов и постановлений, регламентирующих эту область деятельности.

При исследовании этих вопросов важное место следует уделить зарубежному опыту функционирования частного сектора. Опыт показывает, что происходящие трансформации в восточноевропейских странах, а также развитие рыночных институтов усилило роль государства в хозяйственном механизме.

В середине девяностых годов прошлого века, «после либерализации, финансовой стабилизации и создания нормативно-правовой базы рыночной экономики, «большая» приватизация, а также и бюджетная реформа стали приоритетами в экономической политике государств Восточной Европы»³⁸.

Установлено, что приватизация с самого начала экономических реформ в ЕС занимала ведущее место. Например, «в Польше удалось продать, 200 предприятий с торгов и около 30 - через фондовую биржу»³⁹. Однако смена собственника не дало ожидаемого результата и др.

Поэтому «в большинстве стран (кроме Словакии и Чехии) центр тяжести был перенесен на либерализацию и макроэкономическую стабилизацию»⁴⁰.

³⁸<http://isfic.info/foretor/graztor25.htm> (дата обращения 12.02.2018); <https://marc-aureli.livejournal.com/82168.html> (дата обращения 12.02.2018).

³⁹ Пикулькин А.В., Система государственного управления/ А.В.Пикулькин.- М.: Закон и право, 1997.-216с.; Хавина С.А. Основные тенденции развития государственного регулирования экономики за рубежом и в России. В сбор. Государственное регулирование экономики: мировой опыт и реформа в России (теория и практика). - М.: Институт экономики РАН,1996, С. 16-55.

⁴⁰ <http://www.econgood.ru/ecogols-284-1.html> (дата обращения 10.02.2018).

Однако в Болгарии и Румынии, выявили крайне негативные последствия приватизации. Это связано с тем, что промышленность остается в руках государства, При этом государство потеряло основные инструменты контроля и управления, а потери возмещаются за счет банковских кредитов и бюджетных субсидий.

Вместе с тем «основной причиной подъема приватизации явился финансовый кризис, падением бюджетных доходов и для постсоциалистических стран госрасходами»⁴¹. Поэтому «приватизация использовалась для разгрузки бюджета и обеспечения государству доходов. Например, в Венгрии в 1995г. одни и те же энергетические и транспортные компании выставлялись на торги в несколько раз»⁴².

Используя чешскую модель приватизации, «более 600 ваучерных фондов, получило формальный контроль над многими небольшими фондами, которые не в состоянии модернизировать производство приватизированных предприятий и поэтому ограничиваются кадровыми перестановками на предприятиях»⁴³.

В результате приватизации в Чехии, около 33,0% оставшихся фондов контролируют госбанки, и это усложняет процесс управления предприятий, не стимулирует иностранные компании вкладывать инвестиции в них, что требует повышения статуса банка и улучшения своей экономической политики.

Особый интерес представляет становление частного сектора экономики в России⁴⁴. Важно заметить, что применяются действенные шаги по формированию ЧС на основе преобразования госпредприятий в частные и смешанные.

⁴¹Шамхалов Ф. И. Государство и экономика: Основы взаимодействия/ Ф.И. Шамхалов. – М.: Экономика, 2000 – 381 с.

⁴²Аткинсон Эн.Б., Стиглиц Дж.Э. Лекции по экономической теории государственного сектора/ Аткинсон Эн.Б., Стиглиц Дж.Э.. – М.: Аспект Пресс, 1995.-164с.

⁴³Хавина С.А. Основные тенденции развития государственного регулирования экономики за рубежом и в России. В сбор. Государственное регулирование экономики: мировой опыт и реформа в России (теория и практика). . - М.: Институт экономики РАН, 1996.- С. 16-55.

⁴⁴Логуа Р.А. Проблемы формирования рыночной экономики России/Р.А. Логуа. - М.: 1994. - 272 с.

В Российской Федерации «легализована деятельность частных предприятий и реализуется государственная поддержка малому предпринимательству»⁴⁵.

В целом «ЧС имеет -68%, государственной и муниципальной - соответственно 9,3 и 7,4% от общего числа предприятий»⁴⁶.

Кроме того «в 1992-1995 годы около 122 тыс. предприятий (объектов) изменили форму собственности, были образованы 29 тыс. акционерных обществ»⁴⁷. Также в РФ установлен перечень стратегически важных предприятий, не подлежащих приватизации, а также предприятий, чей контрольный пакет акций сохраняется в госсобственности. Вместе с тем «приватизация усложнила механизм управления государственными предприятиями и собственностью»⁴⁸. Экономическая монополия государства уступила место новым частным собственникам.

Поэтому особое внимание было уделено развитию системы государственного регулирования национальной экономики⁴⁹.

В целом, трансформация рыночных отношений предусматривает нахождение компромиссов между либерализацией и усиление роли инструментов государственного регулирования социальной сферы и рыночной системы.

В Республике Таджикистан становление частного сектора произошло в результате приватизации государственной собственности в первые годы

⁴⁵Хавина С.А. Основные тенденции развития государственного регулирования экономики за рубежом и в России. В сбор. Государственное регулирование экономики: мировой опыт и реформа в России (теория и практика). - М.: Институт экономики РАН, 1996.- С. 16-55.

⁴⁶Воронин А.Г., Лапин В.А., Широков А.И. Основы управления муниципальным хозяйством/ А.Г.Воронин, В.А.Лапин, А.И. Широков. -СПб.: Институт управления и экономики, 1996.-136с.

⁴⁷ Гневко В.А., Когут А.Е. Местное самоуправление: основы системного подхода/В.А.Гневко, А.Е. Когут. -СПб.: Институт управления и экономики, 1996.-146с.

⁴⁸Андрианов В. Государственное управление: Мировой опыт и российские реалии (бюрократизация управления экономическим развитием)// Общество и экономика – 2001 - № 11-12.-С. 117 – 129.

⁴⁹Лузин С.П., Павлов К.В. Соотношение государственных и рыночных методов экономического регулирования в условиях переходного периода/ Лузин С.П., Павлов К.В. - Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 1993. - 178 с.

суверенитета. Затем данный процесс был приостановлен в связи с гражданской войной.

Важно заметить, что «законодательная база формирования ЧС, организации управления его деятельности в Таджикистане регулируются Конституцией и другими законами: «О приватизации и государственном имуществе» (1991г.), «О предпринимательской деятельности в Таджикистане» (1991г.), «О государственной охране и поддержке предпринимательства», «Об иностранных инвестициях» (1992), «О совместных предприятиях» (1992г.), «О дехканских (фермерских) хозяйствах» (2002г.) и др. Например, статья 12 Конституции Таджикистана гласит: «Основу экономики Таджикистана составляют различные формы собственности. Государство гарантирует свободу экономической и предпринимательской деятельности, равноправие и правовую защиту всех форм собственности, в том числе частной»⁵⁰.

Особенно, «реализация Закона Республики Таджикистан «О приватизации государственного имущества» дополнения и изменения, в котором были введены в 1997 году, играла важную роль в становлении, формировании и развитии ЧС сектора в Таджикистане»⁵¹.

Вторым этапом формирования многоукладной экономики начался в 1997 году, и продолжился до 2000 года. Современный этап развития частного сектора начался с 2001 года, продолжается и по сей день.

Приватизация была успешно реализована в торговле, транспорте, жилищном секторе, бытовом обслуживании, т.е. в основном в секторе услуг.

Динамика приватизации государственного имущества в Таджикистане показана в таблицах 1.5 и 1.6.

⁵⁰ Конституция Республики Таджикистан. – Душанбе: «Шарки озода», 2016. – 110с.

⁵¹ Комилов С.Дж., Камолов С.А. Социально-экономическое развитие государств Евразии/С.Дж. Комилов, С.А.Камолов// Проблемы современной экономики, № 3/4 (15/16), 2005. – С.17-24.

Таблица 1.5

Темпы приватизации госимущества в Республике Таджикистан за 1991-2024
годы⁵²

Наименование отраслей	1991г.	2000г.	2005г.	2010г.	2015г.	2021г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.
Всего	39	647	670	292	201	77	81	34	37	20
Промышленность	1	21	90	9	6	3	4	1	5	-
Строительство	-	16	75	2	2		1	-	-	-
Транспорт и связь	-	19	79	15	8	4	5	-	3	-
Торговля	17	150	78	6	-	2	-	-	-	1
Бытовое обслуживание	17	90	50	13	26	2	-	-	1	2
Сельское хозяйство	-	79	182	181	101	37	33	-	3	5
Прочие	4	275	116	66	58	29	38	33	25	12

Согласно данным таблицы 1.5 в республике процесс приватизации происходит неравномерно. Наибольшее число предприятий приватизировано на транспорте и связи, торговле, бытовом обслуживании и сельском хозяйстве.

Таблица 1.6

Динамика приватизации государственного имущества по регионам Республики

Таджикистан, единиц

Территории	1991г.	2000г.	2005г.	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.
Всего	39	647	670	292	201	77	81	34	37	20
г. Душанбе	24	113	89	24	21	6	16	1	5	3
Согдийская область	3	114	146	94	107	50	46	18	22	12
Хатлонская область	12	248	232	123	35	10	13	12	6	1
ГБАО	-	15	22	3	5	1	1	-	1	-
РРП	-	157	181	48	33	10	5	2	3	4

Источник: составлено автором на основе статистического ежегодника Республики Таджикистан. - Душанбе, 2025.-442с.-С.235.

На основе таблицы 1.6 установлено, что за указанный период процесс приватизации в регионах республики также происходит неравномерно. Наиболее число предприятий приватизировано в Согдийской и Хатлонской

⁵²Расчеты автора на основе «Статистический ежегодник Республики Таджикистан». - Душанбе, 2025.-442с.-С.235.

областях и районах республиканского подчинения. В целом, в республике и сейчас продолжается процесс приватизации государственной собственности.

Также нами изучен удельный вес транспорта в Валовом региональном продукте страны (табл.1.7 и диаграмма 1).

Таблица 1.7

Изменение удельного веста транспорта в Валовом региональном продукте
Таджикистан, %⁵³

Регионы	2010г.	2015г.	2020г.	2021г..	2022г.	2023г.	2024г.	Изменение (+/-)
Согдийская область	7,7	9,6	8,0	7,3	8,8	8,5	8,8	+1,1 п.п.
Хатлонская область	5,0	6,6	6,5	6,8	7,6	7,4	6,7	+1,7
Горно-Бадахшанская автономная область	4,9	5,8	6,1	6,0	7,3	6,6	4,9	0,0
Районы республиканского подчинения)	4,4	8,3	6,3	5,7	7,2	6,3	7,5	+3,1
г. Душанбе	7,8	14,9	13,5	12,6	15,4	14,7	17,2	+9,4 п.п.
В среднем по республике	8,2	7,4	4,6	3,8	3,7	4,0	4,1	-4,1 п.п.

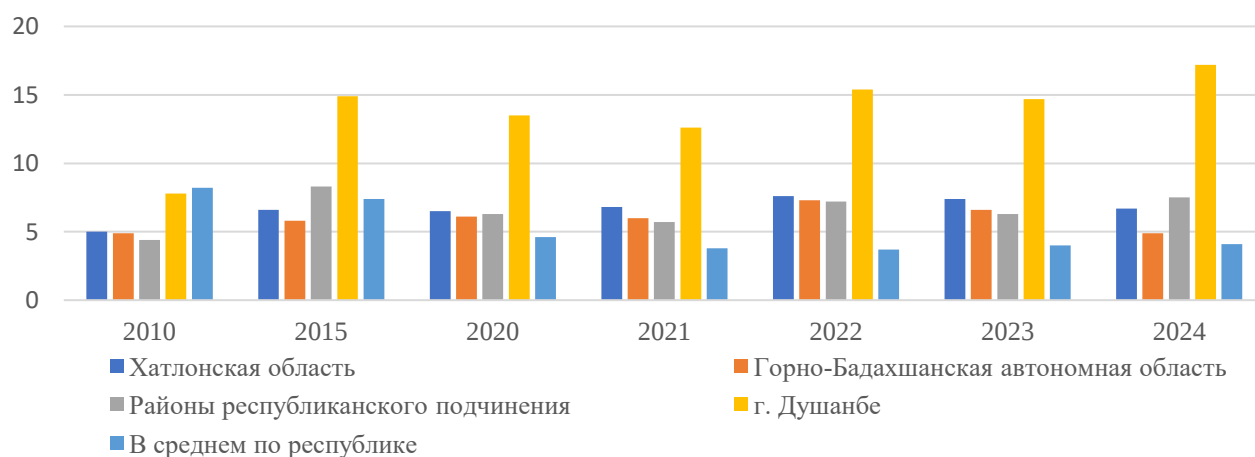


Диаграмма 1- Изменение удельного веса транспорта в Валовом региональном продукте Таджикистан, %.

⁵³ Рассчитано автором по: Регионы Таджикистана // Статистический сборник. - Душанбе, АСПРТ, 2025. – 254с.

На основе выделенных этапов становления частного сектора и динамики показателей, характеризующий его развитие в Республике Таджикистан, нами установлено, что его удельный вес в ВВП увеличивается. Об этом свидетельствуют данные таблицы 1.8 и диаграммы 2.

Таблица 1.8

Изменение удельного веса частного сектора в ВВП Республики

Таджикистан за 2015-2024 годы, млн. сомони

Показатели	2015г.		2020г.		2021г.		2022г.		2023г.		2024г.	
	Всего	%	Всего	%	Всего	%	Всего	%	Всего	%	Всего	%
ВВП	50977,8	100	83958,3	100	101076,3	100	118181,7	100	132781,9	100	153402,2	100
Объем услуг частного сектора и его доля в ВВП, %, в т.ч.	8490,2	16,65	10380,4	12,36	11656,0	11,53	16009,8	13,55	19265,4	14,51	22257,6	14,51
Сельское хозяйство	11006,4	21,58	19050,5	22,69	22690,7	22,45	27104,8	22,93	30352,5	22,86	34954,8	22,79
Промышленность	7726,3	15,16	15529,9	18,50	19830	19,62	22920,7	19,39	24810	18,68	19962	13,01
Строительство	7679,3	14,48	8863,7	10,56	11417,3	11,30	13250,1	11,21	14923,6	11,24	12451,7	8,12
Торговля, ремонт автомобилей, бытовые товары, личного пользования, гостиницы и рестораны	5433,9	10,66	8978,4	10,69	10956,0	10,84	13042,0	11,04	13851,7	10,43	19995,8	13,01
Транспорт и связь	4859,2	9,53	3818,8	4,55	3735,0	3,70	4401,1	3,72	5272,4	3,97	12275,4	8,00
Другие виды обслуживания	5822,5	11,94	17336,6	20,65	20791,3	20,56	21453,2	18,15	78697,3	59,27	31539,5	20,56

Источник: расчеты автора на основе статистического ежегодника Республики Таджикистан.-Душанбе, 2025.-442с.-с.219-220., 366.

Согласно данным таблицы 1.8 и диаграммы 2 в стране объем услуг частного сектора и его доля в ВВП соответственно возросли и в 2024г составляет 14,51%. В целом, наблюдается рост удельного веса частного сектора в ВВП Республики Таджикистан, и эта тенденция будет продолжаться, особенно в сфере услуг. Однако имеются определенные барьеры на пути развития частного сектора в Таджикистане.

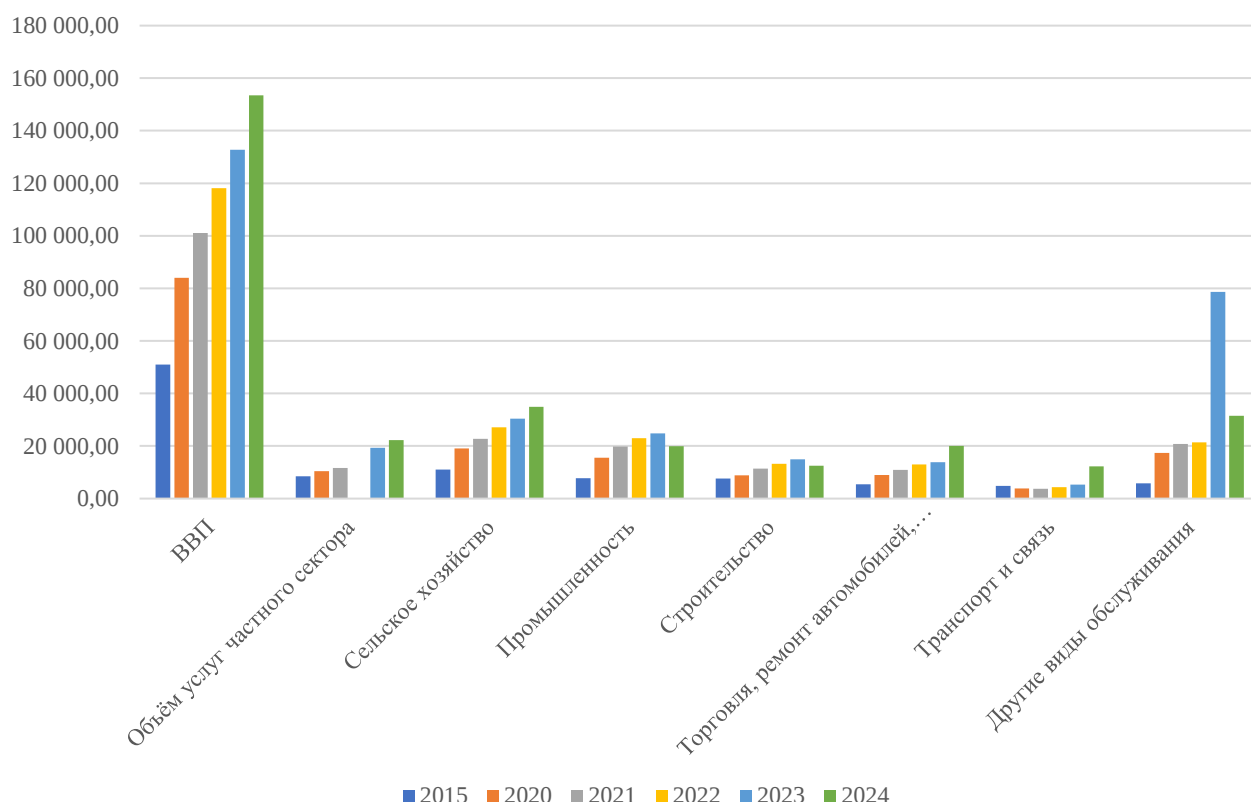


Диаграмма 2 -Изменение удельного веса частного сектора в ВВП Республики Таджикистан за 2015-2024 годы

В настоящее время можно выделить следующие барьеры для решения проблемы, стоящие перед частным сектором в республике. На основе данных Всемирного банка и международной финансовой корпорации к ним следует отнести: «...налоги, ограниченный доступ к финансам, дефицит электрической энергии и коррупционные условия»⁵⁴.

Хотя в Таджикистане платят семь видов налогов, однако, применение этих налогов создает большое бремя по соблюдению требований, относительно малых и средних предприятий, и это негативно влияет на развитие частного сектора, а также стимулирует неформальные действия во всех сферах продуктивной занятости.

По мнению сотрудников ВБ и МФК, неразвитость инструментов в области финансов становится преградой для обеспечения экономического

⁵⁴ www.ca-news.org (дата обращения 10.01.2025г.)

роста, возникают проблемы высоких процентных ставок, а также наблюдаются сложности долгосрочного финансирования.

Другой проблемой отрицательно влияющей на развитие частного сектора является сложность в доступе его субъектов к энергосети, неэффективность в управлении, производстве и распределении электроэнергии в республике. По данным ВБ и МФК, дефицит электроэнергии составляет 7,5% от общего объема реализации по сравнению со средним показателем в 3,8 %.

Следующим препятствием на пути развития частного сектора ВБ и МФК указывают на коррупцию, при получении лицензии и разрешения, участие в тендерах на получение госконтракта и подключение к важнейшим обеспечивающим сетям.

В последние годы в республике приняты меры с целью улучшения ведения бизнеса, упрощение процедуры регулирования деловой среды, усиление защиты инвесторов в акционерных компаниях, сокращение времени в регистрации и стоимости капитала для создания новых частных предприятий в сфере услуг и ее отраслевых составляющих. Наблюдается рост места республики в рейтинге «Ведение бизнеса». Вместе с тем, доля прямых иностранных инвестиций остается низкой. Например, уровень частных инвестиций, примерно составляет около 5,0 % валового внутреннего продукта.

Анализ показывает, что более 50% средних и крупных предприятий являются государственными. Однако, доля частного сектора в производстве товаров составляет более 60%.

Значительно возрастает финансовая помощь со стороны международных организаций и доноров с целью применения важнейших инструментов для проведения экономических преобразований, особенно в частном секторе. Здесь следует выделить функционирование «единое окно» по регистрации субъектов предпринимательской деятельности, а также по жилищно-коммунальным сетям, объединение реестров земли и зданий, таможенного дела, развитие частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и другие.

Реализация предложенных направлений и рекомендаций позволили создать условия для улучшения деловой активности, упрощения преград на пути развития бизнеса, улучшения роли государственных чиновников по активизации деловой среды, использования ресурсного и экспортного потенциала, успешное вхождение страны в мирохозяйственную систему.

Таким образом, устранение указанных барьеров и выявленных проблем позволяет создавать конкурентоспособный частный сектор в сфере услуг, что способствует повышению уровня жизни населения и обеспечению экономического роста в Республике Таджикистане, ее областях, городах и районах.

1.3. Особенности и проблемы развития частного сектора в сфере услуг и пассажирского автомобильного транспорта в современных условиях

В условиях развития платформенной экономики на первый план выходят решения проблем согласования сбалансированного спроса с предложением для оказания различных видов товаров, насыщения внутреннего потребительского рынка необходимыми социально-значимыми услугами. На основе отчетных статистических данных установлено, что в республике наблюдается снижение платежеспособности, денежных доходов и уровня жизни населения, особенно в сельской местности, неразвитость госавтотранспорта, что препятствует обеспечению ускоренного развития экономики, создания новых рабочих мест и решения проблемы продуктивной занятости.

Вместе с тем, на процесс оказания услуг населению и экономики отрицательно воздействует сохранение старой системы оказания услуг, по которой и ныне реализуется структурная государственная политика в области оказания различных видов услуг и особенно платных услуг частным сектором.

В этих условиях важным считаем уточнение и выделение роли и значения предоставляемых социальных гарантий, которые препятствуют активизации использования человеческого капитала. Поэтому сфера реализации доходов за

счет расширения частных платных услуг влияет на распределительные процессы, учитывая теневое перераспределение доходов.

Кроме того, развитие и совершенствование механизма оказания услуг населению частным сектором должен учитывать новые потребительские ориентиры, способствующие ввести изменения в структуре семейного бюджета и расходов жителей.

В настоящее время наблюдается рост спроса потребителей на новые и современные виды услуг. Удовлетворение спроса клиентов на эти услуги связано с ростом материальных доходов и занимает важное место в структуре потребрасходов жителей агломераций.

Анализ проведенного исследования показывает, что в республике реализации структурной политики в области потребления «...должна быть направлена на учет изменения соотношений между темпами роста бесплатного и платного оказания услуг в пользу последнего, учитывая масштабы социальной опеки над удовлетворением тех потребностей, которые без ущерба могут быть реализованы за счет трудового вклада конкретного работника»⁵⁵.

Оценка происходящих изменений в направлении использования потребительских расходов семьи в стране, предусматривает повышение их результативности на основе занятия важного места в структуре рынка услуг частного сектора, систематического учета ценовой дифференциации для обеспечения доступа домохозяйств в приоритетных нишах, имеющие небольшие доходы.

Опыт организации управления потребительского рынка товаров и услуг в Таджикистане свидетельствует о том, что большое значение уделено исследованию национальным особенностям во всех этапах проведения рыночных реформ. При этом должное внимание уделено выявлению роли и значения частного сектора в этой сфере в условиях развития товарно-денежных

⁵⁵Рахимзода Б.К. Развитие рынка платных услуг в условиях рыночной экономики (на материалах Республики Таджикистан): дисс./ Баходур Карим Рахимзода.-Душанбе: ТГУК, 2017.-163с.

отношений на основе системного анализа и синтеза во всех сферах и особенно при оказании услуг частного ПАТОП.

С другой стороны, в современных условиях в структуре товарно-денежных отношениях особое место отводится организации и управлению рынка услуг частного сектора (РУЧС) призванному обеспечить реакцию производителей данного сектора с учетом запросов потребителей. Важно заметить, что данный рынок находится на этапе становления, а для того, чтобы обеспечить его развитие важным считается разработка теоретико-методических, методологических и практических аспектов, а также исследование зарубежного опыта и его применения в Республике Таджикистан.

Сейчас рынок услуг ЧС в Республике Таджикистан разбалансирован и существенное воздействие оказывает недостаточный темп роста денежных доходов, неразвитость инфрастуктуры и частного сервиса в различных сферах деятельности, что требует принятия незамедлительных действий для их решения за счет различных источников. В этих условиях возникает необходимость в создании условий для насыщения и расширения рынка различных сегментов по оказанию услуг (ЖКХ и бытовое обслуживание, туризм, ремонт личного автотранспорта, досуг, санитарно-оздоровительные, медицинские и информационно-технологических услуги и др.) на основе стимулирования человеческого фактора и использования потенциала различных сегментов данного сектора.

В этих условиях мы выделяем важные условия, которые позволяют частному сектору в сфере услуг расширить масштабы предоставления платных услуг, особенно населению в агломерациях.

В зарубежной практике используют различные методы для изучения рынка, рынка услуг ЧС, которые позволяют исследовать общественные потребности, выполнить прогнозы, провести анализ и оценить обоснованные варианты принятия управленческих решений, а также формировать стратегии, перспективных параметров развития на основе сценарных вариантов действий.

Другим направлением считается оценка социально-экономической и экологической эффективности работы предприятий/организаций частного сектора в сфере услуг, учитывая уровень развития и удовлетворения спроса на товары и услуги, со стороны структурных элементов сферы услуг.

В этих условиях формирование рынка услуг частного сектора в агломерациях, должен гарантировать условия эффективности использования их экономического и производственного потенциала, а также разработки модели устойчивого развития «...с учетом разделения труда и специализации района, учитывая не только обязательные условия функционирования сферы услуг, но и факторов развития и размещения производительных сил»⁵⁶

С другой стороны «...рынок, оказывающий платные услуги населению, находится в абсолютном соответствии с запросами базовых отраслей, и его следует анализировать не только как независимую сферу экономики страны, но и как важнейший комплекс экономики»⁵⁷ для прогноза развития и размещения объектов частного сектора в сфере услуг населению.

Обобщая различные точки зрения многих авторов работ⁵⁸ и развития частного сектора в Республики Таджикистан, нами выделены особенности его развития:

- Наличие зависимости функционирования и развития рынка услуг ЧС в сфере услуг от природно-климатических условий, географических и рельефа территории и ее неодинакового развития;

- Существование зависимости между формированием рынка платных услуг ЧС населению и темпов социально-экономического развития агломераций, а также учета воздействия специализации производства на организацию обслуживающих подсистем и удовлетворения запросов потребителей;

⁵⁶ Рынок справочно-правовых услуг как элемент сервисной экономики/Т.Г. Старостина. -Ульяновск: УлГТУ, 2007. - С. 8.; Раджабов Р.К. Региональные аспекты развития сферы платных услуг населению в условиях переходной экономики/Р.К.Раджабов. Монография. - Душанбе: «Ирфон»,2013. – 196с.

⁵⁷ Раджабов Р.К. Региональные аспекты развития сферы платных услуг населению в условиях переходной экономики. Монография/Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон,2013. – 196с

⁵⁸ Там же

– Функциональная взаимозаменяемость элементов обслуживающих систем в качестве эмерджентности в условиях нехватки, дефицитности и ограниченности инвестиционных ресурсов для обеспечения развития на основе разработки стратегии формирования некоторых его сегментов в агломерациях;

– Развитие межведомственной специфики для производства товаров и услуг, создания обслуживающей системы, усиления координации между различными ведомственными и организациями, комплексного применения средств из бюджета, и за счет частного партнерства, позволяющий вывести рынок услуг частного сектора в качестве важной сферы народного хозяйства;

– Развитие системы оказания услуг выдвигает необходимость создания рынка платных услуг ЧС на основе разработки стратегии развития агломераций на основе социально-ориентировочного подхода и использования рыночных механизмов и методов, для обеспечения экономического роста.

– Значительная капиталоемкость объектов рынка с учетом формирования сети частного сектором на основе координации их работы со стороны Хукуматов, предприятий и джамоатов, а также государственного регулирования инвестиционных и банковских процентов, амортизационных отчислений, уменьшения ставки налогов на ресурсы, и другие.

– Этапность формирования рынка платных услуг со стороны ЧС и развитие субъектов скачкообразно, учитывая увеличение пропускной способности и спроса в услугах, формирование резервов пропускной и провозной способности для удовлетворения оказываемых услуг;

– Сетевой характер развития рынка услуг частным сектором и ее организации под влиянием экономических и социальных факторов, размещения производительных сил и другие предприятия.

В целом, совершенствование элементов и сфер рынка услуг частного сектора зависит от стратегии социально-экономического развития и иерархии уровней и местных интересов экономики и сферы услуг, а также пересмотра принципов и критерий функционирования и организации звеньев системы путем

разработки инновационной перспективной концепции развития рынка услуг ЧС в сфере услуг на основе уточнения таких основных задач развития и размещения:

- Оценка эффективности механизма разгосударствления и приватизации объектов и инфраструктуры сферы услуг и ее сегментов.

- Улучшение механизма государственного регулирования рынка услуг ЧС, охватывающий развитие МТБ при выделении государственных инвестиций;

- Развитие механизма управления ЧС в сфере услуг учитывая особенности трансформационных процессов или преобразований.

- Эффективное применение и внедрение способов организации и управления предпринимательства на РУЧС и его сегментов.

- Формирование эффективной стратегии развития частного сектора в сфере услуг экономики.

- Привлечение финансовых ресурсов по разработке рациональных схем развития, размещения и регулирования РУЧС на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

- Эффективное использование инструментов маркетинговой и инновационной деятельности на РУЧС.

- Разработка рекомендаций по развитию приоритетных сегментов РУЧС, в сфере торговли, таможенно-транспортных и логистических сетей, бытового обслуживания, народного ремесла и другие.

В целом решение вышеуказанных задач требует разработки стратегии развития ЧС в сфере услуг и определения тактики ее реализации в новых трансформационных условиях развития экономики.

Обобщая вышеизложенное выделяем этапы комплексного стратегического планирования рынка услуг ЧС (рис.1).

Таким образом, реализация основных этапов комплексного стратегического планирования рынка услуг возможно на основе использования потенциала развития этой сферы и природных ресурсов в республике.



Рисунок 1 - Блок-схема этапов реализации стратегического планирования развития РУЧС (предложено автором)

Результаты анализа показывают, что Республика Таджикистан имеет необходимый экономический потенциал для создания конкурентоспособной экономики, что положительно влияет на темп роста деловых контактов и пропорционального развития рынка услуг частного сектора услуг во всех сферах и на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

Также использование мировой практики показывает об оказании перспективных видов услуг, дающие высокую отдачу на основе вложения требуемых инвестиций в Таджикистане и ее агломерации на период до 2030 года:

- в сфере туристических и рекреационных услуг;
- в сфере услуг народных умельцев (национальные ремесла);
- в сфере услуг общественного питания, торговли и ресторанного бизнеса;
- в сфере предоставления пассажирских автотранспортных услуг в городах, сельских районах, междугородных и международных направлениях;
- в сфере телекоммуникационных и радиовещательных услуг, услуг интеллекта;

- в сфере оказания услуг связи, АІ, мобильные и информационно-коммуникационные услуги;

- в сфере деловых и правово-консультационных и аутсорсинговых услуг;

- в сфере оказания прочих услуг.

В целом следует выделить такие основные факторы, сдерживающие развитие всех видов оказываемых услуг в Республике Таджикистан:

- нехватка инвестиционных средств для обеспечения развития индустрии сферы услуг, особенно ЧС в сфере общественного питания, туризма и путешествий;

- отсутствие планов развития и схемы размещения курортных зон, а также неразвитость механизма государственного регулирования;

- недостаточный ассортимент предоставляемых услуг ЧС, их низкое качество и зависимость от цены и тарифов;

- отсутствие сети саморегулируемых предприятий и организаций, оказывающие платные услуги;

- недостаточное развитие транспортной инфраструктуры, особенно сети объектов приавтомобильного сервиса;

- недостатки высококвалифицированных кадров, их подготовки и переподготовки;

- слабый уровень цифровизации, неразвитость информационной базы, слабая реклама и осуществление маркетинговой деятельности и другие объекты частного сектора в сфере услуг и другие.

В целом, приоритетное, стабильное и комплексное развитие рынка услуг ЧС в сфере услуг Таджикистана имеет важное значение, и способствует социально-экономическому развитию республики, возрастанию ее роли в мировом масштабе в условиях развития НСР-2030.

В следующей главе диссертационного исследования изучим методологию исследования развития частного сектора в сфере услуг и оказания услуг частного ПАТОП.

ГЛАВА 2. МЕТОДОЛОГИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЕ УСЛУГ И ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПАССАЖИРСКИМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Методологические основы организации управления сферы услуг и оказания услуг ЧПАТОП

На современном этапе развития национальной экономики и системы сервисного обслуживания со стороны частного общественного автомобильного транспорта, связано с реализацией мер государственного регулирования, основанных на исследовании неразрывной связи всех взаимосвязанных элементов и теоретических платформ оказания этих услуг, проводится на основе уточнения выполняемых операций, наличия имеющихся связей, состояния потенциала обслуживающих предприятий, а также спроса на эти услуги.

Практика показывает, что оказание услуг пассажирским автомобильным транспортом общего пользования тесно связано с основными целями предоставления услуг населению. При этом особенно важным считаем исследование методологии формирования системы оказания услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

На рисунке 2 представлена структура методологии формирования организационно-экономического механизма развития частного сектора в оказании услуг пассажирским автомобильным транспортом общего пользования использование которых дает возможность формированию и развитию в условиях происходящих трансформационных изменений.

Согласно рисунку 2 предложенная методология формирования системы оказания услуг позволяет обосновать и разработать направления инновационного оказания услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования в территориальных системах.

Важно заметить, что в современных условиях развития транспортной системы, особенно в территориальных образованиях, также требует разработки доктрины учитывающей развитие социально-экономических процессов протекающий в современном обществе для разработки научно-методических

приоритетов ее развития и размещения на основе рационального использования частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

1. Основные цели и задачи	Социальные, экономические; политические; экологические.
2. Принципы формирования	Клиентоориентированность; комплексность; иерархичность построения системы; достаточность; гибкость и адаптивность
3. Методы	Системного анализа и синтеза; экономико-статистические; логистические; индукция и дедукция; экономико-математического моделирования; программно-целевого подхода; построения системы; достаточность; гибкость и адаптивность
4. Участники	Пассажиры; диспетчеры; операторы; водители; кондукторы; местные органы исполнительной власти; транспортные предприятия; частные предприниматели; терминалы; ведомственный транспорт; транспортная инспекция; ГАИ; дорожно-эксплуатационные службы; таможенные органы; независимые и частные организации, другие органы
5. Нормативно-правовая база	Международные транспортные конвенции; государственное законодательство; транспортное законодательство Республики Таджикистан
6. Методика формирования	- Исследования системы организации и оказания транспортного обслуживания на разных уровнях управления транспортной системы; - Исследование пассажиропотоков и маршрутная сеть; - Анализ современного состояния рынка транспортных услуг, оценка уровень и степени удовлетворенности потребителей услуг; - Организации эффективного взаимодействия участников транспортного обслуживания; - Экономико-математическое моделирование транспортного обслуживания, ее актуализации и цифровизации

Рисунок 2 - Методологии формирования организационно-экономического механизма развития частного сектора в оказании услуг пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (составлено автором)

При этом в первый план входят вопросы теоретического обоснования транспортной доктрины оценивая результаты работы частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в условиях городов и сельских

территорий. Проведенный нами анализ проведенного исследования⁵⁹ показывает, что авторами, разработаны пути модернизации нормативно-правовой базы пассажирских перевозок и механизмы их внедрения Хукуматами, а также органами управления автомобильного транспорта в целом. Важно отметить, что составной частью доктрины в области автомобильного транспорта является доктрина оказания услуг пассажирских автомобильных перевозок. Однако вопросы осуществления этих услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования недостаточно исследованы и требуют проведения специального исследования

Сегодня в Таджикистане разработана в основном концепция развития транспорта, которая играет определяющую роль в регулировании правоотношений в сфере транспорта, включая сферу грузовых и пассажирских автоперевозок. Урегулирование данной проблемы предусматривает, разделение функций между субъектами рынка автотранспортных услуг, с учетом разных форм собственности, базирующиеся на специфике работы пассажирских и комбинированных операторов услуг.

В новых условиях выделяя виды роль и значение государственных и частных автобусных, микроравтобусных и таксомоторных предприятий, а также технологию организации управления по видам перевозок, например, технологию организации пассажирских автомобильных перевозок государственного и частного автотранспорта общего пользования.

⁵⁹Зоиров И.У. Основные направления и инструменты развития государственно-частного партнерства в сфере услуг. Монография- Душанбе, 2018.-156с.; Кабиров Ш.О. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора/ Ш.О.Кабиров, К.Р.Раджабов, М.Х.Саидова//Вестник ТГУПБ. Серия общественных наук.-Худжанд, №4(73)-2017. –С.12-23. Маренков А.О. Организационно – экономические аспекты формирования интеллектуальных ТС в сфере ГПТ: дисс...к.э.н.:08.00.05/А.Олегович Меренков.- М.,2016.-175с.-С.41-50. Мирзобеков Х.Д., Раджабов Р.К., Раджабов К.Р. Парадигма развития предпринимательской деятельности в сфере пассажирских транспортных услуг Таджикистана// Развитие предпринимательской деятельности в условиях цифровой экономики.Материалы республиканской научно-практической конференции, 16 октября 2025 года / Под редакцией доктора технических наук, профессора Х.Х. Назарзода, кандидата экономических наук, доцента Дж.Н. Машокирова, кандидата экономических наук, доцента К.К. Алимова. – Душанбе: «ДДТТ», 2025. – 152 с.-С.80-84. Раджабов К.Р, Раджабов Р.К. Парадигма развития транспортного комплекса Таджикистана в условиях цифровизации экономики (на тадж. языке) //Таджикистан и современный мир №4(92)2025.-Душанбе: ЦСИ, 2025.-С.105-113.

Совершенствование пассажирских автомобильных перевозок требует исследования их особенностей для разделения транспорта общего пользования и не общего пользования. Если особенности транспорта общего пользования связаны с тем, что он оказывает пассажирские автотранспортные услуги по перевозке любого обратившего человека, предприятий и организаций различных видов собственности, то транспорт не общего пользования осуществляет индивидуальные или ведомственные пассажирские автоперевозки. Также важной особенностью является выбор пассажирских транспортных средств, использование искусственного интеллекта и цифровизации, улучшение дорожной и экологической безопасности, надежности, скорости перемещения и комфортабельности перевозок, стандартизацию транспортной деятельности, а также минимизации транспортных издержек и другие. Также анализ социальной функции пассажирского автотранспорта и признание ее высокой общественной значимости, государственная политика в этой области ориентирована на поддержку непрерывного и стабильного функционирования отрасли. С этой целью формируется и внедряется комплекс государственных мер и целевых программ, которые направлены на стимулирование автомобильного транспорта всех форм собственности, как государственных, так и частных.

Важно заметить, что в Таджикистане осуществлена государственная программа «Государственная программа развития транспорта на период до 2025 года», ориентированная на создание нормативно-правовой базы, механизмов экономического регулирования, притока инвестиций и налаживание системы финансирования государственного заказа для эффективного решения проблем в сфере автомобильного транспорта.

Практика организации пассажирских перевозок показывает, что благодаря своей мобильности автомобильный транспорт остается единственным средством сообщения между всеми населенными пунктами, особенно в сельской

местности и горных регионах, что напрямую связано с расширением сети автодорог и ростом уровня автомобилизации населения.

Деятельность пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан регулируется Министерством транспорта, а также местными органами исполнительной власти городов, районов и джамоатов. Организация пассажирских перевозок осуществляется по утвержденным маршрутам на основе социально-ориентированной тарифной политики и бюджетного финансирования. Кроме того, выполняются коммерческие перевозки по маршрутам, которые самостоятельно организуются автотранспортными предприятиями.

Наряду с этим государственные и частные АТП, включая индивидуальных предпринимателей, выполняют регулярные автобусные сообщения на межрайонных, внутрирайонных, междугородных и международных маршрутах. Одновременно с расширением сети перевозок формируется транспортно-логистическая инфраструктура (терминалы, автовокзалы и автостанции, стоянки такси), развивается автоматизированная система диспетчерской связи, обеспечивается защита прав потребителей транспортных услуг.

Регулирование работы субъектов пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан производится транспортной инспекцией Министерства транспорта на основе совершенствования лицензионной деятельности, который осуществляется на основе принятого документа⁶⁰.

Исходя из оценки организационно-правовых основ регулирования деятельности пассажирского автомобильного транспорта нами выявлены основные принципы, выполнения которых является обязательными для всех перевозчиков независимо от вида собственности (табл.2.1).

⁶⁰Правила перевозок пассажиров и багажа и ручной клади автотранспортом в Республике Таджикистан (в ред. от 4.03.2010 года, №7).

Основные принципы организации управления пассажирских
автомобильных перевозок⁶¹

№ пп	Перечень принципов	Содержание
1.	Законности	обязательное и строгое использование нормативно-правовых норм, установленным законодательством
2.	Приоритета безопасности	в первоочередном порядке при перевозках пассажиров обеспечивается безопасность для граждан, окружающей природной среды, интересов общества и государства, а также предусматривать специальные меры, направленные на конкретизацию соответствующих гражданско-правовых регламентов
3.	Социальной справедливости	устанавливающий баланс между частным и общественным интересами. Для городского маршрутизированного транспорта используют специально выделенные полосы движения, в месте расположения остановочных пунктов ограничивают парковку
4.	Научности	формирование транспортных отношений в соответствии с известными фундаментальными и прикладными (отраслевыми) научными результатами и теоретическими положениями, подкрепленными опытом практического использования, результатами экспериментальных исследований и разработок
5.	Приоритета большинства	проявляется при регулировании маршрутных перевозок, когда решающее значение имеет полное или частичное совпадение целей передвижения группы пассажиров, пользующихся совместно одним транспортным средством, маршрутом и остановочными пунктами, а также разрешить и противоречие между интересами индивидуума и общества при решении проблем экологической безопасности транспортных средств
6.	Возможного	организовывать перевозки пассажиров исходя из располагаемых возможностей перевозчика и общества
7.	Аккумуляции опыта	наличие у организаторов перевозок эффективных процедур мониторинга, обобщения, обмена, распространения и аккумуляции известного производственного опыта
8.	Комплексности регулирования отношений	использование возможных направлений и аспекты регулирования отношений: правовые, организационно-экономические, материально-технические, технологические, квалификационно-кадровые, административно-управленческие и др.

⁶¹ Составлено автором на основе Загорский И. О. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом / И. О. Загорский, П. П. Володькин. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2012. – 154 с. Теоретические основы пассажирских межмуниципальных автомобильных перевозок [Электронный ресурс] : монография / Н.Н. Якунин [и др.]; М-во науки и высш. образования Рос. Федерации, Федер. гос. бюджет. образоват. учреждение высш. образования "Оренбург. гос. ун-т". - Оренбург : ОГУ. - 2020. - 196 с.

9.	Эффективности	принимаемые при организации пассажирских автомобильных перевозок управленческие решения приводят к эффективным и позитивным изменениям результатов транспортной работы
10	Надзорности и контроля	рассматривается как обязательную функцию государственного регулирования транспортной системы, оценивающие обратные связи в возникающих отношениях
11.	Ответственности	ответственность лиц за предписываемые ими обязанностями и за ее исполнение.
12.	Соответствия	установления взаимосвязи прав и обязанностей, их выполнения, исполнять действия по обеспечению выделенных прав.

Источник: составлено автором на основе специальной отраслевой литературы

Наряду с выделенными принципами при организации пассажирского автомобильного транспорта применяют маршрутные и индивидуальные технологические принципы, которые связаны с наличием в АТП: автобусы, микроавтобусы, легковые автомобили и спецтранспорт.

В основном технологический принцип, учитывает интересы большинства пассажиров и организуются регулярные перевозки по установленным маршрутам для удовлетворения потребностей населения по установленным тарифам. При этом индивидуальный технологический принцип учитывает интересы отдельного человека, и перевозки выполняются по разово организованным маршрутам, «от двери до двери» используя принцип комфортабельности перевозок. Обычно индивидуальный технологический принцип используется таксомоторным парком или ведомственным организациям на основе аренды, проката или лизинга транспортных средств, которые обеспечивают сочетание личных и коллективных интересов в реальных условиях. Также наряду с указанными принципами в городах используется форма сочетающего их преимущества. Такая форма называется перевозками пассажиров маршрутными такси по маршрутам, которая сейчас эффективно работает и развивается, а также сохраняет эту тенденцию в перспективном периоде.

В условиях трансформационных изменений в Республике Таджикистан особое значение приобретает сфера услуг и ее структурные подкомплексы, поскольку они выступают ключевым фактором социально-экономического

развития государства, его областей и районов. С учетом данных факторов следует уделить особое внимание функциям и значимости услуг государственного и частного пассажирского автомобильного транспорта в масштабах городских и сельских территориях, которая также предусматривает поддержку и повышение конкурентоспособности предоставляемых транспортных услуг в рыночной системе, что требует исследования методических основ их организации и управления, классификации их видов и специфики выполняемых задач.

В совокупности ключевая задача государственного и частного общественного пассажирского автотранспорта ориентирована на качественное удовлетворение спроса населения с целью улучшения их обслуживания на маршрутах; обеспечение безопасности дорожного движения; совершенствование организации управления пассажирских перевозок на основе разработки рациональных маршрутов и формирования маршрутной сети; внедрение современных систем цифровизации оплаты проезда и автоматизированных систем управления; обеспечение стабильности и высокой частоты автобусных рейсов; совершенствование качества предоставляемых гражданам транспортных услуг; рационализация использования ресурсов государственных и частных секторов автотранспорта.

В современных условиях повышения эффективности организации и управления ПАТОП, включая коммерческий сектор в городских и сельских районах, предусматривает решения следующих ключевых задач:

- своевременное удовлетворение спроса жителей в качественных услугах общественного транспорта, осуществляемое государственными и коммерческими АТП;
- создание условий для высококачественного оказания транспортных услуг населению на регулярно действующих маршрутах, где задействованы частные автоперевозчики автобусами и микроавтобусами;
- формирование требуемых условий для обеспечения необходимого уровня обеспечения безопасности пассажирских автоперевозок;

- своевременное использование цифровых технологий и искусственного интеллекта процесса организации управления и предоставления услуг населению;

- разработка рациональных вариантов размещения государственных и частных предприятий, повышение производительности труда, снижение транспортных издержек и др.

Анализ достигнутого уровня государственных пассажирских автотранспортных предприятий в городах и районах республики показывает, что пассажирские АТП являются убыточными, для улучшения их работы не хватает материальных и финансовых ресурсов, наблюдается усиление конкуренции из-за увеличения количества частных транспортных средств, а также имеется невысокий уровень качества обслуживания агломерациях.

Опыт пассажирских автомобильных перевозок в городе Душанбе, Худжанд, Бохтар и Куляб свидетельствует о том, что стабильное развитие пассажирского авто- и электрического транспорта зависит от учета трансформационных изменений и рационального использования услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования. В этих условиях также поведение субъектов рынка услуг государственного городского и особенно частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования направлено на диверсификацию транспортно-перевозочной работы в маршрутной сети.

Следует отметить, что важным аспектом на рынке пассажирского автомобильного транспорта общего пользования считается выделение уровня обслуживания по удовлетворению спроса в перевозках, обеспечения конкурентоспособности предоставляемых услуг в сегменте частных перевозок.

В республике наблюдаются коренные изменения в системе организации управления пассажирского автотранспорта, а частный пассажирский автомобильный транспорт начал развиваться с 2020 года.

Анализ опыта организации управления пассажирским автотранспортом в городах и сельских агломерациях республики показывает, что оно

осуществляется в городах Хукуматами, а на районах местными органами исполнительной власти. Участие частного автомобильного транспорта привело к преобразованиям в организации перевозок и вытеснения государственного автотранспорта с рынка оказания этих услуг. Также это связано с недостаточным обновлением транспортного парка из-за нехватки финансовых средств, применения современных механизмов государственно-частного партнёрства, слабое взаимодействие между субъектами пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и др.

Поэтому в условиях республики учитывая важность перевозок и их наибольший удельный вес, нами изучена модель организации взаимодействия между субъектами рынка услуг ГПАТ общего пользования в г. Душанбе (рис.3).



Рисунок 3 – Действующая модель управления городского пассажирского автотранспорта в городе Душанбе

Анализ рисунка 3 показывает, что в данной схеме не раскрыта роль услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования и в целом частные перевозчики взаимодействуют с Хукуматом города Душанбе и Государственным коммунальным управлением «Душанбенаклиетхадамотрасон».

Анализ системы управления пассажирских автоперевозок в республике показывает, что существуют проблемы:

- Нехватки средств, выделяемых с госбюджета для модернизации основных фондов, приобретения подвижного состава;
- устаревший парк подвижного состава и использования старых автобусов, микроавтобусов, недостаточное их обновление новыми, значительные расходы на приобретение запасных частей;
- неразвитость механизма оказания государственной поддержки, системы организации управления и финансирования пассажирских АТП;
- несоблюдение установленных параметров и провозных возможностей парка подвижного состава, наполняемости салонов автобусов, микроавтобусов и сложности в освоении пассажиропотока пассажирскими АТП и частными перевозчиками;
- сложности в использовании финансовых, организационно-экономических и правовых условий для привлечения частных инвестиций в развитие ПАТ, а также создания благоприятных условий привлечения зарубежных инвестиций;
- отсутствие социальных стандартов для обеспечения транспортной обеспеченности городского и сельского населения и возможности оценки потребности в инвестиционных ресурсах;
- низкий уровень качества работы АТП, а также показателей, характеризующие работу транспортных средств;
- недостаточный уровень квалификации работников и организации повышения их квалификации, а также стимулирования результатов их работы.

На основе анализа опыта организации управления пассажирских перевозок выявлено, что в области их регулирования существуют противоречия:

- у местных органов исполнительной власти всех уровней отсутствуют разграничения относительно компетенции в сфере пассажирского автотранспорта, а также частного транспорта при возникновении вопроса этой проблемы отнести к какому уровню управления. Поэтому необходимым считаем четкое разграничение обязанностей Хукуматами и эту проблему целесообразно решать на основе принятия нового закона о пассажирском автомобильном транспорте общего пользования;

- действующий механизм предоставления льгот перевозчикам сталкивается с сокращением размера выделяемых средств из местного бюджета для оплаты проезда льготникам, а также другим слоям населения при оказании услуг в городах и сельских районах;

- у Хукуматов разных уровней нет возможности содержания работы обслуживающих государственных и частных предприятий по организации и оказанию услуг населению пассажирским автомобильным транспортом. Также возникают сложности по контролю деятельности предприятий и выполнения условий по оказанию услуг, установление компетенций для каждого предприятия независимо от формы собственности;

- установлено, что в существующих формах государственной поддержки неправильно установлены направления поддержки пассажирского автомобильного транспорта. Поэтому считаем целесообразным установить адаптивные направления господдержки перевозчиков;

- со стороны местных органов исполнительной власти не возмещаются затраты предприятий и применяются нерегулируемые маршрутные тарифы. Финансовая поддержка маршрутов осуществляется за счет собственных средств предприятий. Поэтому целесообразным считаем разработать организационно-экономические механизмы возмещения транспортных издержек на основе учета условий и способов действия;

- недостаточно развит механизм государственного регулирования транспортной деятельности, а также требует совершенствования деятельности транспортной инспекции по выдаче лицензий и сроков их действия различным

перевозчикам и операторам;

- отсутствуют обоснованные общие подходы к организации и управлению ПАП в городских и сельских территориях. Исходя из этого это требует разработки и применения современных подходов к планированию, организации управления пассажирских перевозок и др.

При рассмотрении системы оказания услуг государственным и ЧПАТОП следует выделить понятие управления, под которым понимается «разработка, принятие и реализация комплекса научно-обоснованных вариантов решений в территориальных системах». Также целесообразным считаем выбор рациональных методов удовлетворения спроса населения в перевозках; решают задачи рационального размещения транспортных предприятий; разрабатывают оптимизационную модель транспортной и маршрутной сети; совершенствуют тарифную политику и механизм оказания услуг государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования и другие.

На основе анализа опыт организации управления и принятия управленческих решений в области пассажирского автомобильного транспорта общего пользования направлен на:

- планирование, организацию, регулирование, координацию, учет, контроль и управление, прогнозирование, а также цифровизацию пассажирских перевозок;
- своевременное обеспечение пассажирских транспортных предприятий материальными, трудовыми, финансовыми и инновационно-информационными ресурсами;
- разработку организационно-экономического механизма финансирования и государственной поддержки пассажирских предприятий;
- развитие системы предоставления социальных гарантий работникам транспорта;
- совершенствование механизма обеспечения безопасности пассажирских автоперевозок;

- повышение высокого качества оказываемых услуг государственным и частным транспортом общего пользования;
- формирование параметров оказания услуг согласно спросу в перевозках и соблюдения установленных норм, условий и нормативов, требований и обязательств, вытекающих из договора на перевозку пассажиров и багажа в городских и сельских агломерациях и другие.

В новых условиях приоритетным считаем изучение, выявление и критический анализ основных принципов управления транспортным процессом в различных агломерациях. Поэтому важны такие принципы: «законность; научность; целеустремленность; единство руководства; автономия каждого из звеньев системы управления; коллегиальность принятия управленческих решений и единоначалие в их реализации; увязка личных, коллективных и общественных интересов на основе выбранных целей; материальное и моральное стимулирование персонала; экономичность; экологичность, а также содержание принципов и функций управления пассажирскими автомобильными перевозками».

Таким образом, управление пассажирскими автомобильными перевозками общего пользования осуществляется с помощью комплекса прямых и косвенных методов, где центральное место уделяется административным и экономическим методам с целью регулирования отношений между отдельными субъектами управления и стимулирования сотрудников, обеспечения результативности перевозок в регионах со стороны юридических лиц и индивидуальных предпринимателей. При этом выделяем регулируемую роль Хукуматов на рынке услуг ЧПАТОП, поддержки организационно-правовых формах (унитарные госпредприятия, частные АТП, АО, ООО и другие), а также автовокзалы, терминалы, операторы, стоянки, совместные предприятия и т.д.

Опыт показывает, что при рассмотрении методических основ организации управления перевозками, особенно частным пассажирским автомобильным общим пользованием необходимо исследовать особенности осуществления пассажирских автоперевозок (рис.4).

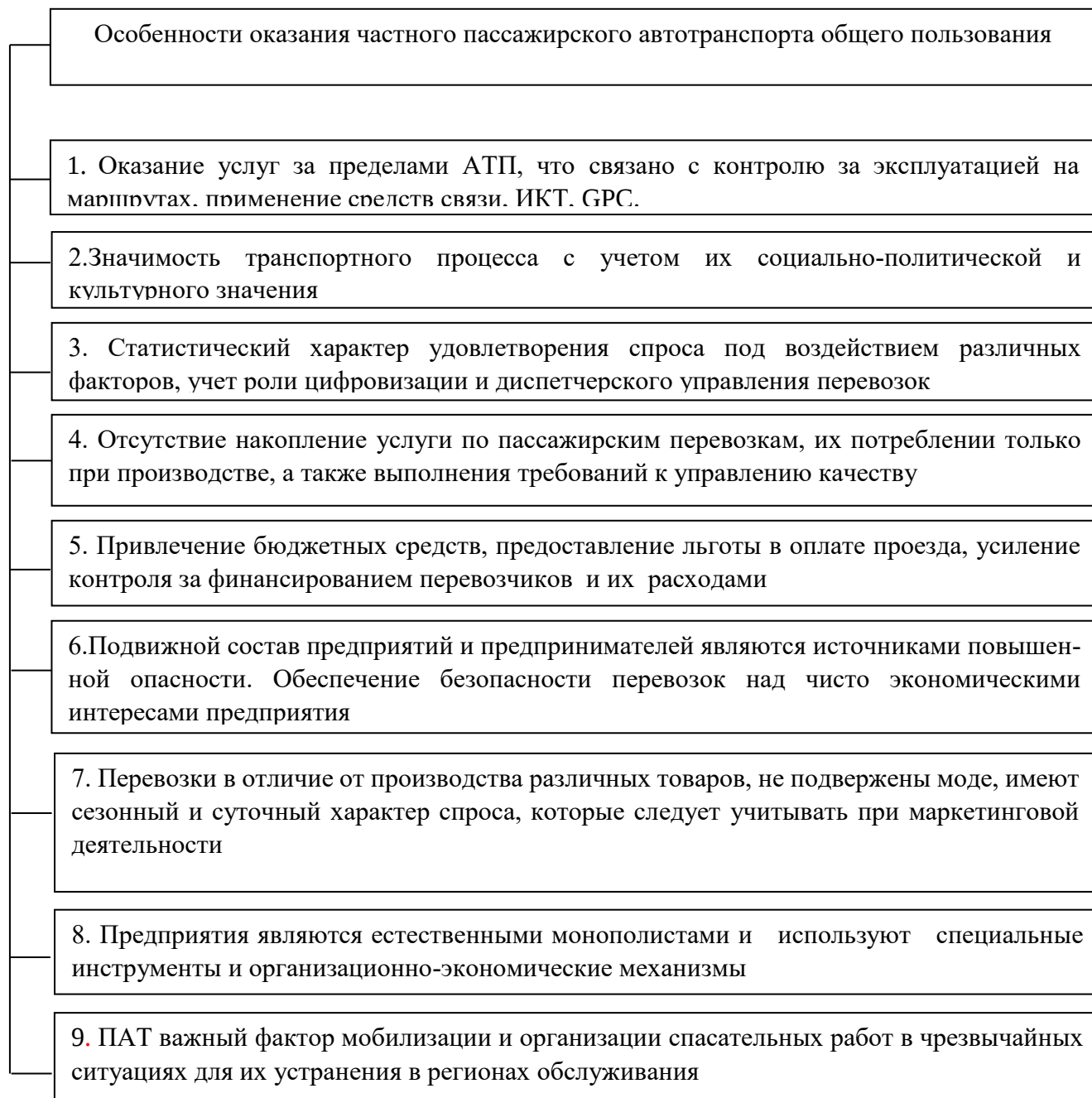


Рисунок 4 - Особенности организации управления и развития услуги частных пассажирских автомобильных перевозок общего пользования
(составлено автором)

Из рисунка 4 видно, что для эффективной организации и управления работы ПАТП необходимо применять координированное управление работников, используя сочетание линейно-функциональной и штабной структуры управления предприятий различных видов собственности.

С другой стороны сочетание этих компонентов используется для развития механизма хозяйственного расчета, оптимизации системы управления на различных стадиях и особенно на государственном уровне.

Важно заметить, что в условиях отдельного автотранспортного предприятия структура управления формируется независимо от форм их собственности.

Комплексный анализ работы обслуживающих государственных и частных пассажирских АТП показывает, что имеется задолженность из-за их финансово-экономического положения, а существующие механизмы организации управления перевозок в агломерациях считаются неэффективными. В связи с этим для смягчения существующих противоречий, необходимо:

- пересмотреть рост тарифов и их влияние к потере пассажиров, возрастание себестоимости перевозок и возрастание убытки предприятий. Для этого необходимо усилить роль государственного регулирования и установление обоснованных нормативов для обеспечения работы предприятий;

- низкий уровень кондукторов и их поведение, а также недостаточный контроль за сбор выручки приведет к большему числу пассажиров, не оплачиваемых за проезд. Поэтому необходимо уточнить методы контроля за полученными доходами, а также привлечь опытных кондукторов и усилить контроль на линии, то есть на маршруте;

- в настоящее время не в полном объеме государством покрываются расходы перевозчиков за перевозку льготников, это приведет к их убыточности, и к снижению их доходов. Также не возмещаются расходы операторов из-за понижения тарифов и организации социально-значимых маршрутов, падение пассажиропотока;

- отсутствует доступная система контроля за оплачиваемыми финансовыми потоками. Кроме того, следует разработать оптимальные методы компенсации понесенных предприятий убытков и усилить механизм их поддержки со стороны государства и другие.

В современных условиях приоритетным считаем учет институциональных изменений по управлению работы ПАТ во всех агломерациях, оценивая взаимодействие и разграничения действия местных органов исполнительной власти с перевозчиками «...для удовлетворения спроса потребителей, услугами по перевозке и требуемого сервиса»⁶².

В этих условиях целесообразным считаем изучение взаимосвязей функций управления транспорта общего пользования, используя модели SADT, представленной на рисунке 5.

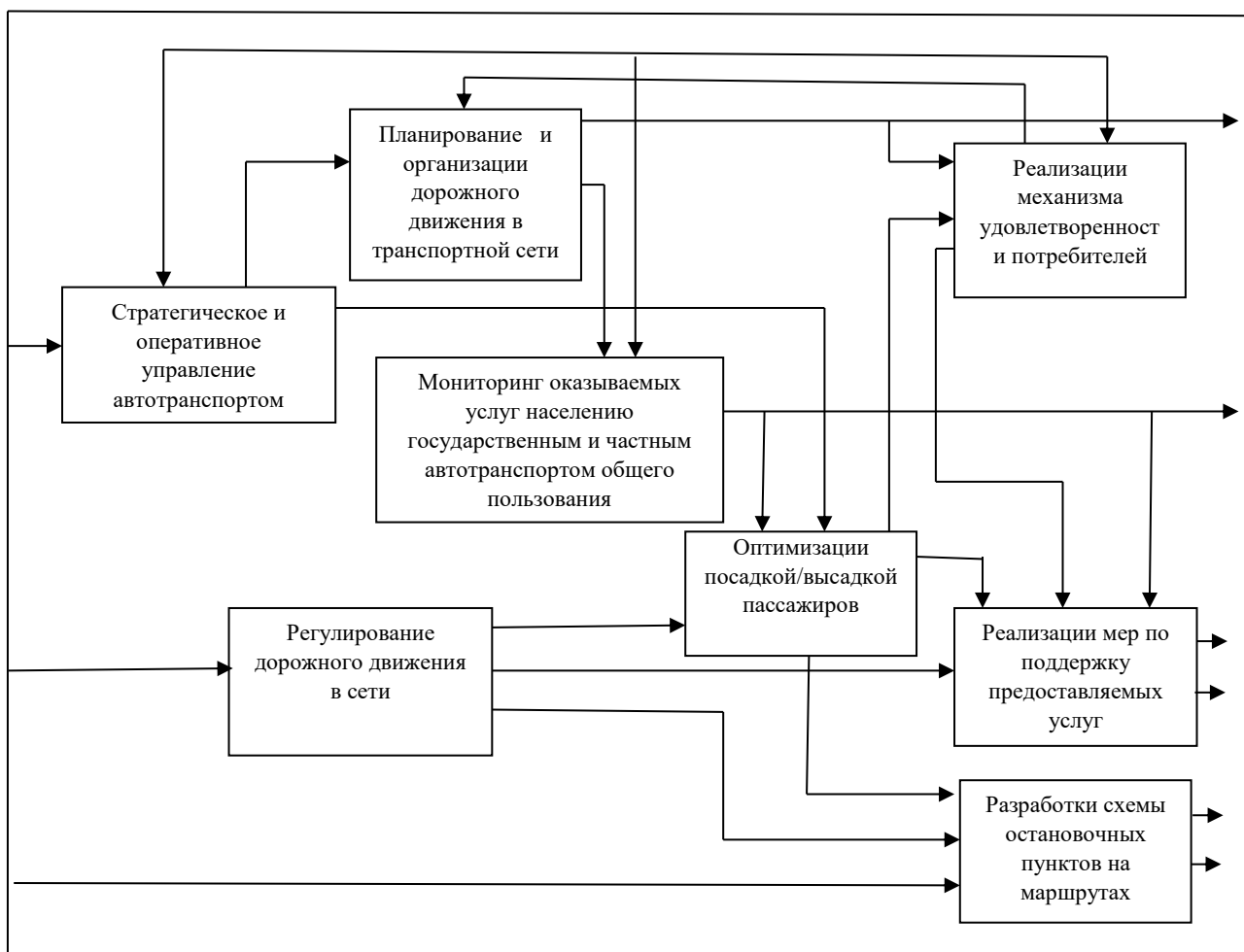


Рисунок 5 – Модель взаимосвязи между функциями управления на пассажирском автомобильном транспорте общего пользования в городах (составлено автором)

На основе анализа рисунка 5 установлено, что имеются взаимосвязи между функциями управления услугами для удовлетворения спроса пассажиров, а

⁶²<https://kontur.ru/articles/5778> (дата обращения 12.12.2023г.)

также усиления роли подсистемы управления оказания услуг населению в агломерациях.

С учетом этого, выделяем следующие концептуальные аспекты развития экономических отношений при предоставлении услуг государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования населению в городских агломерациях:

- адресность предоставления льгот на оплату проезда пассажира и реализации механизма компенсации оператору перевозчику относительно потерь из-за не получения дохода;

- снижение удельного веса выделяемых средств из бюджета в общей сумме расхода операторов перевозчиков и предпринимателей;

- оптимизация суммарных затрат с целью минимизации себестоимости перевозок в агломерациях;

- развитие системы организации перевозок по контракту по результатам конкурса в автобусных и микроавтобусных маршрутах различными собственниками;

- совершенствование механизма организации управления развитием перевозок путем использования Сити карт по оплате проезда, применение искусственного интеллекта и автоматизации организации движения транспортных средств на маршрутах и другие.

Оценивая выполненные исследования в области институциональной организации управления пассажирских перевозок в агломерациях нами выявлены имеющие следующие противоречия:

- в республике ещё не закончен процесс разгосударствления госсобственности на ПАТ и в городах, пассажирские перевозки осуществляют государственные АТП, а также отсутствует четкий метод управления собственностью;

- недостаточно используется система госрегулирования ПАТ, которая

смогла бы обеспечивать эффективное ее функционирование и развитие, а также устранение потерь для контроля за ее состоянием;

- в республике необходимо завершить формирование современной организационной структуры, а также слабо развивается применение современных ИКТ и цифровизации в транспортной системе;

- в теневом секторе оказания транспортных услуг работают частные автоперевозчики, которые официально не зарегистрированы, не имеют лицензии. С учетом этого усилить борьбу с ними и прекратить их работу на транспортной сети;

- предпринимать обоснованные шаги по улучшению работы унитарных автотранспортных предприятий, оптимизировать их хозяйственную деятельность, инвестиционная активность, проводить работу по замене старых транспортных средств, развивать лизинг и аренду;

- в местных Хукуматах внести изменения по вопросам улучшения управления в сфере пассажирского автомобильного транспорта, формировать кадровый персонал, организовать повышение их квалификации и повысить качество управления на основе цифровизации транспортной работы и другие.

Также нами выявлено, что из-за имеющихся противоречий в транспортном законодательстве, существующая система управления пассажирского автотранспорта работает на основе договора между администрациями пассажирских АТП, контрольно-надзорными органами и перевозчиками.

В этих условиях требуется решение таких задач на пассажирском автомобильном транспорте на основе комплексного подхода:

- формирование информационно-аналитической системы управления;
- совершенствование тарифной политики, а также механизм ценообразования на оказываемые услуги;
- создание единой маршрутной сети и ее оптимизация;

- повышение уровня технической оснащенности и развития транспортного парка в агломерациях;
- развитие цифровизации, особенно при диспетчеризации управления пассажирских перевозок;
- минимизировать последствия экологических и вредного воздействия транспорта на окружающую среду, сочетание элементов рыночного и государственного регулирования оказываемых услуг и др.

Таким образом, пассажирский автомобильный транспорт и частный транспорт общего пользования имеет большое значение для обеспечения социально-экономического развития страны, а учет выявленных особенностей способствует повысить результативность функционирования и развития транспортного кластера с учетом введения изменений в систему совершенствованию оказания этих услуг.

На наш взгляд, только развитая транспортная система обеспечивает развитие отраслей и сфер экономики, а также реализации приоритетов по Стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.

2.2. Исследование факторов, влияющих на спрос населения в услугах частного пассажирского автомобильного транспорта

В условиях углубления инновационной экономики, становления платформенной экономики и развития экономики данных, основная задача планирования, организации управления и регулирования рынка услуг и услуг ЧПАТОП считается учет спроса и его удовлетворение в пассажирских автомобильных перевозках на основе измерения, оценки качества и эффективности оказания пассажирских автотранспортных услуг, а также усиления «....роли концепции маркетинговой деятельности с целью определения спроса и его согласование с предложением на рынке услуг ЧПАТОП»⁶³.

⁶³Теоретические основы пассажирских межмуниципальных автомобильных перевозок [Электронный ресурс]: монография / Н.Н. Якунин [и др.]; М-во науки и высш. образования Рос. Федерации, Федер. гос. бюджет. образоват. учреждение высш. образования "Оренбург. гос. ун-т". - Оренбург: ОГУ. - 2020. - 196 с.; Фурсов,

Анализ множества выполненных научных и практических работ показывает, что формирование спроса требует учета особенностей пассажирских перевозок в реальных условиях оказания услуг. Опыт показывает, что планирование организации пассажирских автоперевозок связана с определением величины спроса и его согласования с предложением на рынке услуг ЧПАТОП. Следует заметить, что многие аспекты этой сложной проблемы недостаточно исследованы и требуют проведения адресного исследования.

Анализ показывает, что в проведенных исследованиях решение проблемы проводится раздельно в агломерациях выделяя городские, междугородные, пригородные, регулярные и международные пассажирские перевозки по установленным маршрутам.

В основном многие исследователи считают, что на объем пассажирских перевозок влияют такие факторы: «... территориальные (плотность автомобильных дорог), отраслевые (продукция сельского хозяйства, промышленности и др.); технические (количество автомобилей и показатели их использования); экономические (фактические расходы госбюджета на транспорт и др.), природно-климатические, экологические и другие».

Ряд авторов «...выделяют такие подходы при определении потребности: нормативный, сравнительный и опросный и их использование свидетельствует о несоответствии между результатами прогноза показателей перевозок с фактическими результатами»⁶⁴.

Кроме того «...потребность в поездках считается производной потребностью, она дает возможность достичь цель поездки и осуществляется для удовлетворения потребности пассажира»⁶⁵.

В.А.Современные технологии управления и инструментарий менеджмента на транспорте: монография / В. А. Фурсов, Н. В. Лазарева; М-во образования и науки Рос. Федерации, Гос. образоват. учреждение высш. проф. образования "Сев.-Кавк. гос. техн. ун-т". - Ставрополь: СТАВРОЛИТ, 2011. - 122 с.; Фурсов, В.А. Функционирование и развитие регионального рынка транспортных услуг [Текст] : монография / В. А. Фурсов, Н. В. Лазарева. - Москва: Миракль, 2014. - 313 с.

⁶⁴Рихтер, Клаус-Юрген. Математическое моделирование транспортных процессов с учетом социально-экономических факторов / К. Ю. Рихтер, А. П. Минаев; Под ред. Н. М. Васильева. - Москва: МАДИ, 1984.-84с.; Власов А.А.Теория транспортных потоков. Монография.-Пенза: ПГАУС, 2014.-124с.

⁶⁵ Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов : автореферат дис. ... доктора экономических наук : 08.00.05 / Тадж. техн. ун-т им. М.С. Осими. - Душанбе, 2003. - 41 с.

Авторы считают, что влияние других факторов зависит от уровня и формы организации и прямо влияют на объем пассажирских перевозок и пассажирооборот в конкретных маршрутах.

Поддерживая мнение Сангинова О.К. мы считаем, что на рост транспортной подвижности населения влияют следующие факторы: «....рост численности и изменения соотношения между городским и сельским населением; изменение характера распределения населения по малым, средним и большим городам; состояние, развитие и плотность ТДС, изменение количества деловых и трудовых, культурно-бытовых и поездок; административное значение населенного пункта; развитие и размещение предприятий промышленности, географическое положение, достопримечательности и климатические условия населенного пункта, а также размер территории и ее планировки; численность, возрастной состав населения и плотность застройки населенного пункта; развитие строительства санаторий, домов отдыха, лечебных пансионатов и профилакториев; развитие сетевой торговой сети; социально-культурный уровень населения и другие»⁶⁶.

Некоторые исследователи выделяют «...факторы изменения объема пригородных перевозок и их структуры, подвижности населения, улучшение взаимодействия городского и внегородского транспорта, выбора вида транспорта и в целом их делят на повышающие и снижающие объемы перевозок»⁶⁷. Также, выделяются только факторы, характеризующие «рост объема перевозок или подвижности населения»⁶⁸, а также «формирующие структуру пассажирских перевозок»⁶⁹.

⁶⁶Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов : автореферат дис. ... доктора экономических наук : 08.00.05 / Тадж. техн. ун-т им. М.С. Осими. - Душанбе, 2003. - 41 с..

⁶⁷Борисов Е.Ф. Экономическая теория: - 3-е изд., перераб. и доп. - М.: Юрайт, 2005. — 399 с.; Philip Kotler Northvestern University Marketing Essentials Филип Котлер Основы маркетинга Перевод с английского В. Б. Боброва Общая редакция и вступительная статья Е. М. Пеньковой Москва Издательство «Прогресс» 2010.651с.

⁶⁸Якимов М.Р. Транспортное планирование: создание транспортных моделей городов: монография / М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 188 с.

⁶⁹Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. -М.Издательский центр «Академия», 2020.-400с.

Ряд исследователей «...оценивают только влияние отдельных факторов на рост объема пригородных перевозок в районах обслуживания»⁷⁰. Анализ показывает, что в структуре пассажирских перевозок пригородные перевозки занимают большую долю. Исходя из этого к основным факторам относят: «...рост количества населения с выделением городского и сельского; размер территории пригородной зоны; число населенных пунктов в пригородной зоне и прогноз развития базовых отраслей, баз отдыха и лечения; наличие транспортных связей с центром зоны; расширение пригородной зоны; улучшение материального благосостояния и уровня культуры населения; развитие ПТБ ПАТ и др.»⁷¹.

Однако в рассмотренных исследованиях не учтены факторы, характеризующие распределение пригородных перевозок по обслуживаемой территории и уровень подвижности населения.

Также исследователи рекомендуют «...использовать концепции научной организации определения спроса населения, учитывая нормы потребления, а также рассчитать прогнозные уровни в области оказания услуг ПАТОП»⁷² при определении величины спроса.

Мы считаем, что сложным является определение объема городских и пригородных пассажирских перевозок в будущем. Исходя из этого Демб С.Б. считает что «пассажирские перевозки зависят от ряда экономических, социальных, природно-климатических демографических и других факторов к которым относятся: численность населения, ее состав, структура и тенденция его роста; развитие народного хозяйства, ее отраслей и сфер; увеличение городских жителей; создание новых городов, учета трансформации и размещения с учетом устойчивого развития экономики; повышение

⁷⁰Арапов С.В., Курочкина А.А., Петрова Е.Е. Региональное управление и территориальное планирование / С.В. Арапов, А.А. Курочкина. Е.Е. Петрова. – Санкт-Петербург: РГГМУ, 2021. – 460 с.

⁷¹Там же.

⁷²Поттгофф, Герхарт. Учение о транспортных потоках [Текст] / Проф. Герхарт Поттгофф ; Пер. с нем. В. И. Шейко и В. Н. Воскресенского ; Под ред. Е. П. Нестерова. – М.: Транспорт, 1975. - 343 с.

образовательного, материального и культурного уровня жизни населения; развитие санаторно-курортных учреждений, баз отдыха и туризма; развитие сети сообщения и другие»⁷³.

Особое место в исследованиях авторы уделяют пригородным перевозкам, так как возрастает роль частного автотранспорта для их оказания. «...В пригородной зоне города возникает спрос на пассажирские перевозки, для удовлетворения которого, выделяют автобусы, соответствующие спросу и их удовлетворения, а также когда пассажир отказывается от совершения поездки»⁷⁴.

Также многие исследователи считают, что «...спрос населения состоит из совокупности их запросов на поездки, на работу, учебу, по культурно-бытовым поездкам, отдыху и другие, имеет вероятностный характер».

По мнению Попова Г.П.⁷⁵ «на процесс формирования потребности в перевозках на пригородных маршрутах оказывают три группы факторов: природные, социально-демографические и транспортно-планировочные. К природным факторам относятся климатические условия, наличие лесов, лесопарков, водоемов, привлекательных природных ландшафтов в зоне влияния крупнейшего города.

К основным социальным факторам можно отнести административно-политическое значение города, его народно-хозяйственный профиль, уровень автомобилизации, социальное положение и профессиональный состав населения, наличие у населения свободного времени. К демографическим

⁷³Алле, Морис. Условия эффективности в экономике [Текст] / Морис Алле; Пер. с фран. Л. Б. Азимова и др.. – М.: Наука для о-ва, 1998. – 299 с.

⁷⁴Ходжаев П.Д., Ниязов З.С., Экономико-математическое моделирование управления развитием инфраструктуры рынка услуг пассажирского транспорта, Вестник Таджикского национального университета, №4.2018. – С.101-105; Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т., Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, Вестник ТНУ, №6.2019. –С.47-54.

⁷⁵Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Нордхаус. Экономика: Пер. с англ. – М.: «БИНОМ», «Лаборатория Базовых Знаний», 1997. – 800 с.

факторам – численность населения города, возрастной состав, состав семьи, численный состав групп отдыхающих.

К транспортно-планировочным факторам относятся: степень озеленения городских территорий, наличие загородных рекреационных территорий, их емкость и система транспортного обслуживания, время поездки до зоны отдыха, частота поездок, продолжительность отдыха и другие».

По мнению исследователей также такие факторы формируют объем перевозок на пригородных маршрутах»⁷⁶. При этом следует выделить влияние производственной и социальной инфраструктуры на параметры перевозок»⁷⁷.

С другой стороны, анализ показывает, что некоторые авторы выделяют факторы, характеризующие уровень развития экономики, транспортной инфраструктуры, природно-климатические условия, плотность населенных пунктов, качество обслуживания и другие»^{78, 79}.

Также с учетом этого нами на основе теоретико-методических и практических аспектов организации перевозочного процесса в агломерациях выделена совокупность факторов, формирование спроса жителей в транспортных услугах, оказываемые государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (рис.6).

⁷⁶Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками. - М.Издательский центр «Академия», 2020.-400с.

⁷⁷Хамроев Ф.М., Стратегия развития рынка транспортных услуг в современных условиях//Экономика Таджикистана, №4. 2019.-С.72-84; Джалилов У.Дж. Методологические основы развития рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг / Р.К. Раджабов, У.Дж. Джалилов // Таджикистан и современный мир. – 2019. – № 5(68). – С. 102-115.

⁷⁸Ходжаев П.Д., Ниязов З.С., Экономико-математическое моделирование управления развитием инфраструктуры рынка услуг пассажирского транспорта, Вестник Таджикского национального университета, №4.2018. - С.101-105; Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т., Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, Вестник Таджикского национального университета, №6.2019. -С.47-54.

⁷⁹Раджабова 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. ф

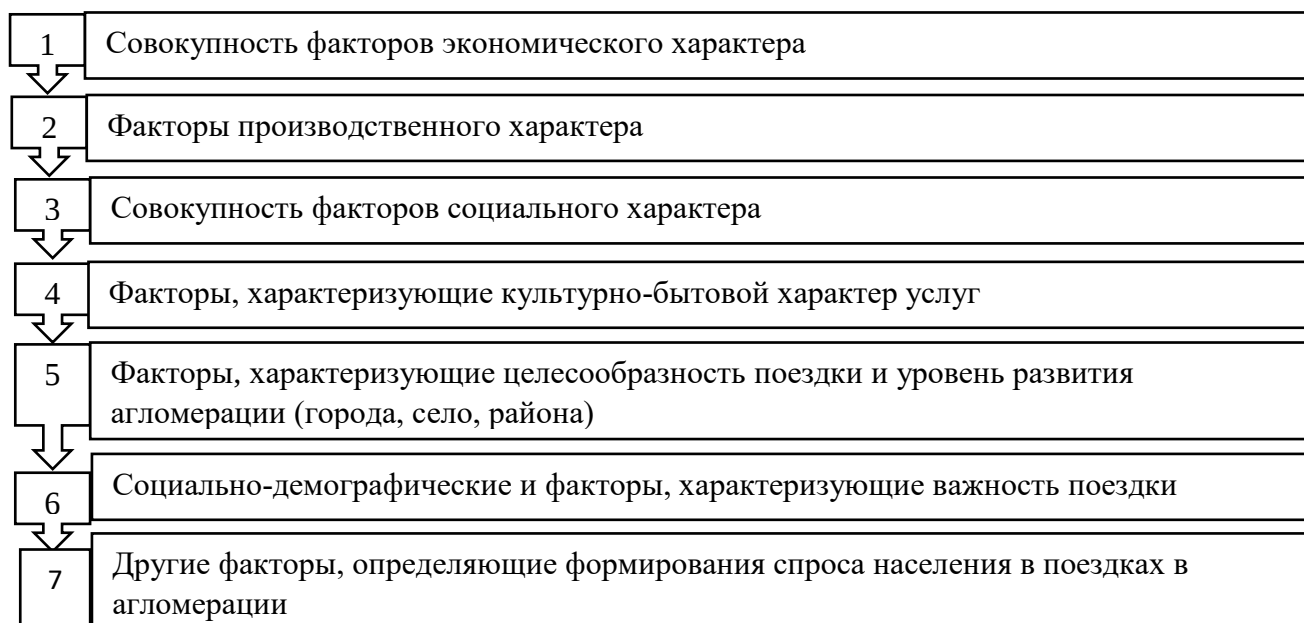


Рисунок 6 – Факторы, характеризующие формирования спроса населения в услугах, оказываемые государственным и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (составлено автором)

Оценивая результаты ряда научных работ, мы пришли к выводу о том, что потребность в поездках формируется под влиянием таких факторов и оказания услуг:

- «потребность жителей агломерации (ПО)»;
- «потенциальная потребность разных категорий населения (ПП)»;
- «спрос и потребность на пассажирские перевозки (ПС)»;
- «общий спрос населения агломерации (ПР)».

В основном вышеуказанные параметры определяются на основе использования таких формул:

Потребность населения агломераций в поездках - $X = f(x_1, x_2, \dots, x_n)$:

$$ПО = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 1$$

$$ПП = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 2$$

$$ПС = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 3$$

$$ПР = f(\bar{\bar{X}}) + \Delta 4$$

где, $\Delta 1$ – роль государства в развитии транспортного комплекса, в том числе частного автомобильного транспорта общего пользования;

$\Delta 2$ – потребность населения разной категории в агломерации (город, село, район);

$\Delta 3$ – специфика спроса населения агломерации (город, село, район);

$\Delta 4$ – разница между фактическим объемом перевозок и величиной расчетного спроса.

Руководствуясь указанными положениями нами определена потребность населения в перевозках по целям, работы и культурного и духовного развития. Также при формировании спроса, учитывают отраслевой аспект и функционирование социальной инфраструктуры, затем рассчитывают спрос в услугах частного пассажирского автомобильного транспорта, используя результаты экспертного спроса с целью выявления показателя-фактор в республике.

В целом результаты проведенного нами отбора важных показателей представлены в таблице 2.2 и их измерения в таблице 2.3.

Таблица 2.2

Основные показатели факторы, формирующие потребности населения агломераций в поездках

Место показатель-фактора в ранжированном ряду	Показатели-факторы	Условное обозначение
1	Уровень реального дохода жителя территории	F_1
2	Уровень развития производства в территории	F_2
3	Уровень развития бытового обслуживания	F_3
4	Уровень развития торговли и общественного питания	F_4
5	Уровень развития системы связи	F_5
6	Уровень развития системы здравоохранения	F_6
7	Уровень развития транспортно-дорожной сети	F_7
8	Уровень развития культуры, физкультуры и спорта	F_8
9	Уровень развития образования	F_9
10	Развитие промышленного производства	F_{10}
11	Система расселения	F_{11}
12	Миграция жителей территории	F_{12}
13	Возраст и структура занятости жителей региона	F_{13}

14	Уровень развития личного подсобного хозяйства	F ₁₄
15	Уровень развития транспорта организаций и предприятий	F ₁₅
16	Обеспеченность жителей средствами индивидуального транспорта	F ₁₆
17	Обеспеченность жителей территории предметами культурно-бытового назначения	F ₁₇
18	Свободное время у жителей	F ₁₈
19	Уровень образования населения	F ₁₉
20	Совершенствование условий труда	F ₂₀
21	Уровень продуктивной занятости населения	F ₂₁
22	Степень урбанизации	F ₂₂
23	Природно-климатические условия	F ₂₃

Источник: составлено автором на основе специальной литературы

Таблица 2.3

Факторы, влияющие на формирование потребностей населения региона
в поездках

Условные обозначения	Факторы	Единица измерения
X ₁	Среднемесячная зарплата работника	сомони
X ₂	Доля жителей территории в регионе	%
X ₃	Среднегодовой объем ВП предприятия (организации, хозяйства)	тыс. сомони
X ₄	Объем бытовых услуг в территории	млн. сомони
X ₅	Численность предприятий быта в одной территории	ед.
X ₆	Численность магазинов, ларков и палаток	ед.
X ₇	Объем товарооборота на душу населения региона (территории)	млн. сомони
X ₈	Численность врачей на одной территории	чел.
X ₉	Среднее количество посещений амбулаторно в поликлинику на 10 тысяч жителей	тысяч посещений
X ₁₀	Средняя численность больничных коек в территории на 1000 жителей	ед.
X ₁₁	Плотность сети автомобильных дорог	км/км ²
X ₁₂	Средняя численность культурных учреждений на один кишлак	ед.
X ₁₃	Численность общеобразовательных школ (лицеев) на один кишлак	ед.
X ₁₄	Среднее количество обучающихся в школе (лицее) территории	чел.
X ₁₅	Численность обучающихся в средне-специальных учебных заведениях	чел.
X ₁₆	Средняя численность детей на одно дошкольное учреждение	чел.
X ₁₇	Численность дошкольных учреждений на одной территории	ед.
X ₁₈	Численность промпредприятий и объединений на один центр тяготения	ед.
X ₁₉	Плотность размещения в территории	ед./тыс. кв ²

X ₂₀	Плотность центра тяготения	ед./тыс. кв ²
X ₂₁	Средний размер региона (кишлака, село, города)	тыс. чел.
X ₂₂	Доля старше трудоспособного возраста населения	%
X ₂₃	Удельный вес инженерно-технических работников в общей численности работников	%
X ₂₄	Средний размер приусадебного участка одного жителя	га
X ₂₅	Удельный вес ведомственного транспорта в территории	%
X ₂₆	Численность индивидуального транспорта на тысячу жителей	ед.
X ₂₇	Численность прибывших в территории жителей	тыс. чел.
X ₂₈	Численность выбивших из территории жителей	тыс. чел.

Источник: предложено автором

Анализ таблицы 2.3 показывает, что между факторами и системой показателей-факторов имеется тесная связь. При этом также необходимо учесть синергетичность исследуемых параметров.

Формирование спроса населения на услуги частного сектора на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования областей и районов Республики Таджикистан и г.Душанбе в условиях конкурентной среды осуществляется на основе разработки экономико-математических моделей.

В целом мы считаем, что учитывая влияние рассмотренных факторов определяется спрос населения, его согласование с предложением на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

2.3. Зарубежный опыт организации и управления развитием пассажирских автотранспортных систем в территориальных образованиях

В современных условиях развитие инновационной экономики связано с устойчивым функционированием пассажирской автотранспортной системы (ПАС) в территориальных образованиях, которая занимает особое место в удовлетворении услуг населения по пассажирским перевозкам, и обладая особой спецификой играет важную роль в планировке территорий, системе расселения, влияния на природно-географические факторы, предпочтения жителей в пользу выбора рационального вида транспорта общего пользования, а также имеет важные закономерности в их ускоренном и устойчивом развитии. Поэтому целесообразным считаем разработку теоретико-методических основ и

практических рекомендаций на основе анализа зарубежной практики развития пассажирских транспортных систем в территориальных образованиях.

Анализ зарубежного опыта развития пассажирских транспортных систем в территориях показывает, что решение транспортных проблем осуществляется на основе сравнительного анализа по оказанию транспортных услуг государственного и частного автомобильного транспорта общего пользования, используя данные госстатистики, различных независимых агентств и ассоциаций, научно-исследовательских центров и университетов.

Кроме того, эффективность работы ПАС в территориальных образованиях определяется на основе использования различных частных показателей, специализированных и общих индексов, балльной оценки работы транспортной системы и ее параметров. Важно заметить, что в итоге для оценки используют интегральный показатель и используя его значение формируют ранжированный ряд, где устанавливается рейтинг уровня развития транспортных систем для рассматриваемой территории.

Поэтому нами на основе изучения рассмотрено применение используемых индексов в мировой практике (табл.2.4).

Таблица 2.4

Индексы, характеризующих развития транспортной системы в мире⁸⁰

Наименование индекса	Кем используется	Характеристика индекса
Специализированные индексы		
Индекс транспортного обслуживания	США, Бюро транспортной статистики	Отражает динамику транспортных услуг, объединяя два субиндекса – по грузовым и пассажирским перевозкам
Индекс загруженности дорог	Нидерланды, компания TomTom	Использует данные GPS-навигаторов для оценки времени в пути, потраченного в пробках, в 295 городах мира
Индекс загруженности	Америка, компания INRIX	Рассчитывается на основе сравнения минимально необходимого времени движения по участкам улично-дорожной сети агломерации с фактическим временем движения в час «пик»

⁸⁰Волкова Е.М. Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации: автореферат дис. ... д-ра экономических наук: 5.2.3. / Волкова Елена Михайловна; [Место защиты: АНО ВО «Международный банковский институт имени Анатолия Собчака»]. – СПб., 2023. – 42 с.

Индекс плотности трафика	Нидерланды, служба государственной статистики	Рассчитывается на базе данных о потоке автомобилей на дорогах по дням недели
Индекс стоп-стартов	Великобритания, компания Castrol	Оценка проводится на базе данных о так называемых «стоп-стартах», то есть остановках автомобилей с последующим движением. Считается удельное количество стоп-стартов на 1 км УДС агломерации, а затем оно умножается на средний пробег автомобиля. Индекс оценивает загруженность автодорог
Общие индексы		
Индекс конкурентоспособности городов мира транспорта	Великобритания, исследовательский центр The Economist Intelligence Unit	Оценка городов проводится по 31 критерию, которые сгруппированы в восемь показателей. Среди последних – индекс физического капитала, учитывающий качество общественного транспорта
Индекс качества транспортного обслуживания	США, компания Mc Kinsey	Методика построения рейтинга включает оценку 95 частных показателей, сгруппированных по пяти направлениям: физическая доступность, финансовая доступность, эффективность, удобство, безопасность и развитие. Дополнительно оценивалось восприятие уровня развития транспорта жителями агломераций. Также особенностью методики учитывать показателей «до», «вовремя» и «после» поездки.
Индекс развития Транспортной системы мегаполисов	Россия, МГУ им. М. В. Ломоносова	Строится на 72 ключевых показателях, сгруппированных по четырем направлениям, отражающим развитие транспортного комплекса в территориальном образовании

На основе таблицы 2.4 нами установлено, что наиболее приоритетным считается методика МГУ им. М. В. Ломоносова, где учитывается две категории, частные и общие, отражающие отдельные элементы транспортного комплекса.

На наш взгляд, предложенная методика характеризует развитие транспортной системы и отвечает требованиям, учитывающая систему расселения и цифровизации, других параметров оказания транспортных услуг. Определение индекса развития транспортной системы в территориальных образованиях производится «на основе расчета индекса качества и доступности услуг для жителей, безопасности дорожного движения и влияния ГПТ на

окружающую среду, а также индекса эффективности логистики»⁸¹ и методики разработанной МГУ имени М.В.Ломоносова⁸².

Применение методики МГУ показывает, что необходимо использовать такие показатели: «...число транспортных средств на 1-го пассажира; удельная протяженность железнодорожных путей на 1 км², наличие единства на покупку билетов на городской и пригородный транспорт»⁸³, учитывая их интеграцию в бесшовные транспортные системы. С учетом этого результаты по десяти городам, представлены в таблице 2.5 на основе балльной системы.

Таблица 2.5

Оценка Индекса развития транспортного комплекса в мегаполисах⁸⁴

Город	Место в рейтинге	Индекс качества транспортных услуг	Индекс доступности транспортных услуг	Индекс безопасности и воздействия транспорта на окружающую среду
Токио	1	7,6	6,5	7,2
Москва	2	7,1	6,1	7,7
Лондон	3	6,4	6,5	7,8
Нью-Йорк	4	7,7	6,4	5,9
Сингапур	5	7,2	8,5	7,6
Шанхай	6	6,3	3,7	6,6
Гонконг	7	6,0	4,0	7,3
Санкт-Петербург	8	5,3	4,5	6,9
Стамбул	9	5,4	3,9	5,8
Мехико	10	3,2	3,2	3,6

На основе таблицы 2.5 видно, что по Индексу качества транспортных услуг - наибольшее значение имеет Нью-Йорк - 7,7; Токио- 7,6; Сингапур- 7,2; Москва- 7,1 и наименьший Мехико- 3,2.

По Индексу доступности транспортных услуг большое значение имеется в г. Сингапур- 8,5; г. Токио и Лондон -6,5 и наименьший г.Мехико-3,2.

⁸¹Индекс развития транспортного комплекса мегаполисов [Электронный ресурс]. URL: <http://indexmsu.ru>.

⁸²Там же

⁸³Там же.

⁸⁴Там же.

По Индексу безопасности и воздействия транспорта на окружающую среду – наибольший имеется в Лондоне -7,8; Москве 7,7; Сингапуре -7,6 и наименьший в Мехико -3,6.

По результатам ранжирования агломераций по индексу качества транспортного обслуживания населения занимает Сингапур (64,10 %), Париж (62,10 %) и Гонконг (60,00%). Кроме того, согласно рейтингу агломераций с точки зрения использования общественного транспорта наблюдается зависимость между качеством обслуживания и уровнем развития самой территории⁸⁵. Поэтому «для создания эффективной пассажирской транспортной системы требуются значительные вложения в транспортную инфраструктуру, рельсовые пути сообщения, интеллектуальные технологии управления и навигации»⁸⁶. Кроме того, имеется тот факт, что рейтинг г. Парижа больше, чем у Нью-Йорка. Поэтому при построении и развитии бесшовной транспортной системы по оказанию транспортных услуг следует учитывать также формы и методы госрегулирования рынка пассажирских перевозок и повышения его эффективности (табл.2.6).

Таблица 2.6

Оценка методов управления городскими транспортными системами
в городских территориях

Город	Метод управления
Нью-Йорк	Метод ограничения потока автомобилей на дорогах, получивший название дорожной диеты- рост уровня безопасности дорожного движения
Вашингтон	Для стимулирования совместного использования личного автотранспорта принимают определенные регулирующие мероприятия (на дорожном знаке указывается обозначение HOV 2+, когда внутри транспорт находится только один человек, он не может использовать эту полосу, а также ишать попутчиков. Тогда уменьшаются заторы на автодорогах и снижается негативное воздействие автотранспорта на окружающую среду

⁸⁵Транспортные системы 24 городов мира: составляющие успеха [Электронный ресурс]. – URL: <https://www.mckinsey.com>

⁸⁶Там же.

Париж	Активно поддерживается пешеходное и велосипедное движение, каркасом транспортной системы агломерации считается рельсовый транспорт. В городе создана инфраструктура для безмоторного транспорта и определены зоны, в которые запрещен въезд на автомобиле. Реализуется проект расширения сети метрополитена, а железнодорожные пригородные перевозки интегрированы в эту сеть
Лондон	Применяются ограничительные меры на использование автомобилей в историческом центре. Поскольку возможности развития агломерации ограничены, также взимается плата за въезд на личном автомобиле в центр по рабочим дням с 7-30 до 18-30. Однако для жителей проживающих в исторических районах города, предоставляется скидка до 90% от применяемого тарифа. Применение ограничений привели к разгрузке УДС и снижению времени в пути
Сингапур	Применяются ограничения при использовании личных автомобилей. Кроме того, имеются не только платные автомагистрали и парковки, введены лицензии на право собственности на личный автомобиль, а также функционирует автоматическая система управления, устанавливается фиксированный тариф на проезд по участкам автодорог в зависимости от анализа уровня их загруженности и скорости движения
Мадрид	Транспортная проблема была решена путем развития подземных автодорог, а также существующая улично-дорожная сеть была подвержена реконструкции; строились туннели и виадуки и более половины протяженности загруженной магистрали перенесено в подземные туннели. Это позволило снизить загруженность наземной части магистрали, что привело к высвобождению пространства для использования в других целях
Таллин	С целью повышения доступности городского общественного транспорта и стимулирования его использования для лиц, зарегистрированных в городе, введен бесплатный проезд. С 2013 года ввели бессрочный проездной стоимостью 2 евро на ГПТ. Также установлен бесплатный проезд для постоянно проживающих городских жителей, что их количество существенно выросло, а прирост доходов в бюджет полностью покрыл расходы на содержание ПАС
Токио	Наряду с развитием высокоскоростного городского транспорта обеспечивается высокий уровень координации в мультимодальных поездках путем развития системы ТПУ, обеспечивающий минимизацию времени пересадок, роста привлекательности транспорта. В целом ТПУ обеспечивает быструю и комфортную пересадку, но и включает многофункциональный городской центр, а также торговые площади
Гонконг	Каркасом транспортной системы является легкорельсовый трамвай. Его доля в структуре пассажирских перевозок составляет почти 40%. Координация городского транспорта достигается на основе полной интеграции системы продаж и ведения электронной карты «Octopus» для оплаты услуг, а также применяют электронный пропуск

Также зарубежный опыт показывает, что следует выделить закономерности развития транспортного рынка с учетом совместного потребления –«peer-to-peer экономика», трастовая и др.

Использование механизма организации совместного потребления предусматривает также аренды и/или бартера с применением цифровых платформ, гаджетов и приложений, исключая их приобретение в личную собственность. При этом развитие экономики совместного потребления способствует экономии ресурсов, конкурентоспособности на товарных рынках. Эта система развивается при «аренде жилья; коворкинге; транспорте (услуги такси, сервисы поиска попутчиков, каршеринг-сервисы); онлайн-площадки по продаже и обмену товаров; совместного инвестирования и другие». Также, совместное потребление обеспечивает сверхдоходы в транспортном секторе, вытесняя традиционные услуги оказываемые таксомоторы.

Опыт показывает, что совместное потребление транспортных услуг связано с формированием бесшовных транспортных систем, ограничением использования личного транспорта и эффективного использования транспорта общего пользования, развитием ее инфраструктуры, обеспечением безопасности дорожного движения, сокращением времени доставки и др.

Важно заметить, что на основе изучения различных источников нами установлено, что бесшовную транспортную систему целесообразно рассматривать как систему, объединяющую различные его виды в единую систему перевозок, а также использование транспортную инфраструктуру с целью сокращения времени и издержек на перевозку грузов и пассажиров в территориальных образованиях.

Целесообразно выделить следующие ее функции как «краткосрочная аренда автомобилей, совместного использования средств микромобильности (самокаты, скутеры и т.п.) для повышения транспортной доступности, способствующей уменьшению выбросов и минимизации нагрузки на экологию в территориальных образованиях».

Реализация выделенных функций достигается на основе решения задачи рационального размещения автомобильных предприятий, стоянок и другой совместной инфраструктуры транспорта, а также доступности транспортных услуг населения и гостей территориальных образований. При этом совместное потребление создает некоторые проблемы по совместной мобильности при оказании услуг потребителям. С учетом этого в таблице 2.7 приведены результаты обзора по развитию совместной мобильности в территориях.

Таблица 2.7

Результаты обзора по развитию совместной мобильности в территориях

Авторы	Описание при совместном потреблении в территориях
Wruk, D. и др., ⁸⁷	Дают объективную оценку того или иного сектора экономики совместного потребления, его размера, перспектив его развития используя данные онлайн-опросов или коммерческих организаций, оказывающих услуги в экономике совместного потребления, базу данных оффлайн-пользователей услуг, а также размеры их оказания некоммерческими организациями, существование множества бизнес-моделей оказания услуг в экономике совместного потребления, часть из которых не может быть оценена с использованием открытых источников информации, а также оценка не только прямых коммерческих выгод, но и сопутствующих им социально- экологического эффекта
Bellini et al., 2019) ⁸⁸ . Farajallah (2019), Gilbert & Ribas (2019)	В работах выявлены проблемы и современные тренды в городской мобильности выделяя «растущую автомобилизацию населения, рост нагрузки на транспортную инфраструктуру и экологические проблемы, применение цифровых технологий, формы бизнес-партнёрства и потребительское поведение, а также бизнес-модели предусматривающие мультимодальные перевозки, модели совместного потребления и модели MaaS – Mobility as a Service» ⁸⁹ . При этом следует отметить, что также надо рассмотреть шеринг, как модель экономики совместного потребления, основанная на использовании ресурсов общего доступа путем аренды, обмена или совместного пользования различными товарами и услугами
Gilibert & Ribas, 2018 ⁹⁰ .	Выделяют два сегмента рынка совместной мобильности: совместные поездки и использование транспортных средств (каршеринг). Также авторы выделяют две бизнес-модели – «ridesharing и ride-hailing». Райдшеринг это некоммерческая деятельность, цель которой – окупить затраты водителя на поездку за счёт поиска попутчиков. Все имеющиеся бизнес-модели совместной мобильности меняют городские рынки транспортных услуг в сторону роста конкуренции и возможностей дифференциации услуги. Иногда это ведёт к искусственной ликвидации

⁸⁷ Wruk, D., Oberg, A., Friedrich-Schieback Quantifying the sharing economy. GAIA, 28.- M, 2018.- p.184-189.

⁸⁸ Wu, L. (2016). Understanding Collaborative Consumption Business Model: Case of Car Sharing Systems. DEStech. 2016.-p.403-409; Beijing: Destech Publicat Inc. <https://doi.org/10.12783/dtmse/mmme2016/10146> (дата обращения 11.06.2025).

⁸⁹ Bellini, F., Dulskai, I., Savastano, M., D'Ascenzo, F. Business model's innovation for sustainable urban mobility in small and medium-sized European cities// Management and Marketing, 2019.14(3), p.266-277.

⁹⁰ Gilibert, M., & Ribas, I. Synergies between app-based car-related shared mobility services for the development of more profitable business models// Journal of Industrial Engineering and Management, 2019.12(3).-p.405-420..

	или принудительному сжатию данного сегмента рынка путём введения ограничительных мер (Великобритания), а в некоторых странах, напротив, поддерживается местными органами власти, способствующим улучшению транспортной доступности отдельных территории Америки ⁹¹ . Целесообразно выделить компанию «Daimler, используемая услуги каршеринга «car2go» и «Croove», мобильную платформу «moovel»; приобрела таксомоторные услуги «mytaxi» и «Hailo», создала СП с компанией Via, предоставляющей услуги райдшеринга»
Farajallah et al. ⁹²	Уникальность нового сегмента рынка транспортных услуг, проявляется в выработке новых методов установления цен. В частности, в результате проведения корреляционно-регрессионного анализа по данным сервиса BlaBlaCar авторы установили наличие обратной зависимости между статусом водителя (новичок, уверенный, опытный, эксперт, амбассадор) и уровнем цен на оказываемые услуги. Амбассадоры (наиболее опытные водители) устанавливают фиксированную стоимость поездки на 44 цента ниже, чем новички. А опытные водители снижают цены и заполняют салоны автомобиля, максимизируя свои доходы. Кроме того, важно выделить национальность водителя: у водителей с арабскими именами тарифы в среднем ниже, чем у других водителей
Laa, B. & Emberger, Gü. ⁹³	Авторы выделяют формы и способы госрегулирования каршеринга на основе учета специфику услуги и форму её оказания, а также интересы всех вовлечённых участников (те кто претендует на парковочное место для своего велосипеда). Следует отметить, что байкшеринг - система совместного использования велосипедов (велопрокат), цель которого предоставить жителям и туристам доступ к велосипеду (обычно не более 3 часов) поездок по городу вместо использования транспорта общего пользования и автомобиля. Проблема развития байкшеринга объясняется выбором венских потребителей ⁹⁴ . В качестве ключевых факторов, определяющих готовность использовать байкшеринг, выделяют: «полную интеграцию новых услуг в мобильные приложения, позволяющие планировать поездки; уровень транспортной доступности велосипедов; ценовую политику операторов; возможности использования велосипедов наряду с другими видами транспорта общего пользования при поездках» ⁹⁵
Duan, Q. et al. ⁹⁶	Социально-экономическую эффективность каршеринга, проблему определения будущего спроса на данную услугу в Китае решают путём выделения влияющих на него факторов и их последующей количественной оценки. Данные для разработки модели спроса основаны на анализе предпочтений потребителей и объективных характеристик транспортной сети в Шанхае на основе характеристика целевой группы потребителей услуг каршеринга с учётом их пола, возраста, уровня дохода. Разработанная модель позволил определить оптимальную стоимость услуги в единицу времени, учитывать ценовую эластичность и прогноза спроса

⁹¹ Там же

⁹² Farajallah, M., Hammond, R. G., Pénard, T. What drives pricing behavior in peer-to-peer markets? evidence from the carsharing platform BlaBlaCar. Information Economics and Policy, 2019.- 48, p.15-31.

⁹³ Laa, B., Emberger, Gü., Bike sharing: Regulatory options for conflicting interests – Case study Vienna, Transport Policy, 2020 <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.009> (дата обращения 14.06.2024)..

⁹⁴ Link, C., Strasser, C., Hinterreiter, M. Free-floating bikesharing in Vienna –A user behaviour analysis, Transportation Research Part A, 2020, pp. 168–182.

⁹⁵ Там же

⁹⁶ Duan, Q., Ye, X., Li, J., Wang, K. Empirical modeling analysis of potential commute demand for carsharing in Shanghai, China. Sustainability (Switzerland), 2020. 12(2).

Hahn, R. et al.⁹⁷ Papu Carrone et al.⁹⁸. Alonso-Gonzalez, M. J. et al.⁹⁹	Для оценки взаимосвязей используется регрессионный анализ, логит-модели, другие инструменты статистики и эконометрики. Целесообразно выделить каршеринг как сервис краткосрочной аренды автомобиля через специальное мобильное приложение или веб-платформу. Пользователь может взять любую доступную машину, принадлежащую оператору, на несколько часов или дней, оплачивая лишь фактическое время эксплуатации в одном. Результаты исследований и опросов фокус-групп пользователей каршеринга из немецких университетов показывает, что успех развития каршеринга определяется совместимостью образа жизни и привычек пользователей, с одной стороны, и параметров предоставляемой услуги, с другой стороны. Основными параметрами дифференциации услуги каршеринга, влияющим на выбор потребителя, считается режим транспортировки, ценовую модель, доступность и тип рыночного посредничества, а также к факторам, несущественным для потребителя, отнесли марку автомобиля. Для успешного развития каршеринга необходима предварительная работа по определению целевых параметров бизнес-модели, отражающих пожелания потребителя, наличие парковки и удобный доступ к транспортным средствам¹⁰⁰. Кроме того, в Копенгагене услуги каршеринга являются достаточно конкурентоспособными в общественном сегменте и использования велосипеда для поездок, а их конкурентоспособность падает при использовании личного транспорта. В городах кроме каршеринга применяют карпулинг (англ. car - «автомобиль» + pool - «объединение») или райдшеринг (англ. ride - «поездка» + share - «делиться») - совместное использование частного автомобиля с помощью онлайн-сервисов поиска попутчиков. Важно заметить, что райдпулинг - услуга по предоставлению транспорта для коллективной перевозки нескольких не связанных между собой людей в соответствии с их необходимостью, а также прогнозирования спроса на новые услуги, считается важным для оценки прибыли транспортных операторов и общественного эффекта.
Hartl et al.¹⁰¹	Авторы оценивают высокую экологичность новых услуг совместной мобильности в результате высвобождения парка автомобилей и сокращения вредных выбросов в атмосферу. Данный фактор используется при выборе услуг каршеринга. Также, ключевым фактором для потребителей являются «не экологические эффекты, а потенциальные финансовые выгоды, что также следует учитывать при регулировании развития подобных услуг»¹⁰². В исследовании выявлены ключевые характеристики потребителей, предпочитающих владение собственным автомобилем, а также услуги B2C. B2C (от англ. business-to-consumer, «бизнес для потребителя») — это бизнес-модель, при которой компания продаёт товары или услуги напрямую физическому лицу и P2P каршеринга. P2P-каршеринг (peer-to-peer каршеринг) - модель

⁹⁷ Hahn, R., Ostertag, F., Lehr, A., Büttgen, M., Benoit, S. I like it, but I don't use it: Impact of carsharing business models on usage intentions in the sharing economy. *Business Strategy and the Environment*, 2020. №29(3), p.1404-1418.

⁹⁸ Papu Carrone, A., Hoening, V. M., Jensen, A. F., Mabit, S. E., Rich, J. Understanding car sharing preferences and mode substitution patterns: A stated preference experiment. *Transport Policy*, 2020.

⁹⁹ Alonso-Gonzalez, M. J., van Oort, N., Cats, O., Hoogendoorn-Lanser, S., Hoogendoorn, S. Value of time and reliability for urban pooled on-demand services, *Transportation Research Part C* (2020) // <https://doi.org/10.1016/j.trc.2020.102621>.

¹⁰⁰ Papu Carrone, A., Hoening, V. M., Jensen, A. F., Mabit, S. E., & Rich, J. Understanding car sharing preferences and mode substitution patterns: A stated preference experiment. *Transport Policy*, 2020. doi: 10.1016/j.tranpol.2020.03.010.

¹⁰¹ Hartl, B., Sabitzer, T., Hofmann, E., Penz, E. Sustainability is a nice bonus" the role of sustainability in carsharing from a consumer perspective // *Journal of Cleaner Production*, 2018.-p, 88-100.

¹⁰² Там же

	совместного использования транспортных средств, при которой владельцы сдают в аренду другим людям свои личные автомобили. В отличие от классического каршеринга, в обмене участвуют уже находящиеся в собственности, редко используемые ресурсы, а не обслуживаемый компанией автопарк. Следует заметить, что в обществе выше уровень доверия к услугам B2C, оказываемые компаниями, чем к P2P оказываемыми частниками
--	--

Полученные результаты (табл.2.7) свидетельствуют о положительных и отрицательных положениях экономики и управления совместного потребления, ее развития, а также легализации в территориальных образованиях.

Полученные результаты обзора позволили их разделить на 3 группы в зависимости от цели и содержания:

- инновационные формы совместного использования транспорта, их классификация, а также учет влияния на работу других рынков, повышения коммерческой эффективности предоставляемых услуг потребителям;
- решение проблем и барьеров по совместному использованию транспорта, а также спроса на различных его сегментах;
- работы, посвященные прогнозу спроса и формированию перспектив развития современных услуг на локальных рынках, привлечение потребителей и учет их предпочтения.

В целом полученные результаты позволяют получить эффект на основе совместного использования транспортных средств с целью удовлетворения потребностей жителей за счет оптимизации размещения предприятий, использования велосипедов и других средств передвижения, определения прогноза спроса во времени, внедрения цифровых платформ, развития системы управления и маркетинга, аутсорсинга, каршеринга, повышения эффективности парка, а также увеличения охвата доли рынка за счет повышения лояльности потребителей.

При этом важным считается рассмотрение административных барьеров, усложнение управления и ростом удельного веса затрат на оплату труда в себестоимости оказываемой транспортной услуги, а также минимизации шума и выброса углекислого газа в атмосферу, формирование инфраструктуры на автомобильных дорогах обслуживаемых территориях.

Также целесообразным считается разработка модели учитывающая «факторы, влияющие на совместное использование скутеров из-за возраста людей, уровень образования и параметры для выбора для поездки, шеринга, а также снятия барьеров по обслуживанию в конкретных территориальных образованиях»¹⁰³.

Особый интерес представляет Китай по применению каршеринга, который можно использовать в Таджикистане и государствах СНГ, где каршеринг тоже только развивается. В связи с этим необходимо рассчитывать параметры развития совместной мобильности на основе разработки алгоритма её интеграции в ПАС территориального образования, а также формировании нового качества бесшовной пассажирской транспортной системы.

Оценивая тенденции и закономерности развития, а также наличие проблем считаем целесообразным разработать такие варианты решения по планированию, организации и управлению инновационного развития ПАС в территориях:

- формирование требуемых условий для совместного использования государственного и частного автомобильного транспорта общего пользования с учетом ограничительных мер по использованию личного транспорта, плату за проезд в исторических местах, приобретение лицензии на использование транспортных средств, отмена оплаты на проезд на пассажирском транспорте и другие;
- уменьшение нагрузки на автодороги и магистрали на основе выделения специальных полос движения, строительства туннелей, а также и виадуков;
- разработка рекомендаций по рациональному использованию метро, скоростной ЖТ и легкорельсового трамвая и др., а также реализации мер по интеграции пригородных железных дорог в систему ГПТ;
- внедрение автоматизированной системы по формированию тарифов и продажу проездных билетов, управления потоками, используя концепции MaaS

¹⁰³ Aguilera-García, Á., Gomez, J., Sobrino, N. Exploring the adoption of moped scooter-sharing systems in spanish urban areas. Cities, 2020.-p. 96.

и ИТС, электронные карты, «умные» светофоры и тарифы за проезд по платным автомобильным дорогам;

- создание условий для ускоренного развития транспортной инфраструктуры, пассажирских транспортных хабов, их диверсификации с учетом создания новых торговых форматов, сети общественного питания, колл-центров, спортивных и культурных объектов;

- создание условий для применения альтернативных видов транспорта, как велосипеды, средства микромобильности, канатные дороги и др., а также каршеринга и райдшеринга для совместной мобильности в современных условиях развития экономики.

В целом, применение зарубежного опыта организации и управления развитием ПАС в территориальных образованиях позволяет, учитывая особенности оказания транспортных услуг, реализовать основные направления НСР-2030 в Республике Таджикистан и ее регионах.

ГЛАВА 3. СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ЧАСТНОГО СЕКТОРА В СФЕРЕ УСЛУГ И ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В ТАДЖИКИСТАНЕ

3.1. Тенденции развития частного сектора в сфере услуг и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Таджикистане

Современный уровень развития национальной экономики и системы оказания различных видов услуг оказываемые субъектами различных форм собственности показывает, что наибольшая доля приходится на частный сектор сферы услуг. Кроме того, на основе изучения мирового опыта нами выявлено, что наибольшую долю по объему, характеру оказания и важности занимают услуги пассажирского транспорта, торговой сферы различных форматов, социально-бытовые, здравоохранение, образование, современные инновационные, электронные и другие. В этих условиях проведение анализа организации и управления функционирования сферы услуг приобретает особую актуальность и считается важным направлением повышения уровня жизни населения, эффективности деятельности отраслей и сферы услуг, а также частного сектора национальной экономики.

В трансформационных условиях развития экономики важным считается решение проблемы повышения эффективности развития частного сектора в сфере услуг и особенно в обслуживающих сегментах на основе проведения адресных исследований со стороны различных ученых и исследователей. Анализ выполненных исследований показывает, что со стороны ученых проведены научные исследования, раскрывающие социально-экономическую роль и значение частного сектора сферы услуг, изучения проблемы ее планирования, организации, управления, регулирования, рационального использования ресурсов, цифровизации, повышения качества и культуру оказания услуг, активизации трудовой деятельности и стимулирования работников и другие.

С другой стороны, решение указанного вопроса уделено в стратегии развития НСР-2030 и различных среднесрочных и долгосрочных отраслевых

программах Республики Таджикистан, выделяя роль и значение частного сектора, обеспечивающего создание условий для экономии свободного времени, быта, отдыха, воспитания детей, самообразования, занятия физической культурой и спортом и другие, а также его влияние на развитие социальной инфраструктуры городов, сел, районов нового освоения, что способствует рационально использовать материальные, трудовые, финансовые, информационные ресурсы, создавать условия для устойчивого роста и учета происходящих изменений, глобализации и новым вызовам.

Проведенный нами ретроспективный анализ показывает, что в целом наблюдаются положительные тенденции развития в экономике Таджикистана. Однако, на рынке услуг недостаточно эффективно и целенаправленно используются имеющиеся производственные мощности, ресурсы, формируются рациональные схемы размещения сети организаций и предприятий, особенно частных в территориальных преобразованиях, недостаточно выделяются и привлекаются инвестиционные ресурсы на модернизацию, строительство и реконструкцию предприятий и организаций, их инфраструктуры, внедрения цифровых технологий, не рационально используются возможности механизма частно-государственного партнерства и другие.

Обобщая результаты достигнутого уровня социально-экономического развития экономики, цифровизации и основы платформенной и инновационной экономики нами выделены основные причины отставания в развитии сферы услуг и ее сегментов в нашей стране, предусматривающие:

- недостаточный уровень развития материально-технической базы предприятий/организаций сферы услуг и их размещения в городах, сельских и горных территориях;
- отсутствие квалифицированных специалистов и работников, обладающих знаниями в области новых технологий и средств для оказания социально-значимых услуг населению и экономики;

- слабый уровень применения цифровизации, инновационных технологий, цифровых платформ, НИОКР, передового опыта, а также модернизации основных фондов при оказании услуг;

- неразработанность механизма стимулирования работников по достигнутым уровням, а также системы подготовки и переподготовки кадров, учитывая их адаптацию с учетом особенностей инновационного развития сферы услуг и ее сегментов;

- неразвитость системы проведения структурной политики, а также совершенствования механизма госуправления и поддержки производителей, изменение психологии в ведении хозяйственности, развития взаимодействия с внешней средой и улучшения интеграционных отношений и другие.

Анализ современного состояния и развития сферы услуг показывает, что хотя за годы суверинитета в Таджикистан сформирована нормативно-правовая база развития частного сектора, а также принят Закон «О разгосударствлении и приватизации государственного имущества» и реализован в указанные сроки, однако, данная работа продолжается и сейчас. Следует отметить, что принятые и реализованные документы способствовали развитию частного сектора сферы услуг, однако еще имеются многие нерешенные проблемы. При этом важно заметить, что в условиях Таджикистана особое место уделяется развитию услуг государственного и частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, играющего важную роль в удовлетворении спроса населения по пассажирским перевозкам, как единственного вида транспорта в республике.

В годы независимости транспортная отрасль достигла значительные результаты в области оказания услуг пассажирского автомобильного транспорта населению всеми видами транспорта и частного автотранспорта, об этом свидетельствуют данные приведенные в таблице 3.1 и диаграмме 3.

Таблица 3.1

Рост объема перевозки пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта республики за 2019-2024 годы., млн. пасс.; млн. пасс. км¹⁰⁴.

Вид транспорта	Усл. обоз.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024г. к 2019г., в %
Объем перевозки пассажиров-всего		658,1	653,7	746,8	853,7	899,3	1020,0	154,99
Объем пассажирооборота -всего		9264,6	8244,7	9079,9	10361,9	11625,8	13520,7	145,94
Сухопутный транспорт, в т.ч.:	I	657,4	653,4	746,5	853,2	898,5	1019,0	155,01
	II	7351,2	7443,3	8235,8	8908,3	9618,8	11118,3	151,24
Автомобильном транспортом в т.ч.:	I	635,4	633,8	726,8	806,1	876,7	996,2	156,78
	II	7243,9	7350,9	8144,1	8478,3	9514,8	11012,6	152,03
Международным транспортом	I	0,3	0,1	0,01	0,03	0,04	0,07	23,33
	II	235,2	49,8	5,7	22,6	30,6	50,9	21,64
железнодорожным	I	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	83,33
	II	28,1	21,4	20,6	21,3	23,3	21,6	76,87
авиационным	I	0,7	0,3	0,4	0,5	0,8	1,0	142,86
	II	1913,4	801,4	844,1	1453,6	2007,4	2402,4	125,56
электрическим	I	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	22,4	104,67
	II	79,2	71,0	71,0	76,5	80,3	84,1	106,19

Источник: составлено автором на основе Статистического ежегодника. - Душанбе, 2025. -442с.-С. 308.

Примечание: I-объем перевозки пассажиров; II-объем пассажирооборота

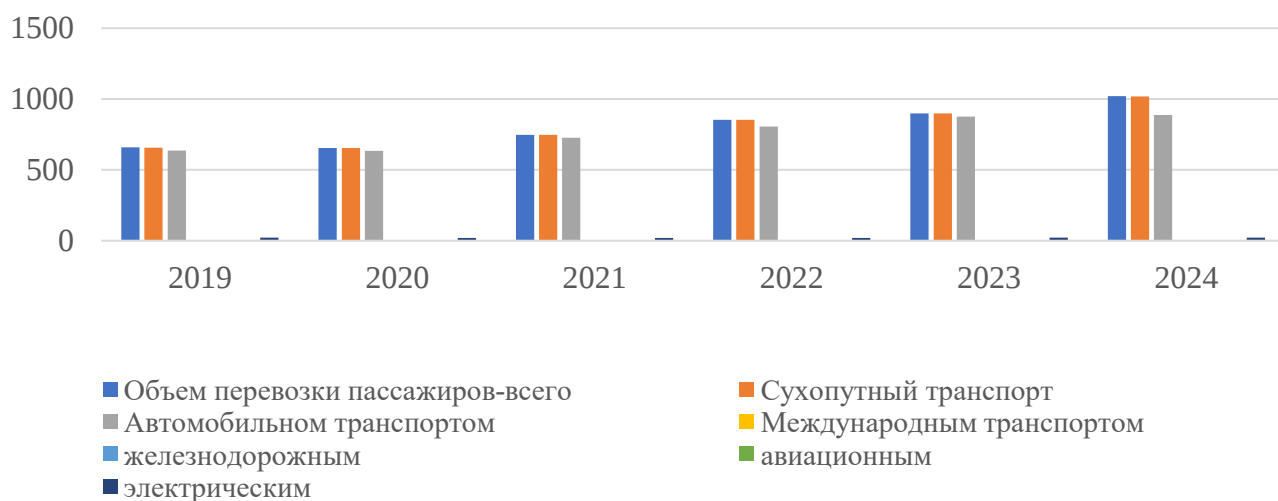


Диаграмма 3 - Рост объема перевозки пассажиров и пассажирооборота по видам транспорта республики за 2019-2024гг., млн. пасс.

Из данных таблицы 3.1 и диаграммы 3 видно, что объем перевозки пассажиров и пассажирооборот соответственно возросли на 54,9 и 45,94%, сухопутным транспортом на 55,01 и 51,24%, автомобильным на 56,78 и 52,03%, авиационным на 42,86 и 25,56%, электрическим транспортом на 4,67 и 6,19%.

¹⁰⁴ - с учетом работы частных лиц на автотранспорте

При этом услуги международного автомобильного транспорта соответственно сократились на 76,67 и 78,36%, а также на железнодорожном транспорте на 16,67 и 23,13%. Это прежде всего связано с пандемией, глобализационными сотрясениями и другие. Однако за последние годы в этих видах транспорта наблюдается рост, характеризующих основные показатели работы.

В Таджикистане показатель обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями имеет тенденцию роста (табл.3.2 и диаграмма 4).

Таблица 3.2

Изменения обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в республике за 2019-2024гг.,
в расчете на 1000 чел. населения-штук

Регионы	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024г. к 2019г., в %
По республике, в том числе:	46	45	46	50	55	56	121,74
ГБАО	46	45	46	47	48	50	108,70
Согдийская область	58	58	58	62	67	66	113,79
Хатлонская область	28	28	28	28	32	32	114,29
г. Душанбе	82	80	61	83	89	94	114,63
Районы республиканского подчинения	44	43	50	52	61	63	143,18

Источник: составлено автором на основе Статистического ежегодника Республики Таджикистан. - Душанбе, 2025. - 442с.-С. 309.

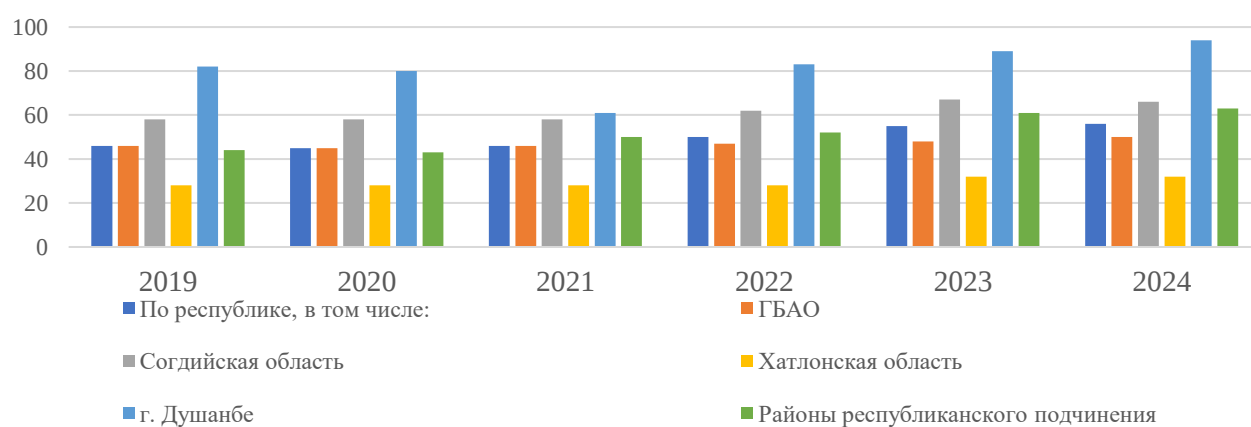


Диаграмма 4 - Оценка обеспеченности населения легковыми индивидуальными автомобилями в Республике Таджикистан за 2019-2024 годы, в расчете на 1000 человек населения-штук

Данные таблицы 3.2 и диаграммы 9 свидетельствуют о том, что уровень обеспеченности республики соответственно возросло на 21,74%, ГБАО- 8,70%, Согдийская область -13,79%, Хатлонская область -14,29 %, г.Душанбе-14,63 и РРП- 43,18%. Достигнутый уровень данного показателя существенно повлиял на уровень оказания услуг частным автомобильного транспортом в республике.

Нами оценены изменения доли различных видов транспорта при перевозке пассажиров в Таджикистане за 2010-2024 годы (табл.3.3).

Таблица 3.3

Изменения доли различных видов транспорта при перевозке пассажиров в республике за 2010-2024 гг. (в %)

Показатели	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.
Перевозка пассажиров – всего	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
в том числе:							
Сухопутный транспорт	99,9	99,9	99,9	99,9	99,9	99,9	99,9
в том числе:							
автомобильным транспортом	97,7	98,0	96,9	97,3	97,5	97,5	97,7
в том числе:							
международным транспортом	0,1	0,02	-	-	-	-	-
электрический	2,0	1,8	2,9	2,6	2,4	2,4	2,2
железнодорожным ¹	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Авиационным	0,1	0,1	0,05	0,05	0,1	0,1	0,1

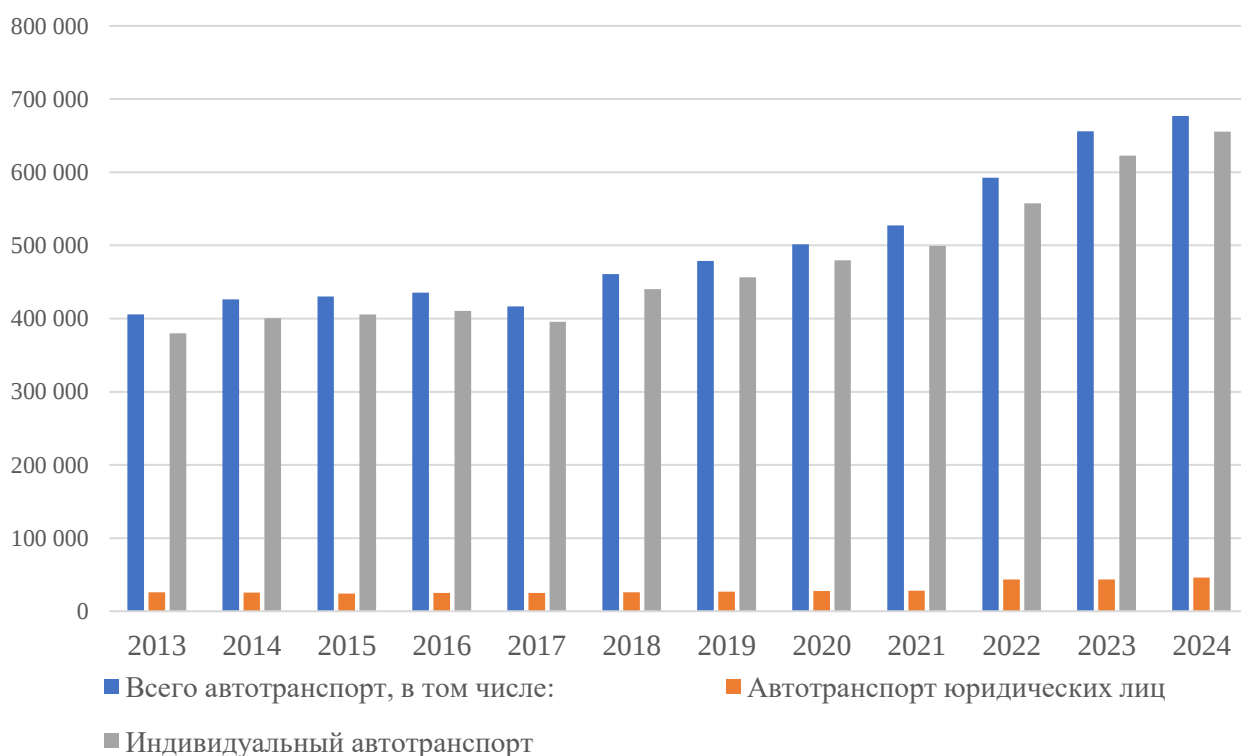
Источник: Составлено автором на основе статистического ежегодника 2025 «Транспорт и связь». - Душанбе, 2025. – С.35.

Согласно данным таблицы 3.3 наибольший удельный вес занимает автомобильный транспорт при перевозке пассажиров в республике (97,7%). Кроме того, нами изучено наличие автотранспортных средств в Республике Таджикистан за 2013-2024 годы (табл.3.4 и диаграмма 5).

**Изменения наличия автотранспортных средств в Республике Таджикистан за
2013-2024 годы, единиц**

Годы	Вид автомобильного транспорта		
	Всего автотранспорт, в том числе:	Автотранспорт юридических лиц	Индивидуальный автотранспорт
2013	405728	25981	379747
2014	426131	25643	400488
2015	430150	24311	405839
2016	435426	25035	410391
2017	416790	24905	395625
2018	460758	25844	440329
2019	478769	26613	456522
2020	501585	27720	479641
2021	527332	28151	499181
2022	592317	43515	557621
2023	655990	43469	622521
2024	676783	45874	655357
2024 в % к 2013г.	166,81	176,57	172,58

Источник: составлено автором на основе статбюллетеня «Наличии и работа автомобильного транспорта, протяжённость автодорог Таджикистана». - Душанбе, 2025. -С. 4-5.



**Диаграмма 5 - Изменение наличия автотранспортных средств в Республике
Таджикистан за 2013-2024 гг., единиц**

Согласно таблицы 3.4 и диаграммы 5 за рассматриваемый период общее количество автотранспорта возросло на 66,81%, автотранспорт юридических лиц на 76.5% и индивидуальный транспорт на 72,58%, что свидетельствует о росте транспортных средств в удовлетворении спроса страны и населения в транспортном обслуживании. В последние годы в республике возросло число электромобилей.

В современных условиях особое место отводится изучению динамики распределения объема платных услуг, оказанных населению по формам собственности в отраслевом разрезе в Республике Таджикистан. Динамика основных показателей развития платных услуг по всем каналам реализации в Республике Таджикистан за 2000-2024 годы представлены в таблице 3.5, а динамика распределения платных услуг, оказанных населению по формам собственности за 2000-2024 годы в таблице 3.6 и диаграмме 6, в отраслевом разрезе в таблице 3.8 и диаграмме 7, динамика среднедушевого совокупного дохода населения, индексов потребительских цен на платные услуги и объемов платных услуг через все каналы реализации в республике за 2000-2024гг. (табл.3.7).

Согласно данным таблицы 3.8 и диаграммы 8 за 2000-2024 годы соответственно объемы оказанных государственным сектором бытовые, пассажирского автотранспорта, связи, ЖКХ, образования, культуры, туристическо-экскурсионные, физкультуры и спорта, медицинские, санитарно-оздоровительные, правового характера и банковских услуг и другие услуги существенно увеличились.

Согласно полученным результатам также существенно возросли услуги оказываемые организациями и предприятиями негосударственной форм собственности в указанных секторах экономики.

Согласно данным таблицы 3.6 за рассматриваемый период наблюдается рост темпов объема платных услуг и в 2024г. по сравнению с 2020г. на 11,5 раза, а также объем их реализации на душу населения на - 11,4 раза.

Таблица 3.5

Изменения платных услуг по всем каналам реализации в Республике Таджикистан за 2000-2024 годы

Показатели	2000г.	2010г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Темп роста, в разах
Всего платных услуг (млн. сомони)	2353,0	10002,2	13405,4	1338,4	13645,2	13372,3	13599,6	13205,2	16183,5	20358,8	23840,1	27120,3	11,5 раза
Объем реализации платных услуг на душу населения, сомони (в фактических ценах)	233,6	716,6	1131,3	1161,2	1231,7	1247,7	1409,4	1389,5	1581,6	2058,4	2388,3	2668,4	11,4 раза

Источник: рассчитано на основе данных статистического ежегодника, 2025. -Душанбе, АСПРТ, 2025. -442 с. - с.364.

Таблица 3.6

Динамика распределение платных услуг, оказанных населению по формам собственности за 2000-2024 годы

	Объем платных услуг (млн. сомони)												Темп роста, в разах
	2000г.	2010г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021	2022г.	2023г.	2024г.	
Всего по предприятиям различных форм собственности	188,9	5374,5	9615,8	10033,7	10884,0	12130,8	12983,6	13205,2	15165,3	20358,8	23840,1	27120,3	144 раза
Государственной, всего	42,3	1115,8	1125,6	1396,4	1751,4	2487,3	2298,4	2824,8	3509,3	4349,0	4574,7	4862,7	115 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	22,39	20,76	11,71	13,91	16,09	20,50	17,70	21,39	23,14	21,36	19,19	17,93	- 4,46 пп
Негосударственной всего	146,6	4258,7	8490,2	8637,3	9231,6	9643,5	10685,2	10380,4	11656,0	16009,8	19265,4	22257,6	152 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	77,61	79,24	88,29	86,08	84,82	79,5	82,3	78,61	76,87	78,64	80,81	82,07	4,46 пп

Источник: рассчитано на основе данных статистического ежегодника, 2025. -Душанбе, АСПРТ, 2025.-442 с. - с.365.

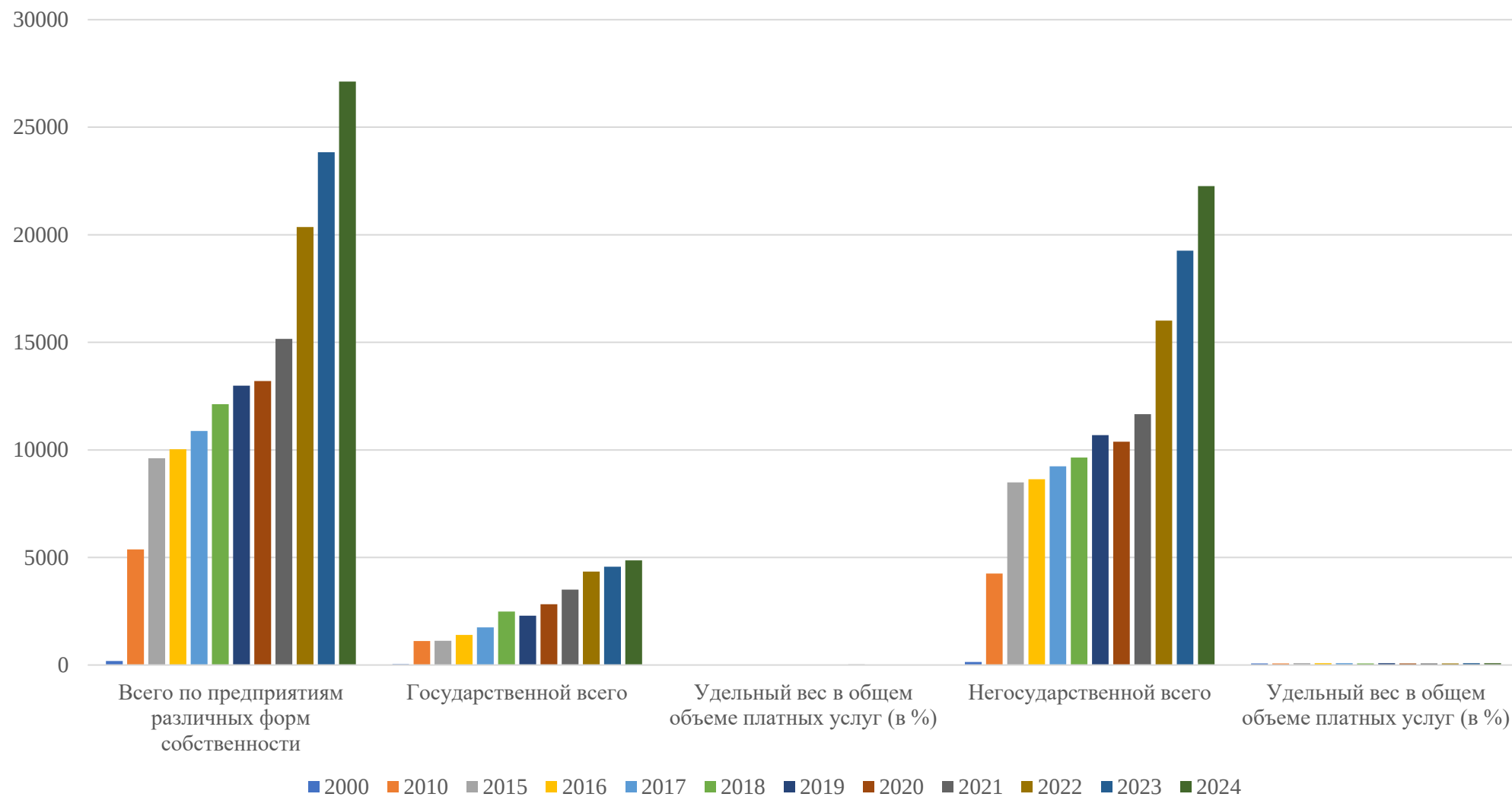


Диаграмма 6 - Динамика распределение платных услуг, оказанных населению по формам собственности
за 2000-2024 годы

Таблица 3.7

Изменение среднедушевого совокупного дохода населения, индексов потребительских цен на платные услуги и объемов платных услуг через все каналы реализации в Таджикистан за 2000-2024гг.

Показатели	2000г.	2010г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Темп роста
Всего среднедушевой совокупный доход населения, (сомони)	16,9	190,18	297,61	351,14	374,12	409,78	475,72	518,19	684,17	794,12	920,83	1081,86	64 раза
Индексы реальные расходы населения на покупку товаров и оплату услуг платные услуги, %	83,1	111,0	103,8	111,9	113,6	110,2	115,4	148,5	126,6	120,4	131,7	105,0	21,9 пп
Индексы объемов платные услуги, %	128,6	113,2	92,4	99,5	102,3	101,1	101,7	97,1	107,6	125,8	114,8	108,8	- 19,8 пп

Источник: рассчитано на основе данных статистического ежегодника, 2025.-Душанбе, АСПРТ, 2025.-442 с. -с.117-118; с.16-17.

**Динамика распределения объема платных услуг, оказанных населению по формам собственности в отраслевом разрезе
в Республике Таджикистан за 2000-2024 годы**

Вид услуг и форм собственности	Объем платных услуг (млн. сомони)													
	2000г.	2010г.	2015г.	2016г.	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Темп роста, за 2024г. к 2000г. в разах	Темп роста, за 2024г. к 2020г. в %
Всего бытовых услуг	83,6	2105,2	3758,6	3694,1	3908,3	4030,6	4387,2	4253,8	4379,6	4937,4	5316,3	5351,1	64 раза	125,8
Государственная собственность, всего	0,4	10,7	27,6	25,2	33,1	43,3	44,7	77,7	96,7	92,1	111,4	179,2	448 раза	2,31 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	0,48	0,51	0,73	0,68	0,85	1,07	1,02	1,83	2,21	1,87	2,1	3,35	2,87 пп	+1,52 пп
Негосударственная собственность, всего	83,2	2094,5	3731,0	3668,9	3875,2	3987,5	4342,5	4176,1	4282,9	4845,3	5204,9	5171,9	62 раза	123,85
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	99,52	99,49	99,27	99,32	99,15	98,93	98,98	98,17	97,79	98,13	97,9	96,65	- 2,87 пп	-1,52 пп
Всего услуг пассажирского транспорта	39,0	1073,5	1741,0	2021,3	2208,2	2264,4	2000,9	1394,2	1376,9	3879,2	4555,3	5191,6	13312 раза	3,72, раза
Государственная собственность, всего	23,7	202,7	248,9	350,9	499,0	895,3	490,3	392,1	328,4	462,6	469,6	223,7	944 раза	57,05
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	60,77	18,88	14,3	17,36	22,6	39,54	24,50	28,12	23,85	11,93	10,31	4,31	-56,46пп.	-23,81 пп

Негосударственная собственность, всего	15,3	870,8	1492,1	1673,4	1709,2	1369,1	1510,6	1002,1	1048,5	3416,6	4085,7	4967,9	32470 раза	495,75
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	39,23	81,12	85,70	82,79	77,40	60,46	75,5	71,88	76,15	88,07	89,69	95,69	56,46 пп	-23,81 пп
Всего услуг связи	5,0	1036,9	1331,3	1552,0	1645,3	1948,5	2018,7	1973,2	2303,6	2596,9	4389,7	4681,1	93622 раза	2,37 раза
Государственная собственность, всего	2,0	610,3	4,8	4,9	7,4	5,3	7,1	18,8	61,5	70,4	72,0	83,7	4185 раза	4,45 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	40,0	58,89	0,36	0,32	0,45	0,27	0,35	0,95	2,67	2,71	1,64	1,79	-38,21 пп	+0,84 пп
Негосударственная собственность, всего	3,0	435,6	1326,5	1547,1	1637,9	1943,2	2011,6	1954,4	2242,1	2526,5	4317,7	4597,4	153247 раза	2,35 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	60,0	42,01	99,64	99,68	99,55	99,73	99,65	99,05	97,33	97,29	98,36	98,21	38,21 пп	-0,69 пп
Всего жилищно- коммунальных услуг	16,3	22,0	72,6	79,3	99,5	203,3	144,4	140,3	137,6	154,0	196,7	200,5	1230 раза	142,91
Государственная собственность, всего	9,9	15,4	55,1	59,5	71,5	158,8	107,6	90,0	83,6	100,0	111,6	171,9	1736 раза	191,0
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	60,74	70	75,9	75,03	71,86	78,11	74,52	64,15	60,76	64,94	56,74	85,74	25 пп	+21,5 9 пп
Негосударственная собственность, всего	6,4	6,6	17,5	19,8	28,0	44,5	36,8	50,3	54,0	54,0	85,1	28,6	447 раза	56,86
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	39,26	30,0	24,01	24,97	28,14	21,89	25,48	35,85	39,24	35,06	43,26	14,26	- 25 пп	-21,59 пп
Всего услуг образования	40,9	512,0	990,2	1173,8	1354,8	1576,5	1761,1	1841,1	2125,2	2096,4	2275,3	2672,2	6533 раза	145,1 4
Государственная собственность, всего	3,6	204,3	481,8	633,4	775,7	878,6	1035,4	1100,2	1181,5	1232,1	1231,8	1907,9	52997 раза	173,41
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	8,80	39,90	48,66	53,96	57,26	55,73	58,79	59,76	55,59	58,77	54,14	71,4	62,6 пп	+11,6 4 пп

Негосударственная собственность, всего	37,3	307,7	508,4	540,4	579,1	697,9	725,7	740,9	943,7	864,3	1043,5	764,3	2049 раза	103,16
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	91,2	60,1	51,34	46,04	42,74	44,27	41,21	40,24	44,41	41,23	45,86	28,6	- 62,6 пп	-11,64 пп
Всего услуг культуры	0,1	19,6	59,4	64,5	74,5	72,4	76,1	56	66,1	68,1	54,7	60,8	60800 раза	108,57
Государственная собственность, всего	0,1	1,7	11,6	11,5	11,2	11,9	12,8	6,8	5,8	6,8	6,4	8,1	8100 раза	119,1 2
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	100,0	8,67	19,53	17,83	15,03	16,44	16,82	12,14	8,77	9,99	11,7	13,32	- 86,68 пп	+1,18 пп
Негосударственная собственность, всего	-	17,9	47,8	53,0	63,3	60,5	63,3	49,2	60,3	61,3	48,3	52,7	*294 раза	107,11
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	-	91,33	80,47	82,17	84,97	83,56	83,18	87,86	91,23	90,01	88,3	86,68	*- 4,65 пп	-1,18 пп
Туристско- экскурсионные услуги	0,05	0,9	2,8	2,1	4,0	6,0	10,0	2,4	3,8	5,7	5,0	9,7	19400 раза	4,04 раза
Государственная собственность, всего	0,04	0,1	0,4	0,1	-	-	0,4	0,9	-	-	-	-	**2250 раза	
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	80,0	11,11	14,29	4,76	-	-	4,0	37,5	-	-	-	-	***- 42,5 пп	
Негосударственная собственность, всего	0,04	0,8	2,4	2,0	4,0	6,0	9,6	1,5	3,8	5,7	5,0	9,7	24250 раза	6,47 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	20,0	88,89	85,71	95,24	100	100	96,0	62,5	100	100	100	100	80 пп	+37,5 пп
Всего услуг физической культуры и спорта	0,01	0,74	1,4	2,2	1,1	2,7	3,4	2,5	2,3	2,2	6,0	9,3	93000 раза	3,72 раза
Государственная собственность, всего	0,007	0,04	0,8	1,1	0,5	0,3	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,8	11429 раза	133,33

Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	70,0	5,41	57,14	50	45,45	11,11	17,65	24,0	17,39	18,18	6,67	8,6	- 61,4 пп	-15,4 пп
Негосударственная собственность, всего	0,06	0,7	0,6	1,0	0,6	2,4	2,8	1,9	1,9	1,8	5,6	8,5	14167 раза	4,47 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	30,0	94,59	42,86	50	54,55	88,89	82,35	76,0	82,61	82,82	93,33	91,4	61,4 пп	+15,4 пп
Всего медицинские услуги	0,2	164,7	402,9	447,1	490,7	628,9	703,1	687,9	826,6	826,6	913,9	1158,6	579300 раза	168,43
Государственная собственность, всего	0,1	19,8	137,1	152,2	185,0	242,1	261,0	217,8	277,9	297,2	323,7	274,3	274300 раза	125,9 4
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	50,0	12,02	34,23	34,04	37,70	38,5	37,12	31,66	33,62	35,95	35,42	23,68	- 26,32 пп	-7,98 пп
Негосударственная собственность, всего	0,1	144,9	266,8	294,9	305,7	306,8	442,1	461,1	548,7	529,4	590,2	884,3	884300 раза	191,78
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	50,0	87,98	65,97	65,96	62,3	61,5	62,88	68,34	66,38	64,05	64,58	76,32	26,32 пп	+7,98 пп
Всего санаторно-оздоровительные услуги	0,7	14,9	38,8	43,4	48,1	63,7	53,7	29,7	42,0	60,5	59,8	56,1	8014 раза	188,8 9
Государственная собственность, всего	0,6	13,9	21,1	21,6	24,7	26,6	29,3	13,8	19,2	33,2	33,1	28,9	4817 раза	2,09, раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	85,71	93,29	54,38	49,77	51,35	41,76	54,56	46,46	45,71	54,88	55,35	51,52	- 34,19 пп	+5,06 пп
Негосударственная собственность, всего	0,1	1,0	17,7	24,8	23,4	37,0	24,4	15,9	22,8	27,3	26,7	27,2	27200 раза	171,07
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	14,29	6,71	45,62	50,23	48,65	58,24	45,44	53,54	54,29	45,12	44,65	48,48	34,19 пп	-5,06 пп

Всего услуги правового характера и банковских учреждений	1,2	228,6	658,5	399,2	384,2	534,6	689,6	1324	1228,8	2209,7	1911,7	2590,5	215875 раза	195,66
Государственная собственность, всего	1,1	20,9	84,3	58,0	93,2	127,4	146,8	526,9	396,5	556,8	514,5	628,4	57127 раза	119,26
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	91,67	9,14	12,80	14,53	24,26	23,83	21,29	39,8	32,27	25,2	26,91	24,26	- 67,47 пп	-15,54 пп
Негосударственная собственность, всего	0,003	207,7	574,2	214,2	291,0	407,2	542,8	797,1	832,3	1652,9	1397,2	1962,1	65403333 раза	246,15
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	8,33	90,86	87,2	85,47	74,74	76,17	78,71	60,2	67,73	74,8	73,09	75,74	67,41	+15,5 4 пп
Всего других видов услуг	1,7	183,9	557,3	551,7	665,3	799,2	1135,4	1575,7	2557,5	3344,3	4019,4	4944,6	290859 раза	313,8
Государственная собственность, всего	0,6	29,1	52,1	51,0	50,1	97,8	162,5	366,0	972,6	1390,7	1579,8	1476,3	246050 раза	4,03 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	35,29	15,82	9,35	9,24	7,53	12,24	14,31	23,23	38,03	41,58	39,3	29,86	- 5,43 пп	+6,63 пп
Негосударственная собственность, всего	1,1	211,4	55,2	500,7	615,2	701,4	972,9	1209,7	1584,9	1953,6	2439,6	3468,3	315300 раза	2,87 раза
Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	64,71	84,18	90,65	90,76	92,47	87,76	85,69	76,77	61,97	58,42	60,7	70,14	5,43 пп	-6,63 пп

*2024г к 2010г

**2020г к 2000г.

Источник: рассчитано на основе данных статистического ежегодника, 2025.-Душанбе, АСПРТ, 2025.-442с. - с.365-366

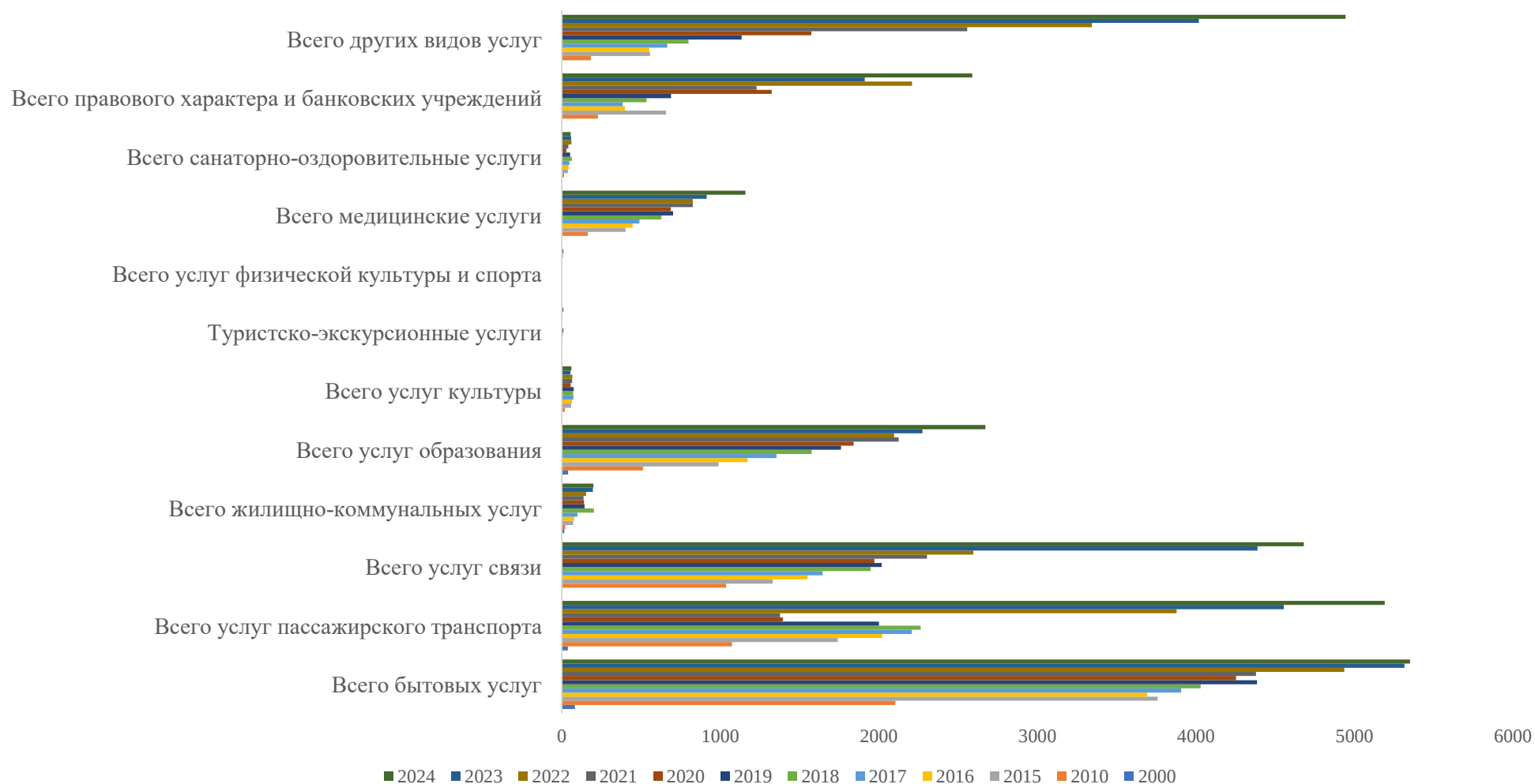


Диаграмма 7 - Изменения распределения объема платных услуг, оказанных населению по формам собственности в отраслевом разрезе в Республике Таджикистан за 2000-2024гг.

Анализ таблицы 3.6 - 3.8 показывает, что в 2024г. населению страны оказано платных услуг на 27120,3 млн. сомони, что в фактических ценах в 144 раза больше, чем в 2000г., а в 2024 г. прирост по сравнению с 2020 г. составляет 205,37%. При этом удельный вес объема услуг, оказанных предприятиями, госсектора в 2024г. составил 17,93% негосударственного сектора – 82,07%, что по сравнению с 2000 годом уменьшился на 4,46 процентный пункт (пп) и по сравнению с 2020 году на 3,46 пп.

В республике наблюдаются коренные изменения в среднедушевом совокупном доходе населения, индексы потребительских цен и объема платных услуг через все каналы реализации за 2000-2024 годы.

Согласно данным среднедушевой совокупный доход населения возрос за 2000-2024гг. в 64 раза и это привело к росту объема платных услуг. Также индексы расходов населения на покупку товаров и оплату услуг возросли на 21,9 пп, а индексы объемов платных услуг уменьшились на 19,8 пп, о чем свидетельствуют результаты анализа.

Кроме того, при проведении анализа, нами особое место уделено объему оказанных услуг населению частным сектором в Республике Таджикистан. Динамика распределения объема реализации услуг населению частным сектором по регионам республики за 2010-2024 годы приведена в таблице 3.9 и диаграмме 8.

Таблица 3.9

Динамика распределения объема реализации услуг населению частным сектором по республике и его регионов за 2010-2024гг.¹⁰⁵ (миллион сомони)

Территории	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024г. в %	
								к 2010г.	к 2020г.
Услуги частного сектора									
Горно- Бадахшанская Автономная область	31,7	64,9	98,0	149,3	151,0	168,8	188,6	5,95 раза	192,45

¹⁰⁵ Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник.-Душанбе, 2025.-442с.-С.367.

Согдийская область	1381,3	3001,7	3527,2	3602,3	4114,6	4311,1	5100,8	3,69 раза	144,61
Хатлонская область	819,2	1569,0	2064,5	2070,5	2327,0	2630,0	2979,9	3,64 раза	144,34
г. Душанбе	2531,3	3969,2	6737,6	8120,0	12471,3	15365,3	17382,6	6,87 раза	2,57 раза
РРП	611,0	1011,0	1007,4	1123,4	1294,9	1364,9	1468,4	2,40 раза	145,76

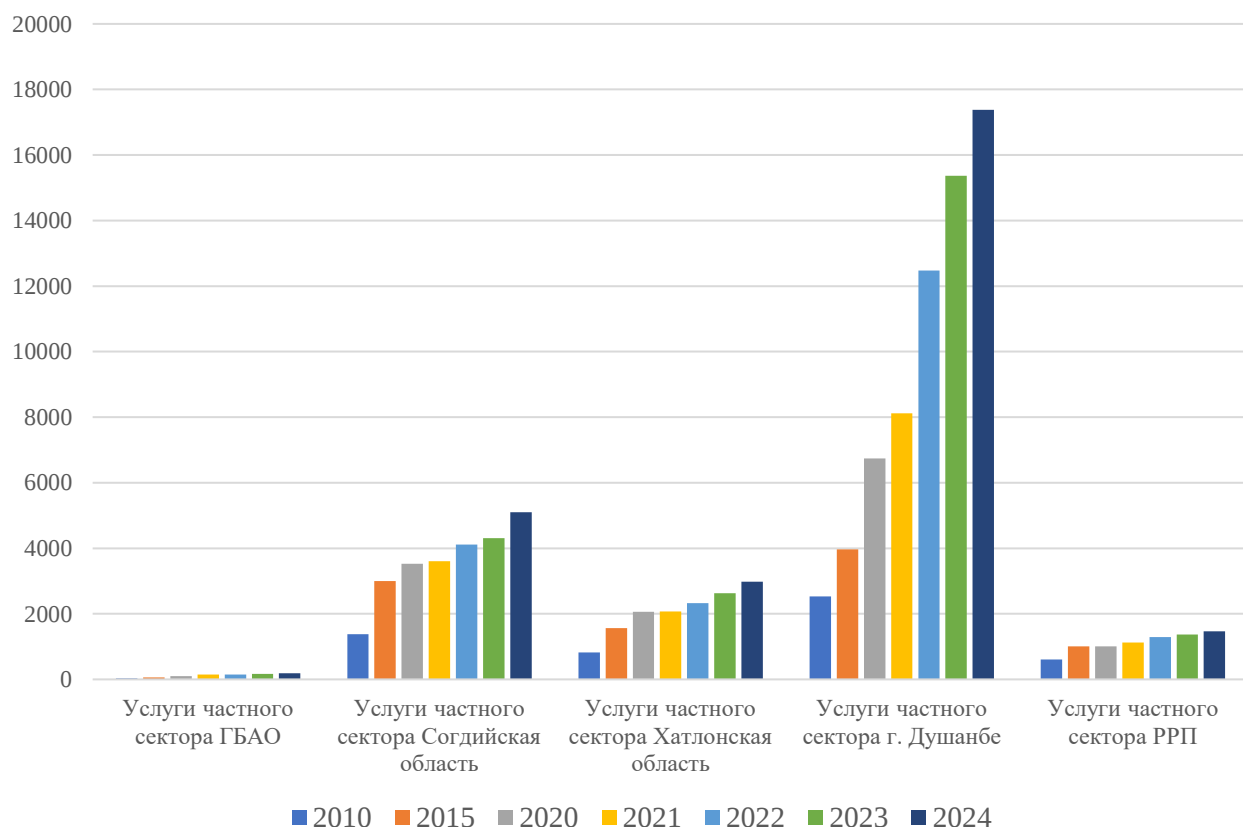


Диаграмма 8 - Изменение распределения объема реализации услуг населению частным сектором по регионам Таджикистана за 2010-2024 годы, млн. сомони

Согласно данным таблицы 3.9 и диаграммы 8 в последние годы наблюдается тенденция роста услуг оказываемых частным сектором в республике в целом, по ее регионам также за анализируемый период наблюдается рост объема оказанных услуг частным сектором, соответственно за 2010-2024гг. по ГБАО в 5,95 раза; г. Душанбе на 6,87 раза; Согдийская область в 3,69 раза, РРП в 2,40 раза и Хатлонская область в 3,64 раза, а за 2020-2024 годы соответственно они возросли на 92,45%; 2,57 раза; 44,61%; 45,76% и 44,34%. Кроме того, рассмотренные формы зависимости достаточно подробно

показывают тенденцию изменения услуг частного сектора, оказываемых населению в областях, районах республики и г. Душанбе.

Важно заметить, что малое и среднее предпринимательство не только играют важную роль в формировании ВВП, но и является основным источником создания новых рабочих мест. В связи с тем, что более 73% населения республики проживает в сельской местности, они играют важное место в обеспечении им места работы.¹⁰⁶

Частный сектор в зависимости от особенности развития хозяйственной деятельности в Республике Таджикистан сформирован за счет субъектов малого и среднего предпринимательства и на 1.01.2024 в частном секторе работают 1,9444 млн. чел., т.е. 70,8% трудоспособного населения занятого в этом секторе. Динамика удельного веса занятого населения в частном секторе Республики Таджикистан представлена в табл.3.10.

Таблица 3.10

Динамика численности занятого населения по формам собственности в Республике Таджикистан за 2010, 2015-2024 годы¹⁰⁷, тыс.чел.

Показатели	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024г. к 2010г., в%
Всего занято в экономике, в том числе по формам собственности:	2233,3	2379,7	2463,4	2506,2	2533,5	2625,3	2747,8	123,04
государственная	432,9	441,5	497,5	509,9	502,4	498,3	513,6	118,64
Удельный вес, %	19,4	18,6	20,2	20,3	19,8	19,0	18,7	-0,7 пп
частная	1406,6	1588,6	1770,5	1775,5	1784,9	1857,7	1944,4	138,23
Удельный вес, %	63,0	66,8	71,9	70,8	70,5	70,8	70,8	+7,8 пп

Из данных таблицы 3.10 видно, что за рассмотренный период общее число занятого населения соответственно в целом по республике, государственном и частном секторе возросло на 23,04; 18,64 и 38,23%. При этом удельный вес государственной собственности сократился на 0,70, а частный сектор увеличился на 7,80 процентного пункта. Развитие частного сектора обеспечивалось путём

¹⁰⁶ Таджикистан: 25 – лет государственной независимости. – Душанбе: АСПРТ, 2016. – 522 с. -С.27.

¹⁰⁷ Рассчитано автором на основе статистических данных.-Душанбе, 2025.- С.82.

создания новых рабочих мест и продуктивной занятости в регионах, особенно сельских районах. Важно заметить, что это тенденция будет развиваться и в будущем.

Кроме того, в работе нами установлено, что за 2010-2024 годы наблюдается тенденция роста численности граждан, занятых индивидуальной трудовой деятельностью в Республике Таджикистан. В целом общее их число увеличилось на 3,50 раза, а в торговле и общественном питании за 2015-2024 годы уменьшилось на 51,98%, но в других отраслях также увеличилось на 29,08%¹⁰⁸.

На международном уровне ежегодно определяют рейтинг частного бизнеса на основе оценки уровня показателей предпринимательства (Doing business). В 2023 году Грузия занимает 33 место, Республика Казахстан -70, Беларусь- 85, Армения - 38, Россия -120, Азербайджан - 33, Узбекистан – 138 , Кыргызстан-68, а Республика Таджикистан всего лишь 159 место¹⁰⁹.

Эти результаты свидетельствуют о наличии условий для ведения предпринимательской деятельности в различных странах мира, а в условиях Таджикистана это требует принятия срочных мер по стимулированию создания субъектов частного бизнеса, защите их интересов и государственной поддержки, а также формирования инновационной экономики в Республике Таджикистан.

Таким образом, можно сформулировать следующие выводы по результатам анализа функционирования частного сектора в сфере услуг Республики Таджикистан:

– Результаты свидетельствуют о том, что в стране существенно возросла роль, место и значение оказываемых платных услуг, особенно частного сектора в создании и возрастании ее удельного веса в общем объеме производства валового внутреннего продукта.

¹⁰⁸Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе :АСПРТ, 2025.- С.239.

¹⁰⁹<https://web.archive.org/web/20220909014017/https://web.archive.org/web/20080915084658/http://www.doingbusiness.org/economyrankings> [дата обращения 15.01.2026г.)

– Значительно возрос спрос потребителей на оказание услуг частного сектора, что определено ее согласованием с предложением со стороны производителей.

– Наблюдаются изменения в отраслевой структуре оказываемых услуг частного бизнеса. Установлено, что за 2010-2024 годы достигнут рост объема и доли, оказываемых услуг в торговой сфере и общественного питания, ЖКХ, пассажирского автотранспорта, бытового обслуживания, социально-культурной сферы и другие.

– В условиях углубления рыночных преобразований согласно данным о распределении объема услуг по формам собственности, значительно возросли во всех отраслевых составляющих сферы услуг, объемы, оказанные частным сектором.

– На достаточно низком уровне частные предприятия обеспечены МТБ, квалифицированными кадрами, существуют различные барьеры по их созданию и государственной поддержки в областях и районах страны и др.

– Наблюдаются расхождения в росте объема услуг, оказываемые частным сектором по некоторым видам услуг, а также предоставляемые по территориальному принципу.

В этих условиях совершенствование и ускоренное развитие частного сектора в сфере услуг требует учета особенностей их оказания на основе реализации механизма государственного регулирования частного сегмента сферы услуг. Вместе с тем следует отметить, что Таджикистан имеет открытую экономику и при реализации этой модели частный сектор сферы услуг занимает главную роль в обеспечении экономического, инновационного и ускоренного развития экономики.

В целом в республике достигнуты положительные результаты в обеспечении экономического роста, однако достигнутый уровень развития частного сектора в сфере услуг не полностью отвечает требованиям современного этапа развития национальной экономики.

Таким образом, в современных трансформационных условиях частный сектор занимает ведущую позицию в рыночной системе на основе исследования параметров формирования спроса на услуги различных его сегментов и особенно ЧПАТОП.

3.2. Формирование спроса населения на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта в условиях конкурентной среды

В условиях развития рыночных инновационных отношений многие ученые считают, что частный сектор в сфере услуг является сложной системой, предоставляющей различные виды значимых услуг и обладающей современной мощностью, и требуемой инфраструктурой, а также разветвленной сетью различных форматов.

На наш взгляд, основной функцией управления этой сферы является определение спроса на их услуги и ее согласования с предложением. Опыт показывает, что в условиях административно-командной системы вопросы организации и управления услугами, осуществлялось используя принятые регламенты. Исходя из этого требуется совершенствовать механизмы решения на основе разработки адаптационного механизма управления, учитывая особенности частного сектора, используя экономико-статистические, экспертные методы, имитационного моделирования сложных систем в региональных системах, а также проведения систематического и адресного мониторинга.

В данном исследовании формирование спроса населения на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта в условиях конкурентной среды проводится на основе социологических обследований в регионах страны.

В основном эти обследования проводятся используя методики, описанные в работах различных ученых¹¹⁰. Результаты позволили обосновать рекомендации по оказанию платных услуг частным сектором в республике.

¹¹⁰Герчикова И.Н. Менеджмент/И.Н. Герчикова, 2-е изд. - М.: Банки и биржи. - ЮНИТИ,1995. - 675 с.; Файзуллоева С.Дж. Необходимость изучения и использования зарубежного опыта управления городскими пассажирскими перевозками в условиях рыночных отношений//Вестник Бохтарского государственного

Важным условием для определения спроса населения на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта в условиях конкурентной среды нами считается изучение структуры валового дохода домашних хозяйств в Таджикистане за 2010-2024 годы (табл.3.11).

Таблица 3.11

Структуры валового дохода домашних хозяйств в Таджикистане
за 2010-2024 годы¹¹¹

Показатели	Годы							2024г.к 2010г. в разах
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	
Валовой доход	190,18	297,61	518,19	684,17	794,12	920,83	1081,86	5,69
-трудовые доходы	77,49	154,52	213,37	277,60	341,76	358,52	452,36	5,84
-пенсии, пособия, стипендии	7,40	20,17	38,31	41,77	41,65	54,83	64,88	8,77
-доходы от собственности	0,28	0,49	23,05	16,97	17,16	18,84	13,88	49,57
-компенсационные выплаты, включая благотворительную помощь	0,85	3,34	3,56	1,23	17,85	16,99	18,09	21,28
-доходы от продажи недвижимости	0,44	0,08	1,71	3,85	4,83	6,36	3,18	7,23
-доход от личного подсобного хозяйства	43,22	15,68	36,75	42,18	42,45	60,88	68,79	159,16%
-прочие денежные поступления (включая доход от коммерческой деятельности и независимой профессиональной деятельности)	60,50	79,24	200,94	300,57	328,42	404,41	460,88	7,62

Из данных таблицы 3.11 видно, что за анализируемые годы наблюдается рост валового дохода: в среднем увеличился в 5,69 раза. При этом трудовые доходы возросли в 5,84 раза, в т.ч. пенсии, пособия, стипендии в 8,77 раза,

университета имени Носира Хусрава. Серия гуманитарно-экономических наук.-№1/3(65)2019.-Бохтар, 2019. – С.142-147 Фишер С., Дребуш Р., Шмалензи Р. Экономика /С.Фишер. -М.: «Дело ЛТД»,1999. - 864 с.

¹¹¹ Рассчитано автором на основе статистических данных. – Душанбе, 2025.- С.115-126.

компенсационные выплаты, включая благотворительную помощь в 21,28 раза, доходы от собственности в 7,23 раза, от ЛПХ в 59,16%, от продажи недвижимости в 7,23 раза и прочие (включая доход от коммерческой деятельности и независимой профессиональной деятельности) в 7,62 раза. В целом, это свидетельствует о существенном изменении в структуре дохода домашних хозяйств в Таджикистане (табл.3.12).

Таблица 3.12

Динамика денежных доходов и расходов населения Таджикистана
за 2010-2024гг.¹¹²

Показатели	Годы							2024г.к 2010г. в размах
	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	
Доходы, всего млн. сомони	13256,0	25569,8	65347,0	80508,8	95124,7	120715,1	146696,6	11,07
В среднем на душу населения в год, сомони	1762,9	3025,4	6944,0	8514,0	9529,1	11854,2	14088,3	7,99
Расходы и сбережения, млн. сомони	13948,5	34968,0	72555,7	91885,0	110606,3	145634,1	152907,2	10,96
на покупку товаров и оплату услуг, млн. сомони	7876,1	17335,2	7710,5	8605,0	102049,7	135088,6	138493,1	17,58
обязательные платежи и другие налоги, и сборы, млн. сомони	3760,7	8073,5	...	468,1	443,2	56,2	239,5	6,37%
прирост вкладов и ценных бумаг, млн. сомони	938,1	1553,2	3460,1	5366,9	8081,0	10545,5	14414,1	15,37

Согласно данным таблицы 3.12 за анализируемый период происходит рост денежных доходов на 11,07 раза: в среднем на душу населения увеличился в 7,99 раза, расходы и сбережения увеличились в 10,96 раза, в т.ч. расходы на покупку товаров и оплату услуг в -17,58 раза, однако, обязательные платежи и другие налоги и сборы снизились на -93,63%, а вклады в ценные бумаги увеличились в -15,37 раза.

¹¹²Рассчитано автором на основе статистических данных. – Душанбе, 2025.- С.126.

Вместе с тем, в стране сельское население имеет низкие денежные доходы по сравнению с городским, их уровень доходов почти в два раза ниже.

Полученные результаты опроса в различных регионах страны (Хатлонской области, г. Турсунзаде, районы Гиссарской и Раштской долины) показывают, что респонденты с целью совершенствования и улучшения работы частного сектора во всех сегментах сфере услуг, предлагают:

- повысить качество оказываемых услуг;
- упорядочить режимы работы частных предприятий и организаций с целью рационального использования вне рабочего времени и решение социально-бытовых проблем;
- решить вопрос о рациональном размещении малых частных предприятия в шаговой доступности к месту жительства населения;
- разработать и оказывать населению новые современные виды услуг пассажирского автомобильного транспорта, системы дошкольного образования, ЖКХ, IP-технологии, мобильной связи, банкинга и др.;
- совершенствовать механизм государственного регулирования частного бизнеса в сфере услуг, а также систему управления частным сектором на основе улучшения связи между ними и местными органами государственной власти и самоуправления, и другие.

Кроме того, на основе изучения мнений респондентов во всех регионах страны, нами выделены важнейшие факторы, характеризующие спрос населения и экономики на услуги частного сектора в сфере услуг, особенно в оказываемых платных услугах (рис.7).

На основе оценки и анализа, а также учета влияния выявленных факторов, черты, особенности производства и предоставления платных услуг разрабатывается методика формирования спроса и прогнозирования параметров, характеризующих развитие частного сектора в сфере услуг. Основной прогнозируемый показатель определяется как сумма слагаемых, предоставляемых частным бизнесом по видам платных услуг населению, а также следует учитывать влияние платежеспособного спроса населения региона.



Рисунок 7 - Факторы, характеризующие спрос населения и экономики на услуги частного сектора в сфере услуг

Формирование спроса населения на услуги ЧС в сфере услуг областей и районов Республики Таджикистан в условиях конкурентной среды осуществляется на основе разработки экономико-математических моделей.

Поэтому в настоящем исследовании нами определена нижеследующая совокупность факторов, формирование спроса жителей в транспортных услугах, оказываемые государственным и частным ПАТОП.

При отборе факторов, влияющие на спрос населения изучены постоянные и временные факторы. В качестве экспертов нами были привлечены сотрудники

коммунальных и частных автотранспортных предприятий, специалисты ГУ «Автомобильный транспорт и логистические услуги» Министерство транспорта Республики Таджикистан, а также исследователи и эксперты учреждений высшего профессионального образования Республики Таджикистан. Оценка результатов опроса была проведена на основе статистической оценки значения коэффициента W Кендалла с помощью критерия χ^2 Пирсона, где χ^2 подчиняется распределению с числом степеней свободы $(m-1)^{113}$. На основе расчета установлено, что:

$$W = 0,564; \chi^2_{\text{расч.}} = 167,84; \chi^2_{\text{табл.}} (\alpha = 0,07, k = m-1 = 25) = 34,50;$$

$$\chi^2_{\text{расч.}} = 167,84 > \chi^2_{\text{табл.}} = 34,50.$$

Полученные результаты показывают о согласованности между экспертами при выборе, влияющих факторов на спрос.

Определение спроса населения выполнено следующим образом:

Y_1 - Объем платных услуг частного сектора в сфере услуг областей и районов республики на душу населения, сомони; « X_1 – число населения, млн. человек; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – валовый внутренний продукт на душу населения, сомони; X_4 – среднедушевые расходы населения, сомони; X_5 – уровень безработицы, %; X_6 – обеспеченность населения индивидуальным автотранспортом на 1000 жителей, ед.».

Расчеты проведены на ЭВМ с помощью стандартной программы. Исходные данные представлены в Приложение 1, а результаты в Приложении 2.

Разработанные экономико-математические модели по формированию спроса населения на услуги частного сектора в сфере услуг областей и районов Республики Таджикистан в условиях конкурентной среды приведены в приложении диссертации и таблице 3.13.

¹¹³Раджабов Р.К. Моделирование микроэкономики: Монография/ Р.К. Раджабов, В.А. Корнев, А.А. Макенов, О.В. Морозова, С. Зубайдов. – Душанбе: «Ирфон», 2017. – 293 с.

Результаты моделирования спроса населения на услуги частного сектора в
сфере услуг Таджикистана

№ пп	Экономико-математическая модель	Факторы
По Республике Таджикистан		
1.	$Y = -314158,0 - 4157,0 \cdot X_1 + 50282,6 \cdot X_2 + 2,1406 \cdot X_3 - 6,2672 \cdot X_4 + 10634,0 \cdot X_5 + 590,627 \cdot X_6$ $R^2 = 0,99960; R = 0,9980.$	X_1 – Количество населения, млн.чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони; X_4 – среднедушевые расходы населения, сомони; X_5 – Уровень безработицы, % X_6 – обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.
г. Душанбе		
1.	$Y = -27513,61462 - 13255,68256 \cdot X_1 + 2966,456578 \cdot X_2 - 0,085275644 \cdot X_3 + 37,28394389 \cdot X_4 + 7002,352065 \cdot X_5 - 21,88982962 \cdot X_6$ $R^2 = 0,986864; R = 0,99341$	X_1 – Количество населения, млн.чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони; X_4 – среднедушевые расходы населения, сомони; X_5 – Уровень безработицы, % X_6 – обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.
Хатлонская область		
1.	$Y = -22523,6 + 5377,614 \cdot X_1 + 9,155527 \cdot X_2 + 0,196478 \cdot X_3 - 13,5865 \cdot X_4 + 822,7915 \cdot X_5 + 274,475 \cdot X_6$ $R^2 = 0,986864; R = 0,99341$	X_1 – Количество населения, млн.чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони; X_4 – среднедушевые расходы населения, сомони; X_5 – Уровень безработицы, % X_6 – обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.
Согдийская область		
1.	$Y = 1049,759 - 2877,48 \cdot X_1 + 1438,502 \cdot X_2 + 0,37688 \cdot X_3 - 1,0617 \cdot X_4 - 294,853 \cdot X_5 - 8,4174 \cdot X_6$ $R^2 = 0,966923; R = 0,983322$	X_1 – Количество населения, млн.чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони; X_4 – среднедушевые расходы населения, сомони; X_5 – Уровень безработицы, % X_6 – обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.
ГБАО		
1.	$Y = -1438,46679 + 460,1822927 \cdot X_1 + 276,2272823 \cdot X_2 + 0,00414492 \cdot X_3 + 0,163335203 \cdot X_4 - 204,125854 \cdot X_5 + 0,451373952 \cdot X_6$	X_1 – Количество населения, млн.чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони;

	$R^2 = 0,9861$; $R = 0,9930$	X_4 - средnedушевые расходы населения , сомони; X_5 – Уровень безработицы, %; X_6 -обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.
РРП		
1.	$Y = -1371,06 - 90,2209 * X_1 + 131,3144 * X_2 + 0,047409 * X_3 + 1,719799 * X_4 + 397,8612 * X_5 + 1,023556 * X_6$ $R^2 = 0,999649$; $R = 0,998243$	X_1 – Количество населения, млн. чел.; X_2 – средний размер семьи, чел.; X_3 – ВВП на душу населения, сомони; X_4 - средnedушевые расходы населения, сомони; X_5 – Уровень безработицы, % X_6 -обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей, ед.

Источник: расчеты автора

Как видно из таблицы 3.13 полученные значения R и R^2 свидетельствуют о достоверности и адекватности разработанных ЭММ.

Для определения перспективного уровня спроса населения на услуги частного сектора в сфере услуг областей и районов Республики Таджикистан в t -ом прогнозируемом году, их значение рассчитывается на основе использования метода экстраполяции¹¹⁴.

В целом удовлетворение спроса населения на услуги и уровень насыщения транспортного рынка, зависит от работы предприятий/организаций частного сектора и предпринимателей, предоставляющие эти услуги. Также эти параметры влияют на структуру обслуживания, качество и культуру обслуживания, повышение технического перевооружения, реконструкцию и эффективность производства.

На наш взгляд, формирование структуры спроса населения на услуги ЧС в сфере услуг, должно способствовать строительству новых и реконструкции действующих АТП, а также разработке схемы развития и размещения. При этом решение этой проблемы требует учета следующих важнейших условий:

- формирование современных форм и методов производства и оказания услуг населению в предоставлении необходимых условий, предусматривающие

¹¹⁴Раджабов Р.К. Моделирование микроэкономики: Монография/ Р.К. Раджабов, В.А. Корнев, А.А. Макенов, О.В. Морозова, С. Зубайдов. – Душанбе: «Ирфон», 2017. – 293 с.; Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования /Е.М.Четыркин. - М.: Статистика,1975. - 184 с.

установки средств информации о принимаемых заказах и их готовности в зоне шаговой доступности;

- формирование рациональной сети коллективных центров по приёму и оказанию различных видов услуг, развитие единой системы автоматизированной системы оказания и управления ЧС на основе эффективного использования интернет ресурсов и др.;

- размещение пунктов проката в городе следует проводить оценивая шаговую доступность, а также наличие зоны отдыха, инфраструктуры приавтомобильного сервиса, туристических объектов, спортивных сооружений, кемпингов и т.д.

- совершенствование механизма улучшения взаимоотношений между частным сектором и местными органами государственной власти, а также оптимизации управленческих воздействий с целью повышения эффективности оказываемых услуг, пополнения доходной части бюджета различных уровней, решение задачи о продуктивной занятости населения и др.

Выделенные компоненты способствуют повышению эффективности работы частного сектора, качеству и конкурентоспособности услуг, минимизации затрат времени и увеличения свободного времени, а также использования внутренних резервов, внедрения радиофицированного, специализированного и электрического транспорта, дронов, ИКТ, ИТС, искусственного интеллекта, решения продуктивной занятости и другие.

Поэтому целесообразным считаем создание инновационных ремонтных служб, приглашение квалифицированных инженеров и рабочих, создание современных рабочих мест с наилучшими условиями труда. Также целесообразно реализовать комплекс мероприятий относительно регулирования социально-трудовых отношений, повышения культуры, на должном уровне организация повышения квалификации работников и их переподготовки, систематическое проведение тренингов, семинаров, выставок и ярмарок и др.

При этом необходимым считаем определение потребности частных предприятий в запасных частях, развития связи с транспортно-логистическими

и лизинговыми центрами, предпринимательскими структурами, а также применение механизма частно-государственного партнерства и других средств.

Важно заметить, что развитие частных предприятий сферы услуг, а также их инфраструктура должно обеспечить своевременное удовлетворение потребностей спроса жителей на оказание услуг частного пассажирского автотранспорта общего пользования.

Определение структуры оказываемых услуг возможно только на основе экономико-математического моделирования размещения и развития предприятий и организаций частного сектора сферы услуг.

В целом, учет выявленных факторов дает возможность определить спрос жителей и ее согласовать с предложением при предоставлении услуг на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

3.3. Развитие механизма ценообразования на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан

В современных условиях автомобильный транспорт общего пользования занимает ведущее место в системе транспортного кластера Таджикистана. Из-за того, что более 70% населения республики живет в сельской местности, они нуждаются в качественном транспортном обслуживании на основе обеспечения комфорта, безопасности и возрастания сэкономленного времени для воспитания детей, развития личности, труда и отдыха, а также других потребностей, роста усталости из-за работы транспорта.

Нами установлено, что «...ежедневное время, затрачиваемое на движение, превышает 1 час 6 минут, то это может привести к различным физиологическим заболеваниям. Поэтому при организации работы частного пассажирского автотранспорта общего пользования необходимо уделить особое внимание обеспечению качества предоставляемых транспортных услуг населению,

способствующего снижению транспортной усталости, механизму ценообразования и применяемых тарифов на эти услуги»¹¹⁵.

Полученные нами результаты анализа показывают, что «...в сельской местности страны работники тратят на поездки много времени, а свободное время в сутки составляет приблизительно 7 часов, 9 часов отдыха и сна, суточная норма работы составляет 8 часов и в среднем при поездке в день транспорт занимает более 1 час 30 минут свободного времени»¹¹⁶.

В основном указанные условия влияют на уровень обслуживания пассажирского транспорта общего пользования в том числе частного и определяет стоимость услуги в республике.

Мы считаем, что воздействие на механизм ценообразования при оказании пассажирских автоуслуг влияют такие факторы: «...снабжение благоустроенных дорог во всех городах и районах страны; размер налогов и других платежей, выплачиваемых предпринимателями; цена на автомобили/электромобили и потребляемые эксплуатационные материалы; объем дохода субъектов, занимающихся транспортной деятельностью, а также от уровня доходов жителей в городах и сельской местности и др.»¹¹⁷

Важно заметить, что среди выделенных факторов «...на уровень себестоимости пассажирских перевозок влияет обеспеченность благоустроенными автодорогами, анализ расходов транспортных предприятий и частных перевозчиков, включающие как непроизводственные, так и коммерческие расходы (хранение багажа и ручной клади, реклама и т. д.)»¹¹⁸.

¹¹⁵Раджабов К.Р. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане/К.Р.Раджабов, У.Дж.Джалилов// РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2024. № 1.-С.100-105.

¹¹⁶Там же

¹¹⁷Там же

¹¹⁸Трякин К.В. Экономически обоснованная стоимость перевозки пассажиров на регулярных маршрутах [Текст] / К.В. Трякин // Научный вестник автомобильного транспорта – 2013 – №6 – с. 50-56; Улицкая Н.М., Развитие организаций городского общественного транспорта в рыночных условиях [текст] / Улицкая Н.М., Дрейцен М.А.// Транспортное дело России – Москва 2014. – №6(115). – с.173-179; <http://center-yf.ru/data/economy/Zatraty-privyatiya.php> (дата обращения 12.04.2024г.); Спирин И.В., Методология планирования автомобильных пассажирских перевозок [текст] / Спирин И.В., Беляев В.М., Антонова В.В.// Мир транспорта. – 2019. - Т. 17. № 1 (80). - С. 20-37.

С другой стороны, формирование механизма ценообразования на услуги оказываемые ЧПАТОП неразрывно связано с изучением дифференциации затрат и их калькуляции, расчета себестоимости перевозок, учета социальных интересов и получение максимальной прибыли.

Ряд авторов отмечают, что: «...себестоимость определяют условия труда, степень технической вооружённости, производительности, использования оборотных фондов, уровне цены и т.д.»¹¹⁹.

При этом необходимо провести анализ затрат на эксплуатацию автотранспорта на основе сопоставления отчетных с плановыми данными, и все расходы при перевозке пассажиров должны быть рассчитаны в среднем на расстояние 1 км пробега.

С другой стороны, при формировании тарифов на пассажирские автотранспортные услуги должны быть учтены такие требования: «...в первую очередь, должно быть сформировано благоприятные условия для повышения стабильности и эффективности финансовой деятельности автоперевозчиков; повышение качества обслуживания пассажиров; стимулирование жителей к удовлетворению социальной и жизненно важной транспортных нужд»¹²⁰, а регулирование тарифов должно быть научно-обоснованным.

Следует отметить, что экономически выгодные тарифы должны быть доступными, улучшать благосостояние населения и оставаться прибыльными с учетом интереса перевозчика, и в целом удовлетворять социальные потребности населения. Также сосредоточить усилия операторов на повышение производительности работы с учетом интересов государства и населения.

Пассажирский автомобильный тариф устанавливается согласно Положения «О расчете первоначальной стоимости перевозки, работ, услуг в целях формирования номинальных цен на перевозки в транспортных

¹¹⁹Инструкция по составу, учету и калькулированию затрат, включаемых в себестоимость перевозок (работ, услуг) предприятий автомобильного транспорта;.

¹²⁰Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане/К.Р.Раджабов, У.Дж.Джалилов// РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2024. № 1.-С.100-105

предприятиях Республики Таджикистан»¹²¹ и на основании Инструкции - «О расчете эффективности использования транспортных средств и комплектующих к первоначальной стоимости перевозок в Республике Таджикистан»^{122, 123, 124, 125, 126}.

Для расчета тарифов на пассажирские автотранспортные перевозки используем порядок предложенный нами в работе¹²⁷. Определение почасовой ставки водителей нами проведено согласно инструкции¹²⁸. При этом для расчетов используем тарифные коэффициенты представленные в таблице 3.14-3.15.

Таблица 3.14

Коэффициенты и тарифные ставки для организации оплаты труда водителей

Класс автомобиля	Рабочий объем двигателя (в литрах)	Общий	
		Тарифный коэффициент	Степень
Очень малый	до 1,2	<u>1,56</u>	3
Малый	от 1,21 до 1,8	1,87	4
Средний	от 1,81 до 2,5	2,25	5
Большой	от 2,51 до 3,5	2,70	6
Очень большой	от 3,51 до 5,0	3,10	7
Сверх большой	свыше 5	3,57	8

¹²¹Положение «О расчете первоначальной стоимости перевозки для формирования номинальных цен в транспортных предприятиях РТ» (приказ Министерства транспорта РТ № 15 от 18.01.2014 г. 2002 г.).

¹²²Инструкция «О расчете эффективности использования транспортных средств и составных частей первоначальной стоимости перевозки на автомобильном транспорте РТ» (Приказ Мин. транс. РТ №305 от 31.12.2002 г.);

¹²³https://togudv.ru/media/ejournal/articles-2014/TGU_5_81.pdf (дата обращения 11.02.2024г.); Распоряжение по организации системы оплаты труда работников транспорта (приказ Минтранса Республики Таджикистан, 2004 года).

¹²⁴Инструкция «О нормах расхода горюче-смазочных материалов для автотранспорта» (Приказ Минтранспорта Республики Таджикистан № 255 от 28 ноября 2013 года).

¹²⁵Фасхиев Х.А. Критерии качества и алгоритм выбора городского автобуса//Методы менеджмента качества.2018.№5.-С.44-53; Загорский И. О. Эффективность организации регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом / И. О. Загорский, П. П. Володькин. – Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2012. – 154 с.; Фасхиев Х.А.Эффективный автобус для городских перевозок как осуществлять выбор?//Логистика сегодня.2017.№4.-С.274-288

¹²⁶<https://www.26-2.ru/art/352183-formuly-amortizatsii-raschet-metody> (Методы амортизации основных средств) (дата обращения 12.07.2024).

¹²⁷Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане/К.Р.Раджабов, У.Дж.Джалилов// РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. 2024. № 1.-С.100-105

¹²⁸Отраслевое соглашение по автомобильному и городскому наземному пассажирскому транспорту Российской Федерации на 2020 - 2022 годы (19 ноября 2019г.-27с.) hranatruda.ru/upload/iblock/88d/Otraslevoe-soglashenie-po-avtomobilnomu-i-gorodskomu-nazemnomu-transportu.pdf (дата обращения 15.03.2025); Трудовой кодекс Республики Таджикистан (в редакции Закона РТ от 19.07.2022 №1897 https://sud.tj/upload/iblock/43f/mfl18bivwyh0_lusauwr0zm7o02asvla.pdf (дата обращения 11.08.2023).

Таблица 3.14

Тарифные коэффициенты для водителей автобусов

Класс автобусов	Длина автобусов, м	Общий	
		Тарифный коэффициент	Степень
Особо малый и малый	до 7,5	1,56	3
Средний	от 7,51 до 9,5	1,87	4
Большой	от 9,51 до 15	2,25	5
Очень большой	более 15	2,70	6

Таблица 3.15

Тарифные коэффициенты для кондукторов

Класс кондукторов	Тарифный коэффициент	Степень
1 класса	1,25	2
2 класса	1,0	1

Используя указанные нормативные документы, нами рассчитана стоимость 1 км проезда автомобиля с пассажирами, стоимость одного часа ожидания пассажиров, а также стоимость резервирования одного автомобиля.

В работе расчеты по ценообразованию на сельских пассажирских автотранспортных перевозках и установления пассажирского тарифа частными транспортными средствами на примере села Урметан Айнинского района.

В таблице 3.16 приведены результаты расчета тарифа на пассажирские маршруты в селе Урметан Зарафшанской долины Республики Таджикистана.

Таблица 3.16

Расчет величины тарифа на перевозки пассажиров в Зарафшанской долине республики

Марка автомобиля	Вид топлива	Зарплата водителя	ФСЗН, 25%	Расход топлива	Расход ГСМ	Износ автошин	Расходы ТО и ГР	Амортизационные отчисления	Накладные расходы, 20%	Плановый сбор, 15%	Налоги, 15%	Всего сомони	Тариф на 1 пасс.км, сомони	Плата за проезд, сомони
Хафей	Бензин	0,40	0,08	0,67	0,07	0,07	0,18	0,11	0,32	0,29	0,33	2,52	0,47	1,50
Хафей	Газ	0,40	0,08	0,48	0,03	0,07	0,18	0,11	0,27	0,25	0,28	2,15	0,40	1,28

Отдельно нами рассчитаны тарифы для использования топлива (табл.3.17).

Таблица 3.17

Рачет тарифа с учетом автомобильного топлива

Марка автомобиля	Вид топлива	Тариф на расстояние 3,2 км, сомони
Хафей	Бензин	1,51 ($\approx 1,50$)
Хафей	Газ	1,29 ($\approx 1,30$)

Из таблицы 3.17 видно, что стоимость тарифа составляет 1,51 сомони при использовании бензина и 1,29 сомони при использовании газа.

При этом «...расчетные тарифы используются при оценке прибыли, а, также для некоторых регионов к тарифам добавляются поправочные коэффициенты»¹²⁹.

Нами установлено, что «... средний тариф на территории сельской местности Республики Таджикистан для автобусов и микроавтобусов установлен в размере 25 дирамов, на 1 пасс.км.»¹³⁰ и сельских территориях.

Кроме того, нами проведены расчеты по определению тарифа для частного микроэлектробуса по маршрутам города Душанбе (табл.3.18)

Таблица 3.18

Расчеты по определению тарифа для микроэлектробуса по маршрутам города Душанбе

№ пп	Наименование показателей	Ед.изм.	Значение показателей
1.	Марка подвижного состава		Микроэлектробус
2.	Часовая тарифная ставка водителя	сомони	16
3.	Премия	%	50
4.	Коэффициент использования вместимости		0,7
5.	Вместимость	пас.	18
6.	Средняя эксплуатационная скорость	км/час	22
7.	Стоимость микроэлектробуса	сомони	282500
8.	Норма на ТО и Р		0,42
9.	Поправочный коэффициент		0,5
10.	Норма расхода на 100 км	кВт/100 км	24

¹²⁹ Ходжаев П.Д. Исмоилов М., Оценка инновационной активности предприятий пассажирского автомобильного транспорта, Экономика Таджикистана, №2. 2018.- С.52-56; оджаев П.Д., Внедрение инновационных технологий в процессе оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции, Таджикистан и современный мир, №5(68). 20169.- С.201-212.

¹³⁰ Правила перевозок пассажиров и багажа и ручной клади автомобильным транспортом в Республике Таджикистан в редакции Распоряжения от 4.03.2010г.№7). <https://transcontrol.tj/wp-content/uploads/2024/06/1.pdf> (дата обращения 12.06.2025г.).

11.	Коэффициент использования пробега		0,95
12.	Средняя дальность поездки одного пассажира	км	5,5

В таблице 3.19 приведены расчеты по определению переменных и постоянных расходов и стоимости проезда в г. Душанбе.

Таблица 3.19

Расчет переменных и постоянных расходов и стоимости проезда в г. Душанбе

№ пп	Наименование показателей	Ед.изм.	Формулы для расчета	Значение показателей
1.	Заработная плата водителей с начислением в ФСЗП, 20%	дирам	$ЗП = МЧН * Т_{ст} * К_{пр} * К_{д} * К_{фсн}$	144,00
2.	Расход электроэнергии	дирам	$P_t = (N_t * L / 100) * 1,023 * Ц_t * K_{п}$	28,00
3.	Затраты на ТО и Р	дирам	$З_{то} = N_{то} * L * Ц_a * K / 100 * 1000$	52,04
4.	Износ и ремонт автошин	дирам	$Иш = N_{ш} * K_{ш} * L * K * Ц_{ш} / 100 * 1000$	13,63
5.	Амортизационные отчисления	дирам	$A_o = Ц_a * N_a * L / 100 * 1000$	104,08
6.	Накладные расходы, 10%	дирам	$H_p = C_{об} * K$	34,17
	Всего расходов	дирам	$C_{об} = \Gamma_p. (1+2+3+4+5+6)$	375,92
7.	Тариф на 1 км	дирам	$T = C_{об} / (g * K_{и} * K_{пр})$	31,41
8.	Стоимость проезда по г. Душанбе	сомони		1,70

Источник: расчеты автора

Также нами проведены расчеты по определению тарифа для электромобиля, в том числе частных автомобилей по городу Душанбе (табл.3.20).

Таблица 3.20

Расчет тарифа для электромобиля по городу Душанбе

№ пп	Наименование показателей	Ед.изм.	Значение показателей
1.	Марка подвижного состава		AYON Y
2.	Часовая тарифная ставка водителя	сомони	12
3.	Премия	%	50
4.	Коэффициент использования электромобиля		0,87
5.	Средняя эксплуатационная скорость	км/час	29
7.	Стоимость электромобиля	сомони	155100
8.	Норма на ТО и Р		0,42
9.	Поправочный коэффициент		0,5
10.	Норма расхода на 100 км	кВт/100 км	15
11.	Коэффициент использования пробега		0,95

В таблице 3.21 приведены расчеты по определению переменных и постоянных расходов при использовании электромобиля по городу Душанбе

Таблица 3.21

Расчеты по определению переменных и постоянных расходов при использовании электромобиля по городу Душанбе

№ пп	Наименование показателей	Ед.изм.	Формулы для расчета	Значение показателей
1.	Заработная плата водителей с начислением в ФСЗП, 20%	дирам	$ЗП = МЧН * Т_{ст} * К_{пр} * К_{д} * К_{фсн}$	81,93
2.	Расход электроэнергии	дирам	$P_t = (N_t * L / 100) * 1,023 * Ц_t * K_p$	17,50
3.	Затраты на ТО и Р	дирам	$З_{то} = N_{то} * L * Ц_a * K / 100 * 1000$	28,57
4.	Износ и ремонт автошин	дирам	$И_{ш} = N_{ш} * K_{ш} * L * K * Ц_{ш} / 100 * 1000$	9,09
5.	Амортизационные отчисления	дирам	$A_o = Ц_a * N_a * L / 100 * 1000$	29,93
6.	Накладные расходы, 10%	дирам	$H_p = C_{об} * K$	16,70
	Всего расходов	дирам	$C_{об} = Г_p * (1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6)$	183,72
7.	Тариф на 1 мкм	сомони	$T = C_{об} / (K_i)$	2,11

Источник: расчеты автора

Таким образом на основе расчетов установлено, что:

- Тариф на 1мкм при перевозке пассажиров микроэлектробусом составляет 31, 41 дирам, а также стоимость проезда по г. Душанбе составляет 1,70 сомони;

- Тариф на 1мкм при перевозке пассажиров электромобилем AYON Y по г. Душанбе составляет 2,11 сомони.

В целом мы считаем, что применение таких тарифов позволяет повысить эффективность использования частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в городской и сельской местности Республики Таджикистан.

С другой стороны, считаем целесообразным выделить важнейших задач развития рынка частного пассажирского автотранспорта общего пользования (РЧПАОП) (рис.8).

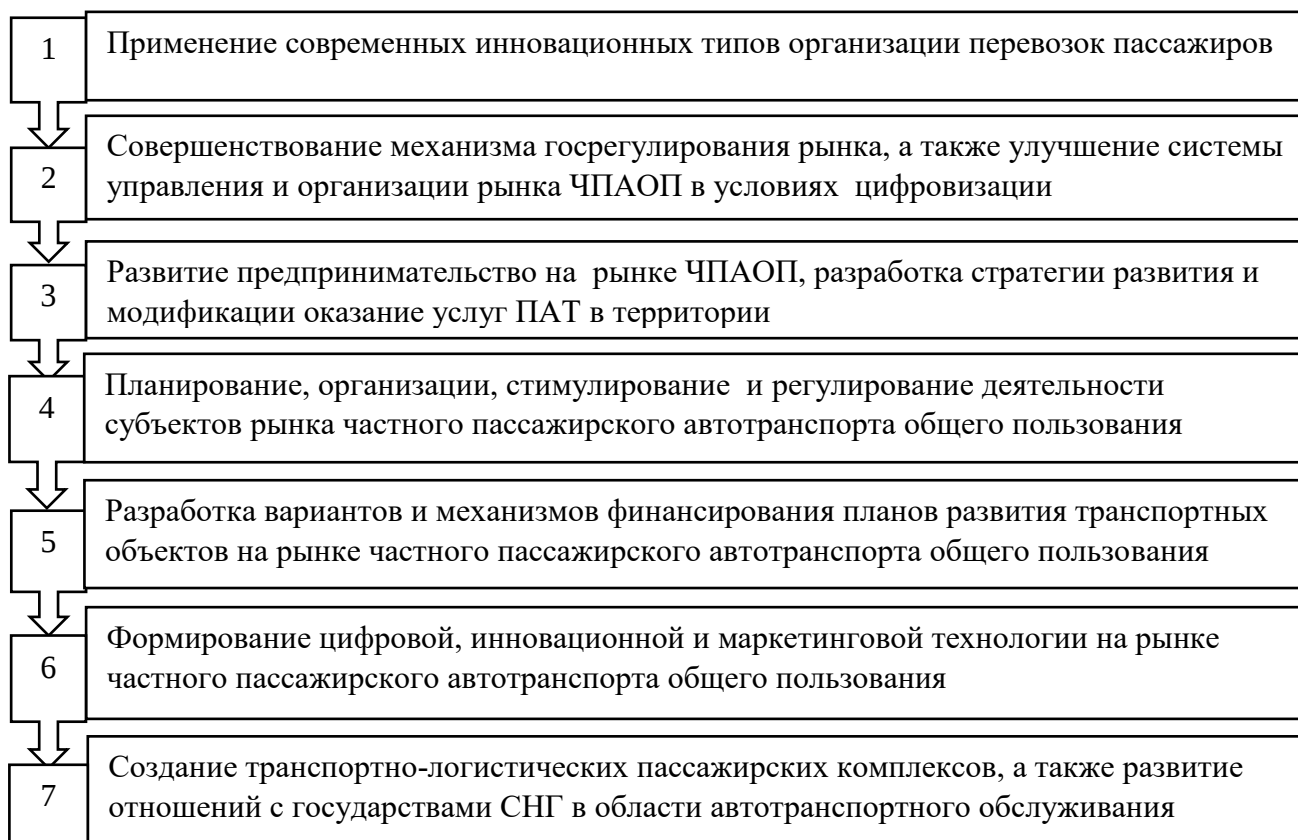


Рисунок 8 - Важнейшие задачи развития рынка услуги частного пассажирского автотранспорта общего пользования (составлено автором)

Решение вышеуказанных задач требует проведения прогноза основных индикаторов, используя инновационные подходы и модели, применение платформенной экономики, а также выбора вида транспорта, экологичного топлива, разработку тарифов на пассажирские автотранспортные услуги, ИТС, оптимизации маршрутной сети в республике.

С учетом этого переходим к моделированию организации и управления развития услуг ЧПАТОП в Таджикистане.

ГЛАВА 4. МОДЕЛИРОВАНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ И УПРАВЛЕНИЯ УСЛУГ ЧАСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

4.1. Организационные основы оказания услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в условиях цифровизации

Платформенная экономика основывается на цифровизации и выдвигает новые требования к пассажирскому автомобильному транспорту общего пользования, в том числе частного автотранспорта в оказании услуг населению в территориях. Анализ экономической литературы показывает «...платформенную экономику рассматривать как экономическую модель, базирующуюся на цифровых платформах в условиях развития экосистемы, то есть крупные платформы, которые объединяют в одной цифровой среде сразу несколько сервисов и тем самым удерживают пользователя внутри собственного контура»¹³¹. При этом важным считается интеграция платформ в экономические процессы, так как они становятся связующим элементом между производителями, поставщиками и конечными потребителями, и успешно реализуется в транспортном секторе, секторах ритейла, грузовых и пассажирских перевозках, финансовых услугах и сферы B2B и другие.

В условиях платформенной экономики решения проблемы развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта является центральной научной задачей и реализацией государственной политики. Поэтому на основе литературных источников, рассмотрения методов и путей решения социально-значимых задач нами сделана попытка оценить транспортную систему как сложной экосистемы инфраструктуры экономики, видов собственности, АТП, подвижного состава и систему управления, а также разработку комплексных мер по их развитию. При этом важное место отводится развитию оказания услуг

¹³¹ <https://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения 30.03.2026).

частного пассажирского автомобильного транспорта и предпринимательской деятельности в территориальных образованиях.

Развитие услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования связано с улучшением предпринимательской деятельности (ПД), учитывая специфические особенности оказания услуг. Важно заметить, что ученый Мирзобеков Х.Д. считает, что «... в сфере услуг целесообразно использовать концепцию 7Р, предполагающую анализ деятельности предприятий по различным аспектам на рынке транспортных пассажирских услуг»¹³². Кроме того, выявление особенностей ПД связано с определением структуры и ее типологии в сфере частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования.

В целом реализация организационно-правовых, экономических и социальных функций в сфере транспортных услуг в условиях платформенной экономики предусматривает разработку новой парадигмы развития предпринимательской деятельности на рынке пассажирских услуг используя цифровые платформы и перспективы новых видов транспортных средств (дронов, роботов и др.) в условиях Таджикистана и ее регионов.

В основном транспортная система считается основным компонентом производственной инфраструктуры государства, а ее развитие считается одной из приоритетных задач госдеятельности. Также модернизация транспортной сферы стимулирует социально-экономическое развитие экономики, улучшение уровня жизни населения, а также развитие территории.

Проведенный нами анализ транспортной политики показывает, что приоритетные направления государственной транспортной политики, обеспечивают достижение стратегических целей по следующим основным аспектам регулирования и управления: «управление транспортной системой;

¹³²Мирзобеков Х.Д. Раджабов Р.К., Раджабов К.Р. Парадигма развития предпринимательской деятельности в сфере пассажирских транспортных услуг Таджикистана// Развитие предпринимательской деятельности в условиях цифровой экономики. Материалы республиканской научно-практической конференции, 16 октября 2025 года / Под редакцией доктора технических наук, профессора Х.Х. Назарзода, кандидата экономических наук, доцента Дж.Н. Машокирова, кандидата экономических наук, доцента К.К. Алимова. – Душанбе: «ДДТТ», 2025. – 152 с.-С.80-84.

совершенствование финансирования и инвестиционной деятельности; повышение эффективности использования государственного имущества; регулирование рынка транспортных услуг; развитие транспортной инфраструктуры; рационального использования транспорта различных видов собственности; международная деятельность; совершенствование транспортной техники, транспортных технологий и развитие транспортного машиностроения; гармонизация развития транспортной системы и повышение ее безопасности».

В этих условиях следует изучить динамику количества компаний общественного транспорта в регионах республики (табл.4.1) на основе данных ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Минтранса Республики Таджикистан созданного в 2022 году.

Таблица 4.1

Динамика количество компаний общественного транспорта в регионах
республики за 2023-2024гг.

№пп	Региональные управления	2023 г.				2024 г.				2024г. к 2023г.	
		Количество компаний	Пассажирские компании	Грузовые компании	Компаний смешанного типа (грузовые и пассажирские перевозки)	Количество компаний	Пассажирские компании	Грузовые компании	Компаний смешанного типа (грузовые и пассажирские перевозки)	в %	От-е (+,-)
1	г. Душанбе	94	34	53	7	75	22	44	9	79,8	-19
2	РРП	14	6	2	6	14	4	1	9	100	0
3	Согдийская область	61	24	19	18	68	19	17	32	111,5	7
4	ГБАО	12	10	1	1	8	7	1	0	66,7	-4
5	Бахтарский регион	21	6	3	12	19	7	1	11	90,5	-2
6	Кулябский регион	15	6	4	5	18	7	3	8	120	3
7	Раштский регион	11	1	2	8	9	2	-	7	81,8	-2
Всего			228	87	84	57	211	68	67	76	-17

Источник: составлено на основе данных ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Минтранса Республики Таджикистан, 2025.-10с.

На основе таблицы 4.1 установлено, что в республике наблюдается неравномерное изменение количества компаний общественного транспорта в регионах республики за 2023-2024гг. При этом должное внимание необходимо уделить изучению динамики оцифровки путевых листов и товарно-транспортных накладных в республике (табл.4.2).

Таблица 4. 2

Динамика оцифровки путевых листов и товарно-транспортных накладных за 2023- 2024 гг.

№ пп	Региональные управления	Общее количество предприятий	Предприятия работающие в цифровом формате		
			2023г.	2024г.	2024г.к.2023 гг, %
1	г. Душанбе	75	40	48	120,00
2	РРП	14	12	13	108,33
3	Согдийская область	68	28	63	2,25 раза
4	ГБАО	8	0	1	100,00
5	Бахтарский регион	19	9	18	2 раза
6	Кулябский регион	18	1	4	4 раза
7	Раштский регион	9	3	4	133,33
Всего		211	93	151	162,36

Источник: составлено на основе данных ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Минтранса РТ, 2025.-10с.

Примечание: В настоящее время 21 компания автомобильного транспорта полностью функционирует в рамках программы цифровизации через мобильное приложение. В том числе: 6 в городе Душанбе, 8 в Согдийской области, 6 в Бохтарской области и 1 в Рудакском районе.

Согласно данным таблицы 4.2 в целом в республике и ее регионах за 2023-2024 годы наблюдается рост параметров характеризующих, оцифровки путевых листов и товарно-транспортных накладных.

В процессе оказания услуг частного пассажирского автомобильного транспорта занимает изучение динамики количества пассажирских маршрутов в регионах республики (табл.4.3).

Динамика количества пассажирских маршрутов в регионах республики
за 2023-2024гг.

№ пп	Региональные управления	2023 г.				2024г.				2024г. к 2023г, %
		Всего	Маршруты предприятия	Международные маршруты	Городские маршруты г.Душанбе	Всего	Маршруты предприятия	Международные маршруты	Городские маршруты г.Душанбе	
1	г. Душанбе	116	25	6	85	125	33	7	85	100,0
2	РРП	141	141	-	-	91	91	-	-	64,54
3	Согдийская область	370	348	22	-	370	348	22	-	100,0
4	ГБАО	44	44	-	-	44	44	-	-	100,0
5	Бахтарский регион	132	130	2	-	132	130	2	-	100,0
6	Кулябский регион	64	64	-	-	59	59	-	-	92,19
7	Раштский регион	24	24	-	-	66	66	-	-	2,75 раза
Всего		891	776	30	85	887	771	31	85	99,55

Источник: составлено на основе данных ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Минтранса РТ, 2025.-10с.

Примечание: Из 887 пассажирских маршрутов, действующих в Республике Таджикистан (без паритета), 31 - международные, 85 - городские маршруты в Душанбе и 771 - пассажирские маршруты, обслуживаемые компанией (из 771 пассажирского маршрута 117 обслуживаются по паритету).

Согласно данным таблицы 4.3 общее количество маршрутов в республике сократилось на 0,45 пп в республике и это связано с уменьшением маршрутов в Кулябском регионе и районах республиканского подчинения.

Другим важным параметром характеризующего работу транспорта в международных сообщениях занимает динамика международных путевых листов и цифровых тахографических карт (табл.4.4).

**Динамика международных путевых листов и цифровых тахографических карт
за 2023- 2024 гг.**

№ пп	Тип путевого листа или документа	Регион	2023г.	2024г.	2024г.к	2023г
					в ед.	в %
1	Международная накладная на модель 5В-ВМ	Душанбе и Худжанд	12733	13934	+1201	109,4
2	Образец международной накладной CMR	Душанбе и Худжанд	10338	11933	+1595	115,4
3	Международный типовой паспорт 4А–М-ВМ	Душанбе и Худжанд	1989	2227	+238	112,0
4	Цифровая карта тахографа	Душанбе	2895	2637	-258	91,1

Источник: составлено на основе данных ГП “Автомобильный транспорт и логистические услуги” Минтранса РТ, 2025.-10с.

Согласно данным таблицы 4.4 в целом наблюдается рост международных путевых листов. Однако, количество цифровых тахографических карт сократилось на 8,9%.

В целом результаты анализа показывают об улучшении оказания услуг в сегментах оказания услуг частного транспорта в Республике Таджикистан за последние годы.

Анализ тенденции в развитии транспорта в республике Таджикистан показывает, что: «закончен период протекции по отношению к видам транспорта и перевозчикам»¹³³. Усилия большинства стран направлены на повышение конкурентоспособности национального транспорта и отказ от системы квот, а также от тарифных и других ограничений. Их заменяет гармонизация транспортного законодательства; рынок транспортных услуг стал усложняться, все сегменты транспортного процесса и логистики стали интегрироваться. Это привело к развитию транспортной инфраструктуры нового типа – транспортно-складским и товаротранспортным комплексам, которые образовали объединённую систему взаимодействия; транспортные центры стали

¹³³ Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуал. редакция СНиП 2.07.01-89, СП 42.133330.2011 / Министерство регионального развития Российской Федерации. - М, 2010. – 113с.

управляющими элементами системы, что позволило оптимизировать «сквозные» тарифы.

В условиях платформенной экономики необходимо рассмотрение основных общесистемных проблем развития транспортной отрасли предусматривающей «учет наличия территориальных и структурных диспропорций в развитии транспортной инфраструктуры; недостаточного уровня доступности транспортных услуг для населения, мобильности трудовых ресурсов; недостаточного качества транспортных услуг; низкого уровня экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала; недостаточного уровня транспортной безопасности, а также усиление негативного влияния транспорта на окружающую среду»¹³⁴.

В качестве другого важного приоритета государственной политики в сфере пассажирского транспорта, особенно частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, является переход к инновационному развитию, обеспечивающему обновление основных фондов, улучшение транспортной доступности населения и интеграцию с транспортными системами соседних стран региона. Кроме того, внедрение новых наукоёмких технологий позволит обеспечить комплексное сбалансированное развитие всех видов транспорта, повысит уровень безопасности на транспорте и производительность транспортных систем.

Поэтому в этих условиях приоритетным считаем решение указанной проблемы на основе создания интеллектуальных транспортных систем (ИТС), комплексное внедрение, которое позволит повысить пропускную способность и производительность транспортных систем без привлечения значительных вложений в строительство и реконструкцию инфраструктуры. Здесь важным считаем применение механизма ГЧП с привлечением бизнеса, науки и общественности. При этом формирование и совершенствование нормативной

¹³⁴Скирковский С.В. Организация перевозок пассажиров с обоснованием параметров системы городского маршрутизированного транспорта: автореферат дисс.канд.экон.наук: :05.22.10 Сергей Владимирович Скирковский. -Минск. 2018. -27с.; Фишельсон, М.С. Транспортная планировка городов. – М.: Высшая школа, 1985. – 239 с.

базы создания и функционирования ИТС, её гармонизации с международными нормативными актами и стандартами, а в перспективе сформировать условия для их интеграции в транснациональные ИТС.

С другой стороны, в новых условиях развития платформенной экономики усиливается взаимосвязь развития транспорта с развитием других отраслей экономики и социальной сферы, а также приводит к росту межгосударственных связей.

В республике в основном созданы организационные основы функционирования и развития услуг транспорта общего пользования, особенно ЧПАТ в условиях платформенной экономики. Следует отметить, что это дало возможность в обеспечении роста места и значения ПАТОП, состоящего из подвижного состава, предназначенного для перевозки групп людей в рамках общественной или коммерческой системы перевозок различными видами собственности, особенно частного ПАТ.

В последние годы значительно возросло количество частного автомобильного транспорта, а также электрического транспорта. Поэтому целесообразным считаем выделение и учет ряда особенностей общественного транспорта: «доступность услуг для широких слоёв населения; возвратный характер перемещения, его регулярная и интенсивная повторяемость для большинства пассажиров соответствующего маршрута на протяжении длительного времени; отсутствие институциональных посредников в приобретении услуг по перевозке (индивидуальный и прямой характер акта покупки проездных документов); обязательное участие местных властей в регулировании этим сектором, координация и надзор за деятельностью перевозчиков - исполнителей услуг по перевозке, а также проездные документы могут различаться по типу регистрации, виду носителя и маршруту следования подвижного состава»¹³⁵.

¹³⁵ Хамроев Ф.М., Факеров Х.Н., Методология анализа и оценки системы показателей, характеризующих состояние и развитие рынка транспортных услуг// Экономика Таджикистана, №3.218. –С.65-72., 2018; Хамроев Ф.М., Азимов П.Х., Гадоева Ф.С., Проблемы и перспективы регулярных перевозок пассажирским автомобильным транспортом в Республике Таджикистан, Вестник Орел ГИЭТ, №1 (43).2018.- С.37-42.

При этом важным считаем выделение следующих основных принципов организации оказания услуг населению ЧПАТОП, учитывая безопасность, доступность транспортных услуг для всех слоев жителей, равный доступ на РТУ перевозчиков различных видов собственности при перевозках, ответственность Хукуматов за удовлетворение потребностей жителей в перевозках пассажиров»¹³⁶, а также совершенствование маршрутной сети.

Кроме того, приоритетным считается развитие ГПТ на основе: «строгая иерархия маршрутной системы; интеграция видов общественного и частного городского пассажирского транспорта; формирование коридоров приоритетного движения и выделение обособленной транспортной территории; обеспечение максимальной скорости и регулярности сообщения; соответствие режимов обслуживания маршрутной сети пропускной способности коридоров приоритетного движения»¹³⁷. При этом важно заметить, что «общественный транспорт движется по заранее установленным маршрутам, которые перевозчик описывает, указывая способ перемещения, размер и форму оплаты проезда»¹³⁸ и применения цифровых платформ при предоставлении услуг пассажирам, особенно в сельской местности Таджикистана.

Другим важным направлением считается проведение опроса предпринимателей на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан. При исследовании важным считаем изучение факторов, характеризующие активизацию предпринимательства на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования на основе исследования ПД.

¹³⁶ <https://epochtimes.ru> (дата обращения 10.12.2025).

¹³⁷ О разработке целевой программы города Москвы «Создание системы единого городского парковочного пространства»// Постановление Правительства Москвы от 20.02.2007 № 99-пп.; Рахматуллина А.Р. Методические положения повышения качества услуг городского общественного транспорта: дисс...канд.экон наук/08.00.05/ Альбина Рустамовна Рахматлина.-Самара, 2014.-147с.; Скирковский С.В. Организация перевозок пассажиров с обоснованием параметров системы городского маршрутизированного транспорта:автореферат дисс..канд.экон.наук: :05.22.10 Сергей Владимирович Скирковский.-Минск. 2018.-27с..

¹³⁸ <https://ru.wikipedia.org/ru.wikipedia.org> (дата обращения 15.12.2025).

Для достижения указанной цели ПД решаются организационные задачи, выявления основных проблем и факторов, препятствующих развитию ПД на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, нами проведен опрос на основе применения выборочного метода. Анкета приведена в Приложении 3.

На основе проведенного исследования, можно сделать следующие основные выводы.

Ведущее место при опросе занимают респонденты-работники малого и среднего предпринимательства на РУЧПАТОП. Удельный вес выборки по географии субъектов ПД в стране, представлен в виде диаграммы 9.

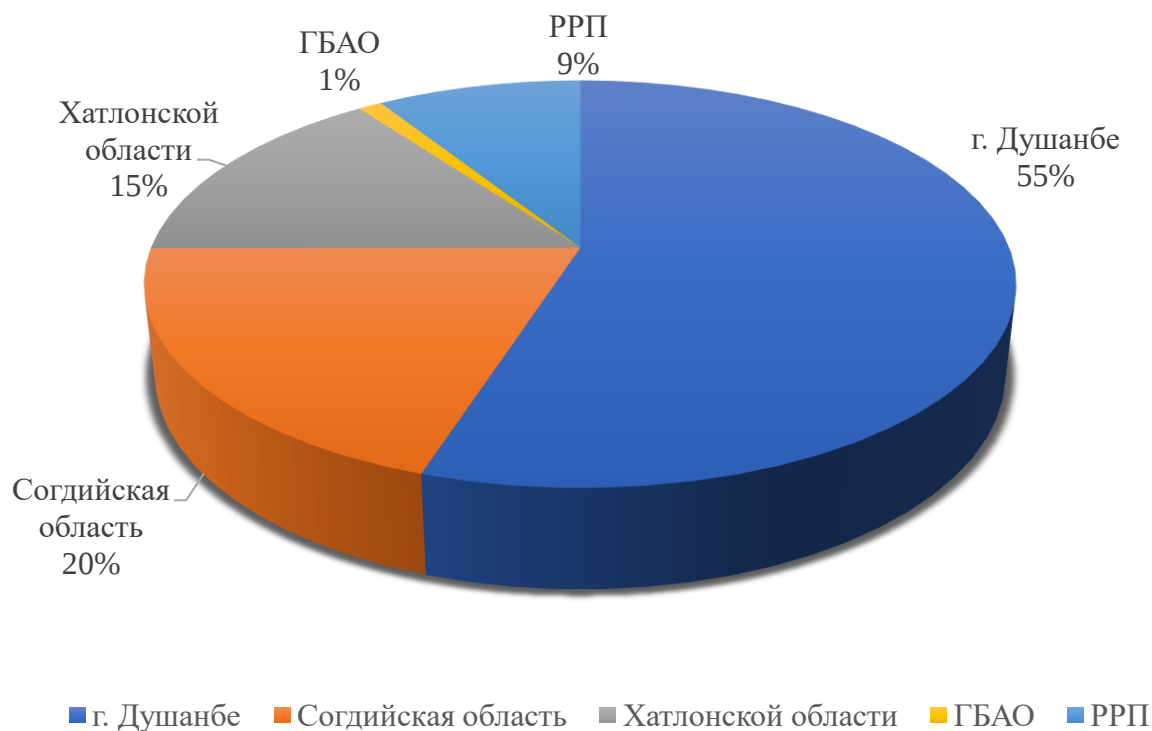


Диаграмма 9 - Удельный вес субъектов ПД на РУЧПАТОП Таджикистана

Согласно диаграммы 9 наибольший удельный вес занимают субъекты ПД работающих в городе Душанбе и Согдийской области.

Результаты опыта работы по ПД, где наибольший удельный вес занимают лица от 2 до 3-х лет работы и от 3-х до 5 лет, представлены в диаграмме 10.

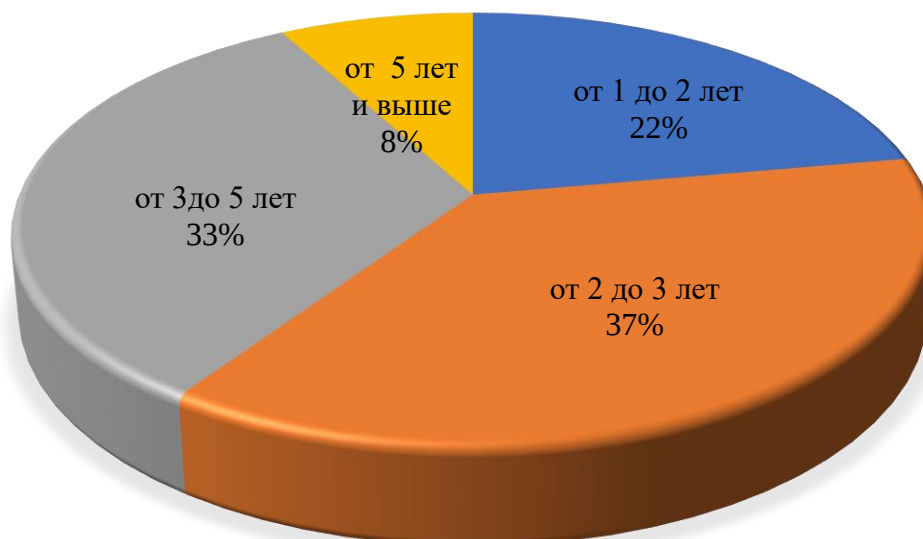


Диаграмма 10 - Удельный вес опрошенных по опыту работы на РУЧПАТОП страны.

Результаты опроса о результативности ПД, представлены в диаграмме 11.

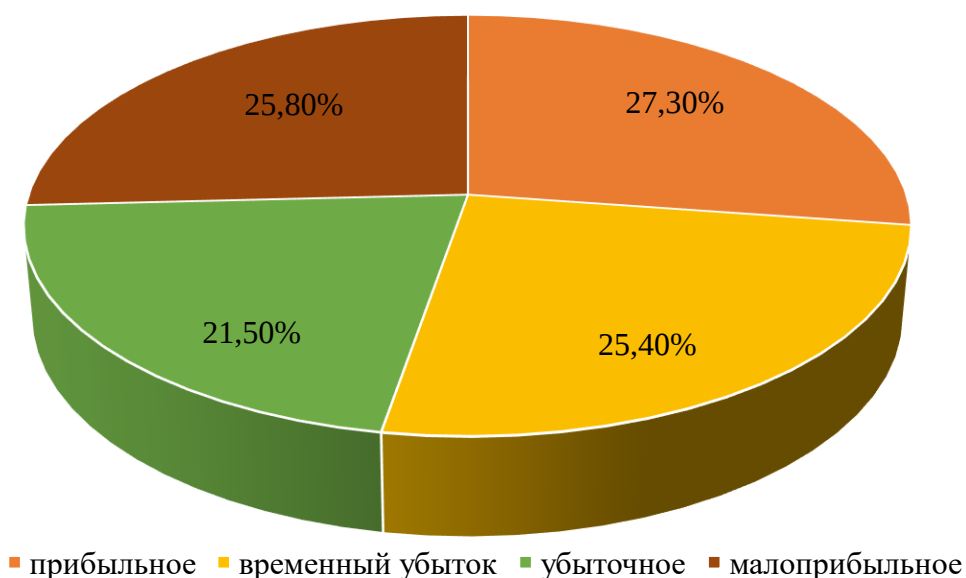


Диаграмма 11 - Удельный вес респондентов по уровню прибыльности субъектов ПД на рынке РУЧПАТОП страны

На диаграмме видно, что 27,3% опрошенных считают предприятие прибыльным и 25,8% убыточным или малоприбыльным - 25,8%.

Также нами исследованы и выявлены основные проблемы, препятствующие поступательному развитию ПД на рынке РУЧПАТОП (диаграм.12).



Диаграмма 12 - Удельный вес ответов, относительно проблемы, препятствующие развитию ПД на рынке услуг РУЧПАТОП страны

Согласно данных наиболее значимыми проблемами считаются связанные с процедурами регистрации и взаимодействия с Хукуматами, коррупцией, уровня налогов, недостаточным уровнем инвестиций и сложностью доступа к кредитам, а также низкого уровня развития инфраструктуры и профессионального уровня работников автотранспорта.

Также по результатам опроса нами выявлены приоритетные направления активизации ПД на рынке услуг ЧПАТОП (диаграм.13).



Диаграмма 13 - Полученные результаты опроса по активизации направлений развитию ПД на рынке услуг ЧПАТОП страны

Из диаграммы 13 следует, что среди выявленных направлений активизации ПД наибольший удельный вес занимают «упрощение административных процедур, снижение бюрократии, предоставление льготных кредитов субъектам ПД, регулирование стоимости ГСМ и уровень коррупции».

С другой стороны, в качестве наиболее эффективной формы улучшения транспортного обслуживания населения считаем разработку организационно-экономического механизма взаимодействия между перевозчиками на рынке транспортных услуг путем создания ассоциации пассажирских перевозчиков, создавая равные условия независимо от вида собственности и осуществления производственно-хозяйственной деятельности¹³⁹. Также целесообразным

¹³⁹Раджабов К.Р. Создание благоприятных социально-экономических условий для развития частного сектора в сфере услуг Таджикистана//Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №2 2018.- Душанбе: ТНУ, 2018.-С.114-119.

считаем применение принципа открытости для вступления новых членов и добровольного их участия в деятельности ассоциации перевозчиков.

При этом считаем приоритетным оптимизацию величины взноса членов ассоциации с целью развития таксомоторных стоянок и эффективного использования их материально-технической базы, запрещение доступа для осуществления транспортной деятельности организациям не являющимся членами ассоциации. Вместе с тем, субъекты, не являющиеся членами ассоциации осуществляют работу, но без заезда на транспортные стоянки.

В целом, обеспечение устойчивого развития городов и сельских районов, создания условий для безопасности и жизнедеятельности людей, устранение негативного воздействия хозяйственной и иной деятельности на окружающую среду, а также охрана и рациональное использование природных ресурсов, углубление платформенной экономики решается на основе совершенствования государственной политики и зеленой экономики с учетом возрастания удельного веса государственного и частного автомобильного транспорта общего пользования в транспортном обслуживании населения.

Таким образом, развитие услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в условиях платформенной экономики дает возможность улучшить качество оказания услуг населению, своевременно оплатить проезд, выбрать оптимальный режим поездок, эффективно использовать свободное время, оптимизацию маршрутной сети, разработку рациональных графиков движения транспортных средств, рационально использовать электрический транспорт, своевременно заказать услуги по перемещению, решить вопросы экологии и зелёной экономики, а также повысить эффективность работы государственных и частных автотранспортных средств при оказании услуг пассажирам в городах и сельской местности в Республике Таджикистан, что способствует улучшению транспортного обслуживания и реализации основных направлений НСР-2030.

4.2. Экономико-математическое моделирование размещения и развития предприятий и организаций сферы услуг и частного пассажирского автомобильного транспорта

Оценка функционирования частного автотранспорта при пассажирских перевозках показывает, что они обеспечивают экономический рост и удовлетворяют спрос населения в оказываемых услугах. При этом повышение его эффективности функционирования обеспечивает минимизацию издержек, требования потребителей, различных институтов рынка и др. Анализ институциональный основ развития частных перевозчиков осуществляется на основе комплексного подхода оценки их деятельности и их мощностей.

С другой стороны, необходимо анализировать деятельность частных перевозчиков используя их эффективное взаимодействие на основе таких принципов: «обеспечение эффективного функционирования и устойчивого развития частных предприятий и их институциональный анализ; учет многообразия интересов участников, обеспечение безопасности предприятий и поведение участников данного взаимодействия в реальных условиях».

При этом указанные принципы реализуются при разработке мер по устойчивому развитию частного сектора сферы услуг на основе разработки ЭММ размещения частных предприятий, определения спроса потребителей и его согласованием с предложением.

Формирование устойчивого развития частного сектора базируется на разработке и реализации ЭММ размещения частных предприятий сферы услуг, оказывающие различные виды услуг. В этих условиях качество оказываемых услуг считается важной категорией при определении спроса на услуги и зависит от уровня развития частных предприятий пассажирского автотранспорта общего пользования (ЧПАТОП) и их организации в территориальных преобразованиях.

При разработке ЭММ учитывают уровень развития производственных мощностей АТП, систему их размещения для оказания услуг, а также оценки уровня насыщенности услугами, плотностью размещения предприятий по каждой территории.

Обычно плотность малых предприятий и организаций рассчитывается, используя коэффициента L_n по формуле:

$$L_n = Q/Za \quad (4.1)$$

где Q – количество предприятий/организаций; Za - общая площадь территории.

При этом качество или время оказания услуг имеет такой вид функции $I_j(t)$ на основе характеристики изменения L_n .

Обычно при определении минимального значения L_n (ед. на км.кв) варьируются в зависимости от рассматриваемых пунктов размещения ЧПАТОП¹⁴⁰.

При этом архитектурно-планировочные организации не учитывают неравномерность размещения потребителей в рассматриваемых территориях. Фактическая потребность в обслуживании в городах значительно выше, чем на сельские населенные пункты. Важно заметить, что если $L_n = 0,03$, то это означает, что на 100 км.кв размещены - 3 предприятия. Обычно такую плотность рекомендуют в условиях большого города, и уровень обслуживания считается удовлетворительным.

Другим важным аспектом при повышении качества оказываемых услуг частным сектором считается планирование схем рационального размещения сети ЧПАТОП в пределах территорий на основе выбора обоснованной критерии оптимальности. Здесь рекомендуют использовать максимум прибыли, минимизацию затрат на обслуживание, а также тариф на оказание услуг потребителю¹⁴¹.

Задача формируется в территории для того, чтобы полностью удовлетворить спрос и достичь оптимизации принятого критерия размещения.

Пусть имеется территориальное преобразование, разделенной на R областей – районов размещения ЧПАТОП ($r = \overline{1, R}$), для которого разработано

¹⁴⁰ Математические методы в планировании отраслей и предприятий. -М.: Экономика, 1973. - 373 с.; Раджабов Р.К. Моделирование микроэкономики: Монография/ Р.К. Раджабов, В.А. Корнев, А.А. Макенов, О.В. Морозова, С. Зубайдов. – Душанбе: «Ирфон», 2017. – 293 с.

¹⁴¹ См. там же; Зубайдов С., Раджабов Р.К. Физико-экономическое моделирование развития потребительского рынка в условиях инновационной экономики. Монография. – Душанбе, 2023.-252с.

p - возможных вариантов проекта строительства ЧПАТОП, т.е. их возможного размещения в пунктах p ($p = \overline{1, \pi}$).

Согласно проекта для каждого ЧПАТОП известна удельная прибыль при оказании услуг конкретному потребителю. Допускается, что на каждый из p -пунктов размещения ЧПАТОП из любого r -го района может воспользоваться услугами i -й потребитель ($i = \overline{1, m}$) любой j -й оказываемой услуги ($j = \overline{1, n}$).

Разрабатываемая экономико-математическая модель имеет следующий вид:

$$\sum_{j,i,p}^{m,n,R} x_{\mu pr} \geq \sum_{j,i}^{m,n} B_{\mu r}, r = \overline{1, R}; \quad (4.2)$$

$$\sum_{j,i,p}^{m,n,R} x_{\mu pr} \leq M \sum_{j,i}^{m,n} M_{\mu r}, p = \overline{1, \pi}; \quad (4.3)$$

$$x_{\mu pr} \geq 0; i = \overline{1, m}; j = \overline{1, n}; p = \overline{1, \pi}; r = \overline{1, R}; \quad (4.4)$$

$$\sum_{j=1}^J \sum_{p=1}^P \sum_{r=1}^R (m - t_{\mu pr}) \rightarrow \max \quad (4.5)$$

где,

$x_{\mu pr}$ - количество потребителя, использовавшего j -ой услуги p -го ЧПАТОП r -го района;

$m_{\mu r}$ - получаемая прибыль при оказании j -ой услуги потребителю p -ом ЧПАТОП;

$t_{\mu pr}$ - транспортные расходы;

$t_{\mu p}^o$ - затраты по использованию j -й услуги потребителем, оказываемой p -ом ЧПАТОП;

$B_{\mu r}$ - потребность в j -й услуге, оказываемой p -го ЧПАТОП в r -ом районе;

$M_{\mu p}$ - производственная мощность p -го ЧПАТОП по оказанию j -й услуги.

Неравенство (4.2) учитывает ожидаемый спрос и отражает условия удовлетворенности потребности всех потребителей в комплексе необходимых услуг в r -ом территории.

Неравенство (4.3) учитывает ограничения на использование производственной мощности r -го ЧПАТОП по оказанию j -ой услуги.

Неравенство (4.4) отражает граничные условия (не отрицательности переменных).

Критерия оптимальности обеспечивает согласование интереса субъектов рынка услуг в процессе обслуживания потребителей; ЧПАТОП, стремящихся максимизировать свою прибыль и потребителей, минимизирующие затраты времени на удовлетворение своих потребностей, а также стоимость транспортировки до места проживания.

В целом использование указанного критерия оптимальности способствует равномерному размещению сети ЧПАТОП в территориальных преобразованиях. Обычно такая задача решается в диалоговом режиме с целью поиска оптимального варианта размещения предприятий.

В целом в результате решения задачи рационального размещения сети ЧПАТОП получаем:

- оптимальное значение переменных, характеризующих прогнозируемое качество работы ЧПАТОП в территориальном преобразовании;
- среднее время обслуживания потребителей;
- среднюю прибыль ЧПАТОП;
- рациональную схему размещения ЧПАТОП в территориальном преобразовании.

Кроме того, используя полученные результаты дается оценка диагностики состояния и эффективности функционирования частных предприятий, а также обоснование критериев и уровня их эффективности, а также показателей, характеризующих их деятельность с целью характеристики устойчивого развития.

Важным условием при оценке частных предприятий, функционирующих в отраслевых составляющих сферы услуг, является изучение экономической

эффективности результатов их деятельности. Поэтому нами, в работе, изучена динамика следующих показателей, характеризующих экономическую эффективность частных предприятий сферы транспортных услуг:

- $P(t)$ - объем оказанных услуг;
- $N(t)$ - среднегодовая численность работников;
- $A(t)$ - основные фонды предприятия;
- $Z(t)$ - общая сумма расходов;
- $M(t)$ - прибыль предприятия;
- $I P(t)$ - индекс роста объема оказанных услуг;
- $P(t)/N(t)$ - производительность труда;
- $P(t)/A(t)$ - фондоотдача;
- $M(t)/P(t-1)$ - индекс изменения предприятия;
- $(M(t) / Z(t)) * 100$ - рентабельность предприятия.

Результаты анализа экономической эффективности функционирования предприятий нами проведены на основе изучения динамики показателей, характеризующих работу частных автотранспортных предприятий в городе Душанбе по перевозке пассажиров микроавтобусами за 2019-2023 годы. Результаты представлены в таблице 4.5.

Согласно данным таблицы 4.5 за рассматриваемый период рентабельность частных предприятий функционирующих в городе Душанбе по перевозке пассажиров микроавтобусами за 2019-2023 годы услуг страны неравномерно изменяется.

Например, в ООО «Махин», рентабельность изменяется от 26,47 до 65,54, ООО «Сомонтранс» от 62,64 до 68,97%, ООО «Мухамадчон» от 62,93 до 69,34%, ООО «Корвон Наклиётхизматрасон» от 62,71 до 70,96%, ООО «Ният» от 62,60 до 64,96%.

Таблица 4.5

Динамика показателей, характеризующих работу частных автотранспортных предприятий в городе Душанбе по перевозке пассажиров микроавтобусами за 2019-2023 годы

№ пп	Наименование предприятия	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Темп роста 2024г. к 2019г, %
ООО “Маҳин”								
1.	Объем перевозок, тыс,пасс - P(t)	5666	5220	6531	6044	6234	6537	115,37
2.	Среднегодовая численность работников - N(t), чел.	82	76	96	44	92	96	117,07
3.	Основные фонды предприятия -A(t), тыс. сомони	6498,72	6011,316	7635,99	3411,83	7311,06	7635,99	117,50
4.	Общая сумма расходов- Z(t), тыс. сомони	10623,75	9787,50	12245,63	5707,50	11688,75	12256,88	115,37
5.	Доходы - Д(t) , тыс. сомони	14165,00	13050,00	16327,50	7610,00	15585,00	16342,50	115,37
6.	Прибыль - М(t), тыс. сомони	3541,25	3262,5	1381,87	1902,5	3896,25	4085,62	115,37
7.	Индекс роста объема оказанных услуг – I P(t), %	1,000	0,921	1,251	0,466	2,048	1,021	+0,021 пп
8.	Производительность труда - Д(t)/ N(t), сомони/чел.	172,74	171,71	169,14	172,95	169,40	171,17	99,09
9.	Фондоотдача -Д(t)/ A(t), сомони/сомони	2,180	2,171	2,138	2,230	2,132	2,140	98,17
10.	Индекс изменения предприятия- (М(t) / Z (t)) *100 ,%	33,33	33,33	11,28	33,33	33,33	33,33	Не изменился
11.	Рентабельность предприятия- М(t) /P(t-1), %	100,00	57,58	26,47	29,13	64,46	65,54	-
ООО “Сомонтранс”								
1.	Объем перевозок, тыс,пасс - P(t)	3364,1	3424,3	3651,3	3911,7	3967,6	3976,6	118,21
2.	Среднегодовая численность работников - N(t), чел.	49	49	53	57	58	58	118,37
3.	Основные фонды предприятия -A(t), тыс. сомони	3817,99	3817,99	4142,93	4467,87	4549,10	4549,10	119,15
4.	Общая сумма расходов- Z(t), тыс. сомони	6307,69	6420,56	6846,19	7334,44	7439,25	7456,13	118,21

5.	Доходы - Д(t) , тыс. сомони	8410,25	8560,75	9128,25	9779,25	9919,00	9941,50	118,20
6.	Прибыль - М(t), тыс. сомони	2102,56	2320,19	2282,06	2444,81	2502,25	2485,37	118,21
7.	Индекс роста объема оказанных услуг -I P(t), %	1,000	1,018	1,066	1,071	1,014	1,002	+ 0,002 пп
8.	Производительность труда - Д(t)/ N(t), сомони/чел.	171,64	174,71	172,23	171,57	171,02	171,41	99,87
9.	Фондоотдача -Д(t)/ А(t), сомони/сомони	2,203	2,242	2,203	2,189	2,180	2,185	99,18
10.	Индекс изменения предприятия- (М(t) / Z (t)) *100 ,%	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	Не изменился
11.	Рентабельность предприятия- М(t) / Р(t-1), %	100,00	68,97	66,64	66,96	0,640	62,64	-
ООО “Мухаммадчон”								
1.	Объем перевозок, тыс,пасс - Р(t)	7862,8	8722,7	9668	10100	10251,5	10321,5	131,27
2.	Среднегодовая численность работников - N(t), чел.	115	127	141	149	151	152	132,17
3.	Основные фонды предприятия -А(t), тыс. сомони	9179,442	10154,25	11291,53	11941,40	12103,87	12185,10	132,74
4.	Общая сумма расходов- Z(t), тыс. сомони	14742,75	16355,06	18127,50	18937,50	19221,56	19352,81	131,27
5.	Доходы - Д(t) , тыс. сомони	19657,00	21806,75	24170,00	25250,00	25628,75	25803,75	131,27
6.	Прибыль - М(t), тыс. сомони	4914,25	5451,69	6042,5	6312,5	6407,19	6450,94	131,27
7.	Индекс роста объема оказанных услуг -I P(t), %	1,000	1,109	1,108	1,045	1,015	1,007	+0,007 пп
8.	Производительность труда - Д(t)/ N(t),сомони/чел.	170,93	171,71	171,42	169,46	169,73	169,76	99,32
9.	Фондоотдача -Д(t)/ А(t), сомони/сомони	2,141	2,148	2,141	2,115	2,117	2,118	98,93
10.	Индекс изменения предприятия- (М(t) / Z (t)) *100 ,%	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	Не изменился
11.	Рентабельность предприятия- М(t) /Р(t-1), %	100,00	69,34	69,27	65,30	63,44	62,93	-
ООО “Корвон Нақлиётхизматрасон”								
1.	Объем перевозок, тыс,пасс - Р(t)	10088,4	11454	11487	12041	12643	13135	130,20
2.	Среднегодовая численность работников - N(t), чел.	148	168	168	177	186	193	130,41

3.	Основные фонды предприятия -A(t), тыс. сомони	11860,16	13484,84	13484,84	14215,95	14947,06	15515,69	130,82
4.	Общая сумма расходов- Z(t), тыс. сомони	18915,75	21476,25	21538,13	22576,88	23705,63	24628,13	130,20
5.	Доходы - Д(t) , тыс. сомони	25221,00	28635,00	28717,50	30102,50	31607,50	32837,50	130,19
6.	Прибыль - М(t), тыс. сомони	6305,25	7158,75	7182,37	7525,62	7901,87	8209,37	130,20
7.	Индекс роста объема оказанных услуг -I P(t), %	1,000	1,136	1,003	1,048	1,050	1,039	+ 0,039 пп
8.	Производительность труда - Д(t)/ N(t), сомони/чел.	170,41	170,45	170,94	170,07	169,93	170,14	99,84
9.	Фондоотдача -Д(t)/ A(t), сомони/сомони	2,126	2,123	2,130	2,118	2,115	2,116	99,53
10.	Индекс изменения предприятия- (М(t) / Z (t)) *100 ,%	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	Не изменился
11.	Рентабельность предприятия- М(t) /Р(t-1), %	100,00	70,96	62,71	65,51	65,63	64,93	-
ООО “Ният”								
1.	Объем перевозок, тыс,пасс - Р(t)	2637,1	2644,9	2650,2	2661	2664,3	2668,4	101,19
2.	Среднегодовая численность работников - N(t), чел.	38	38	38	38	39	39	102,63
3.	Основные фонды предприятия -A(t), тыс. сомони	2924,424	2924,424	2924,424	2924,424	3005,658	3005,658	102,78
4.	Общая сумма расходов- Z(t), тыс. сомони	4944,56	4959,19	4969,13	4989,38	4995,56	5003,25	101,19
5.	Доходы - Д(t) , тыс. сомони	6592,75	6612,25	6625,50	6652,50	6660,75	6671,00	101,18
6.	Прибыль - М(t), тыс. сомони	1648,19	1653,06	1666,31	1663,12	1665,19	1667,75	101,19
7.	Индекс роста объема оказанных услуг -I P(t), %	1,000	1,003	1,002	1,0041	1,0012	1,0015	+0,0015 пп
8.	Производительность труда - Д(t)/ N(t),сомони/чел.	173,49	174,01	174,35	175,07	170,79	171,05	98,59
9.	Фондоотдача -Д(t)/ A(t), сомони/сомони	2,254	2,261	2,266	2,275	2,216	2,219	98,45
10.	Индекс изменения предприятия- (М(t) / Z (t)) *100 ,%	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	33,33	Не изменился
11.	Рентабельность предприятия- М(t) /Р(t-1), %	100,00	62,69	63,00	64,96	62,58	62,60	-

Источник: расчеты автора на основе данных ГКП “Душанбенаклиётхадамотрасон”.-Душанбе, 2025.

Кроме того, почти во всех исследуемых предприятиях функционирующих в этой сфере наблюдается увеличение прибыли от 1,19 до 31,20 процента. Это свидетельствует об эффективности их работы в городе Душанбе. Также в исследуемых предприятиях наблюдается рост индекса объема оказанных услуг в ООО «Махин» на +0,021 процентного пункта, ООО «Сомонтранс» на +0,002 процентного пункта, ООО «Мухамадчон» +0,007 пп, ООО «Корвон Наклиётхизматрасон» +0,0039 пп от и ООО «Ният» +0,0015 процентного пункта. Результаты исследования показывают об отрицательном росте производительности труда работников, которая составят: в ООО «Махин»-(100-99,09) -0,91 процентного пункта, ООО «Сомонтранс» (100-99,87) – 0,13 процентного пункта, ООО «Мухамадчон» (100-99,32) -0,68 процентного пункта, ООО «Корвон Наклиётхизматрасон» (100-99,84) -0,16 процентного пункта и ООО «Ният» (100-98,59) – 1,41 пп. Также наблюдается отрицательный рост фондоотдачи в ООО «Махин»-(100-98,17) -1,83 пп, ООО «Сомонтранс» (100-99,18) – 0,82 процентного пункта, ООО «Мухамадчон» (100-98,93) -1,07 процентного пункта, ООО «Корвон Наклиётхизматрасон» (100-99,53) -0,47 процентного пункта и ООО «Ният» (100-98,45) – 1,55 процентного пункта. Кроме того, во всех предприятиях не изменился индекс изменения предприятия.

В целом результаты анализа свидетельствуют о том, что имеются существенные резервы по улучшению функционирования частных предприятий в сфере услуг, особенно в сфере автотранспортных услуг. И это требует разработки приоритетов по устойчивому развитию ЧПАТОП во всех территориальных преобразованиях Республики Таджикистан. При этом устойчивое развитие частных предприятий рассматриваем на основе учета факторов, учитывающие взаимодействия частных предприятий их взаимодействия с внешней средой, а также системы оценки эффективности развития этих предприятий.

Таким образом концепция эффективного управления устойчивого развития частных предприятий в сфере услуг охватывает определение целей управления используя их экономический потенциал; определение критериев

эффективности функционирования; формирование перспективной стратегии развития частного предприятия учитывая рыночную стоимость и инвестиционную привлекательность, развитие инфраструктуры и конкурентоспособности; решение за осуществлении диагностики рыночной стоимости, обеспечение конъюнктурной и ценовой политики; прогноз инвестиционной привлекательности; среда кредитоспособности, риска и их страхования; повышение качества, сертификации и стандартизации, оказываемых услуг; повышение уровня квалификации работников; развитие инновационных и ИКТ; оптимизацию процесса управления, исследования экологических проблем и т.д.

Кроме того, постоянно в условиях конкурентной среды дается оценка эффективности функционирования частных предприятий в различных периодах, включая перспективного. Существуют различные типы устойчивого развития предприятий и организаций сферы услуг с учетом тенденции их развития (табл.4.6).

Таблица 4.6

Характеристика типов устойчивого развития частных пассажирских автопредприятий общего пользования в различных периодах¹⁴²

Периоды	Типы устойчивости развития ЧП			
	Неустойчивое развитие	Слабоустойчивое развитие	Нормальная устойчивость	Абсолютная устойчивость
Краткосрочный период		- нестабильность среды; - несогласованность в развитии потенциала; - слабая система управления ЧПАТОП	- относительно стабильные условия ПХД; - развитие экономического потенциала ЧПАТОП	- стабильные условия ПХД; - развитие экономического потенциала; - гибкая система управления ЧПАТОП
Среднесрочный период		- неопределенность в развитии среды; - несогласованность развития имеющегося	- неопределенность развития среды; - развитие потенциала;	- неопределенность развития среды; - развитие потенциала;

¹⁴²Источник: составлено автором на основе: Стратегия развития предпринимательства в реальном секторе экономики. Серия: Экономическая наука современной России.- М., Наука, 2002.- 448с. ; Раджабов К.Р. Роль частного сектора в производственной сфере и пути повышения конкурентоспособности национальной экономики (на таджикском языке)// Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №2/9(218). - Душанбе: «Сино», 2016.-С.12.20 и другие отраслевые источники.

		потенциала ЧПАТОП	- слабая система управления ЧПАТОП	- гибкая система управления ЧПАТОП
Долгосрочный период	- динамичные условия ПХД; - отсутствие системы управления развитием частных пред- приятий сферы услуг (ЧПАТОП)	- динамичные условия ПХД; - несогласован- ность развития экономического потенциала	- динамичные условия ПХД; - согласованное развитие потен- циала; - слабая система управления ЧПАТОП	- динамичные усло-ия хозяйствования; - согласованное развитие имею- щегося потенциала; - гибкая система управления ЧПАТОП

Из таблицы 4.6 видно, что применяемые методы основываются на данных бухучета, где выделяют системную и операционную эффективность. При этом целесообразно наряду с прямыми производственно-эксплуатационными издержками и накладными расходами, выделяют и издержки, связанные с учетом адаптации частного предприятия к приходящимся условиям ПХД, развитие системы организации и управления частных предприятий, а также учета транзакционных издержек.

На основе учета выделенных затрат разрабатываются альтернативные варианты управления устойчивого развития предприятий, позволяющий минимизировать издержки при разработке конкурентной стратегии и обеспечения развития частных предприятий. Используя результаты анализа нами выделены возможные стратегии устойчивого развития частных предприятий с учетом установления низкой цены по оказываемым услугам; минимизации суммарных издержек; своевременного и качественного удовлетворения потребности за счет использования внутренних резервов, льгот и др.»¹⁴³.

Используя существующие методы выбора системы управления устойчивого развития ЧПАТОП, нами разработан алгоритм определения основных направлений системы устойчивого развития ЧПАТОП на основе различных принципов¹⁴⁴ (рис.9).

¹⁴³Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года.-Душанбе, 2016.-110с.

¹⁴⁴ Стратегия развития предпринимательства в реальном секторе экономики. Серия: Экономическая наука современной России. - М., Наука, 2002.- 448с.; Раджабов К.Р. Роль частного сектора в производственной сфере и пути повышения конкурентоспособности национальной экономики (на таджикском языке)// Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №2/9(218). -Душанбе: «Сино», 2016.-С.12.20.

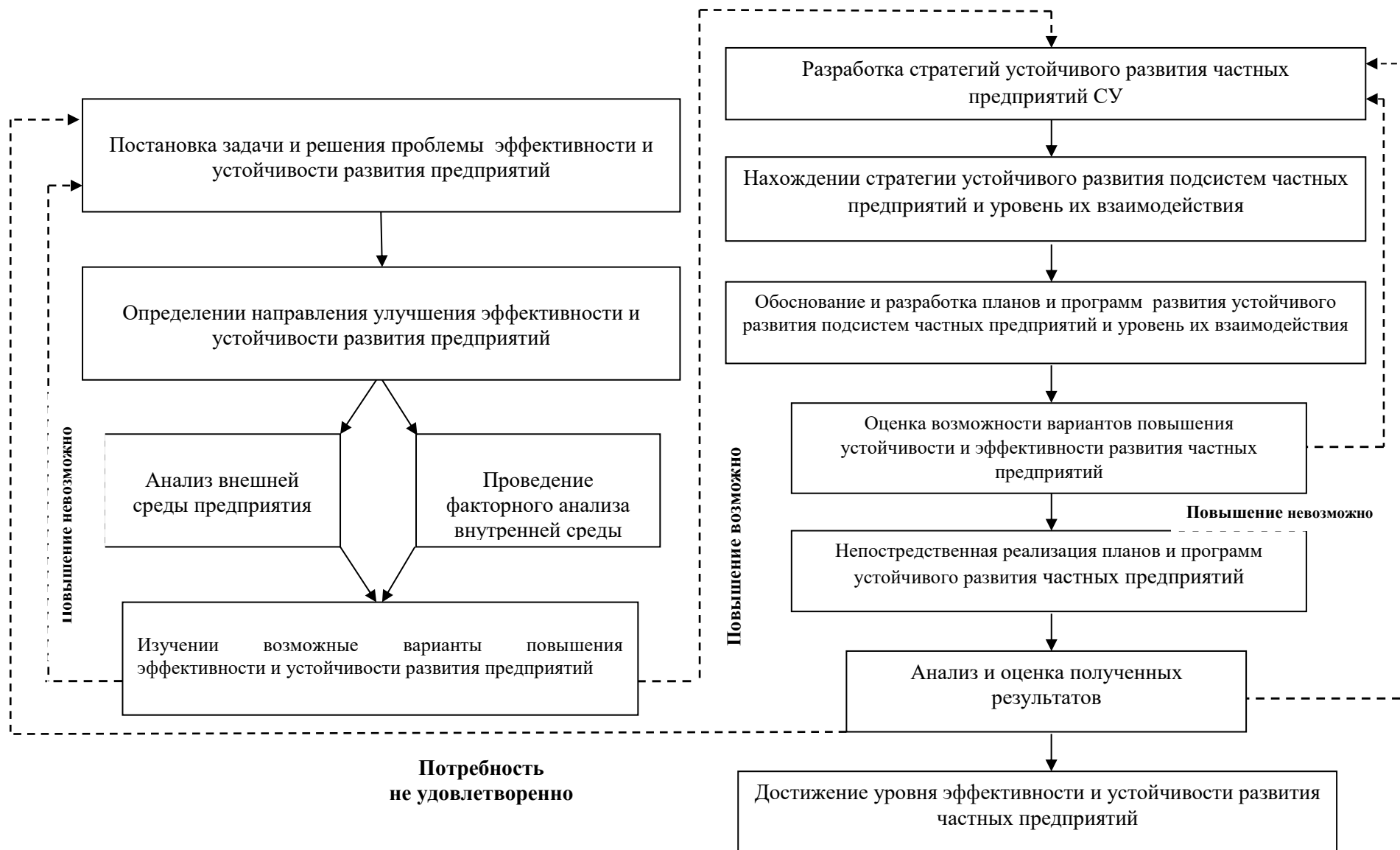


Рисунок 9 – Блок-схема механизма определения направлений устойчивого развития частных предприятий в сферы услуг (предложена автором)

Используя рисунок 9 эффективность устойчивого развития предприятий сводится к интегральной оценке показателей характеризующие: оценивающие изменения конкурентной позиции; управление бизнес-процессами, уровень развития ПХД, инновационно-финансово-экономическое обеспечение развития ЧПАТОП.

Руководствуясь научными взглядами отечественных и зарубежных исследователей нами предложена методика выбора системы показателей для управления критериев эффективности устойчивого развития частных предприятий (табл. 4.7).

Таблица 4.7

Основные показатели критериев, для оценки уровень эффективности
устойчивого развития частных предприятий¹⁴⁵

Наименование показателей	Критерии эффективности устойчивого развития
Показатели, характеризующие изменения конкурентной позиции ЧПАТОП на рынке	1. Уровень конкурентоспособности услуги ЧПАТОП на рынке услуг. 2. Рыночная стоимость и инвестиционная привлекательность ЧПАТОП. 3. Развитие маркетинга и продвижения услуги. 4. Обеспечение гибкой ценовой политики в ЧПАТОП
Показатели развития системы управления бизнес-процессами	1. Результативность управления бизнес-процессами в рамках системы устойчивого развития. 2. Адекватность управления бизнес-процессами изменениям среды. 3. Уровень экономичности системы управления бизнес-процессами. 4. Оценка структуры и уровня показателей развития бизнес-процессов.
Показатели уровня ПХД ЧПАТОП в регионе	Эффективность системы управления производством на ЧПАТОП
Показатели уровня инвестиционного, финансово-экономического и экологического обеспечения устойчивого развития ЧПАТОП в регионе	1. Уровень кредитоспособности и вероятность банкротства. 2. Финансовая устойчивость, ликвидность, платежеспособность, затраты, оборачиваемость оборотных средств, рентабельность и т.п. 3. Показатели, характеризующие экологическую эффективность использования транспорта в условиях территорий и охраны окружающей среды.

¹⁴⁵Источник: составлено на основе: Раджабов К.Р. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора// Вестник ТГУПБ. Серия общественных наук. - Худжанд, №4 (73)-2017.-С.12-22; Стратегия развития предпринимательства в реальном секторе экономики. Серия: Экономическая наука современной России. - М., Наука, 2002.- 448с.; Раджабов К.Р. Устойчивое развитие предоставления услуг предприятиями городского пассажирского автомобильного транспорта/К.Р.Раджабов, З.Дж.Раджабова // Экономика Таджикистана 1-2023.-С.90-99; Раджабов К.Р. Роль частного сектора в производственной сфере и пути повышения конкурентоспособности национальной экономики (на таджикском языке)// Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №2/9(218). -Душанбе: «Сино», 2016.-С.12.20.

Для принятия альтернативных решений, рассчитывают интегральные показатели, характеризующие уровень эффективности ЧПАТОП, учитывая N -вида ресурса. Величина весов W_i зависит от целей и стратегии ЧПАТОП и они рассчитываются на основе использования метода сравнения показателей, а также в ряде случаев используя метод корреляционно-регрессионного анализа.

Совокупный потенциал развития частных предприятий ($R_r, i = 1, \dots, N_r$) оценивается путем определения его влияния на уровень эффективности и на темпы устойчивого развития сферы услуг в целом и ее сегментов.

Тогда, для определения потенциала развития ЧПАТОП необходимо решить уравнение:

$$D_j = K_d (\{K_{rij}, i = 1 \dots, N_r\}, \{W_i, i = 1, \dots, N_r\}, j = 1, \dots, N_r, \quad (4.6)$$

Здесь допускаем, такие виды функции K_d – аддитивный и мультипликативный:

$$D_j = \sum_{i=1}^{N_r} W_i R_{ij} \quad \text{или} \quad \prod_{i=1}^{N_r} (K_{ij}) W_i$$

Тогда

$$K_{rij} = \frac{R_{ij}}{\max_j (R_{ij})}, \quad (4.7)$$

При этом K_{rij} для отдельного ресурса R_{ij} , j - частного предприятия рассчитывается, как отношение его значения i - рассматриваемого ЧПАТОП ($j=1, \dots, N$), к максимуму – $j(R_{ij})$.

Затем используя, W_i , определяем интегральный потенциал развития предприятия, в том числе частного предприятия пассажирского автотранспорта общего пользования, включающий рыночный потенциал, характеризующий стратегическую позицию частного предприятия на рынке, а также уровень чувствительности спроса и институционального взаимодействия.

При этом используя весовые коэффициенты W_i , рассчитывается интегральный потенциал развития частных предприятий, состоящий из рыночного потенциала, а также управленческого, производственно-

хозяйственного, инновационного и финансово-экономического потенциала, а также дают оценку результатов анализа финансовой деятельности предприятий.

В целом на основе эффективного использования выделенных видов потенциала разрабатывают основные направления, определяющие деятельность развития частных предприятий. С учетом этого, предлагаем следующие пути повышения эффективности системы устойчивого развития ЧПАТОП в Таджикистан (рис.10).

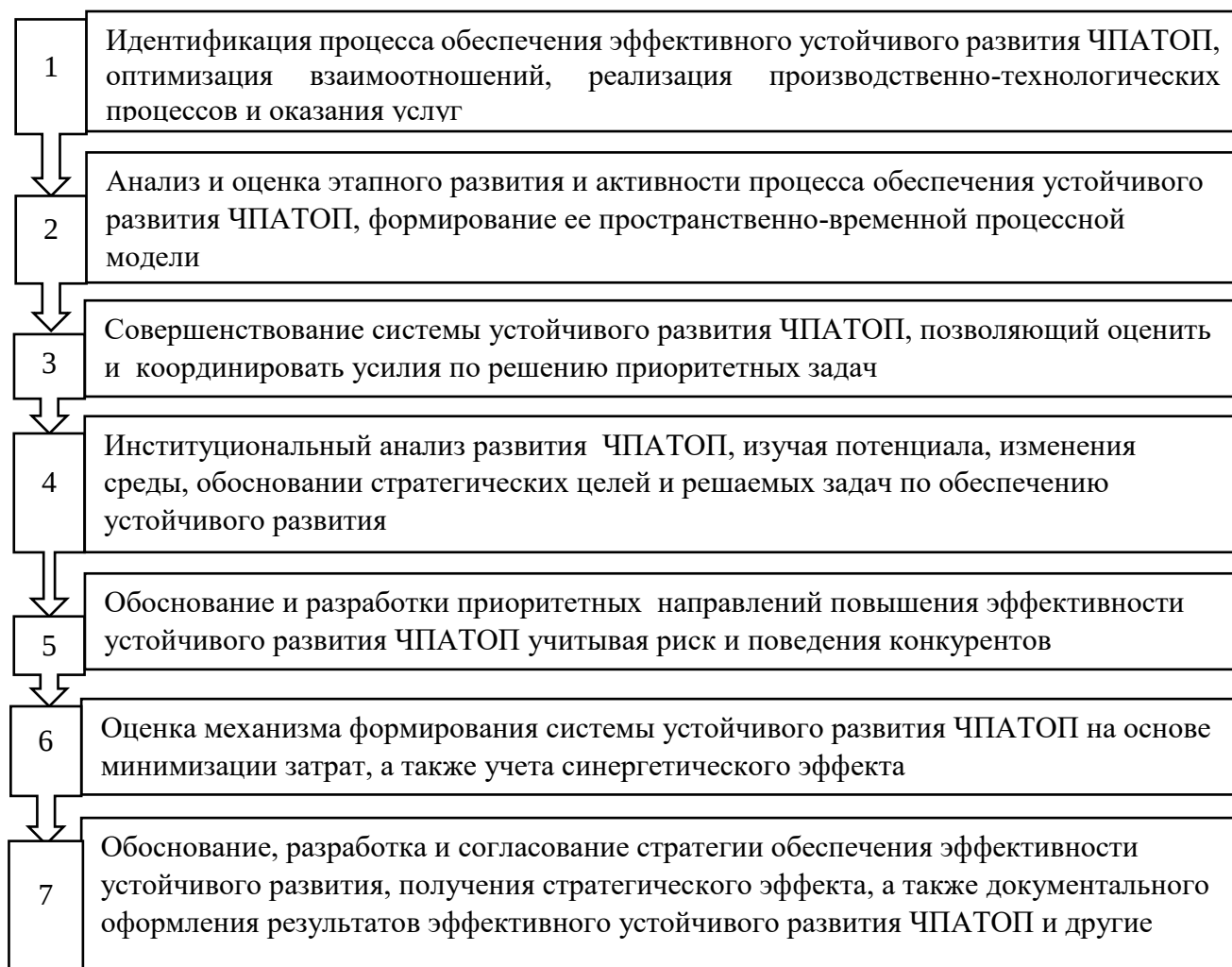


Рисунок 10 - Направления повышения эффективности системы устойчивого развития частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан (составлено автором)

Таким образом, предлагаемая система устойчивого развития частных предприятий на рынке ЧПАТОП предусматривает возможности обновления, наращивания потенциала, рационального его использования, активизации

предпринимательской деятельности при оказании услуг и частного пассажирского автомобильного транспорта в региональных системах.

В целом, оценивая выше рассмотренные подходы, нами производится расчет перспективных уровней индикаторов, характеризующие развитие частного сектора в сфере услуг. Прогноз проведен на основе данных, приведенных в Приложении 2, а результаты расчета на основе использования программы MS Excel в таблице 4.8

Таблица 4.8

Результаты прогноза уровни индикаторов, характеризующие развитие частного сектора в сфере услуг Таджикистан на период до 2030г.

Наименование показателей и расчетное уравнение	Годы				Средне-годовой темп роста, в %
	2027	2028	2029	2030	
Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по республике (индикатор спроса) (млн.сомони) $y = 254,28 \cdot x^2 - 1358,1 \cdot x + 10311$, $R^2 = 0,9715$	35629,0	41136,5	47152,5	53677,1	114,64
Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по ГБАО (индикатор спроса) (млн. сомони). $y = 0,9807 \cdot x^2 + 3,5567 \cdot x + 58,162$, $R^2 = 0,9649$	270,14	300,17	332,17	366,13	110,65
Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по Согдийской области (индикатор спроса). $y = 26,885 \cdot x^2 - 108,28 \cdot x + 3262,8$, $R^2 = 0,8959$	6398,73	7016,34	7687,73	8412,88	109,55
Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по Хатлонской области (индикатор спроса) (млн. сомони) $y = 11,304 \cdot x^2 + 21,795 \cdot x + 1541,1$, $R^2 = 0,9721$	4061,81	4411,43	4783,64	5178,47	108,43
Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по РРП (индикатор спроса) (млн.сомони) $y = 7,3519 \cdot x^2 - 12,38 \cdot x + 873,93$, $R^2 = 0,9743$	1955,46	2141,58	2342,41	2557,94	109,37

Объем потребления услуг населением, оказываемых частным сектором по г. Душанбе (индикатор спроса) (млн. сомони). $y = 215,48 \cdot x^2 - 894,22 \cdot x + 5141$, $R^2 = 0,9774$	34856	40210,7	45996,4	52213,0	114,41
Количество рабочих мест в частном секторе в целом по республике (индикатор предложения), тыс. мест	2084,3	2163,5	2245,7	2331,1	103,80

Источник: рассчитано автором

Согласно результатам таблицы 4.8 в республике объем потребления услуг частного сектора ежегодно увеличивается от 8,43 до 11,64 %, а величина предложения на данном секторе около 3,80%. Учитывая полученные результаты предлагаем такие мероприятия и программы развития частного сектора сферы услуг в республике и рынке услуг ЧПАТОП на период до 2030 года:

1. Научное обоснование мер по совершенствованию системы нормативно-правового обеспечения развития частных предприятий сферы услуг предусматривающие:

- проведение своевременного мониторинга нормативно-правовых основ господдержки частных предприятий и введения изменений в этих документах, а также учет дополнительных расходов, уплата налогов и налогообложения;

- развитие механизма применения лизинга производственного оборудования, а также установление регламентов при заключении контрактов на оказание отдельных видов социально-значимых услуг;

- применение нулевой ставки взимания таможенной пошлины на импорт современных технологий и оборудования для нужд ЧПАТОП в сельских районах и др.;

2. Создание требуемой инфраструктуры поддержки ЧПАТОП:

- анализ и оценка современного состояния и развития частного сектора в сфере услуг и ее сегментов (перевозка электротаксомоторами, микроавтобусами и др.) ;

- мониторинг и совершенствование производственной и социальной инфраструктуры ЧПАТОП;

- эффективное использование Интернет-ресурсов, оказания организационно-методической и консультационной поддержки, а также механизмов платформенной экономики на рынке ЧПАТОП во всех регионах страны;

В целом, учитывая вышесказанное, переходим к обоснованию и разработке основных направлений перспективы инновационного развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан.

4.3. Моделирование инновационной организации и управления перевозочного процесса по оказанию услуг частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования

В современных условиях важным считается исследование вопросов инноваций при оказании услуг населению частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования (ЧПАТОП), а также другими видами перевозок в территориях. Анализ источников показывает, что внедрение инноваций позволяет не только минимизировать суммарную нагрузку на общественный транспорт, а также создавать требуемые условия для улучшения финансового состояния обслуживающих операторов и повысить качество транспортного обслуживания населения в городах и других территориальных образованиях в условиях ограниченных ресурсов.

Опыт организации управления показывает, что в мировом масштабе осуществляется адресная работа по совершенствованию работы ПАТ, улучшения комфортности, безопасности, улучшения предпринимательской деятельности и внедрения цифровых платформ, что обеспечивают конкурентоспособность и эффективность транспорта и ЧПАТОП, развивать механизм организации и управления перевозочного процесса на маршрутной сети. При этом, развитие транспортного бизнеса направлено на снижение суммарных эксплуатационных и транзакционных издержек, рост доходов, обеспечение экономической безопасности, минимизации затрат времени и

денежных средств на поездку, высокий комфорт и улучшение показателей работы АТП в городах и других территориальных образованиях^{146, 147}. Эффективное использование ПАТ способствует увеличению радиуса контактов городского жителя по потреблению услуг государственного ЧПАТОП¹⁴⁸. С другой стороны, из-за «...нехватки мощности государственных ПАТ для удовлетворения потребностей населения, привлекают частные АТП, которые осуществляют городские, пригородные, междугородные и международные перевозки»¹⁴⁹.

В структуре рынка городского и регионального пассажирского автомобильного транспорта общего пользования особое место занимают перевозки пассажиров автомобилями такси на основе заказа со стороны пассажира.

Анализ таксомоторных перевозок показывает, что существует ряд моделей для оказания услуг заказа такси: «с помощью диспетчерской службы, по средствам звонка клиента (возможен авто-перезвон)»¹⁵⁰; «диспетчерской службы посредством мобильного приложения или сайта - смешанная модель»¹⁵¹ и без участия диспетчерской службы.

В основном модели организации перевозки пассажиров автомобилями такси на основе смешанной модели и диспетчерской службы имеет следующий вид (рис. 21).

¹⁴⁶Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.- Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта: учебник. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

¹⁴⁷Якунин Н.Н. Анализ положений ФЗ России с позиции методологии повышения качества перевозок пассажиров автомобильным транспортом // Интеллект. Инновации. Инвестиции. - 2016. - № 2. - С. 128–132.; Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки/М.Д.Блатнов. - М.: Транспорт, 1981. - 222 с.

¹⁴⁸Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.- Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

¹⁴⁹Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.;Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.

¹⁵⁰Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

¹⁵¹Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.; Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с..

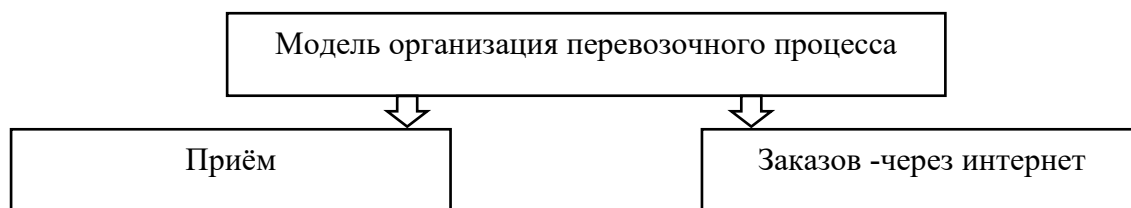


Рисунок 11 – Модель услуги такси населению через смешанные и диспетчерские службы

В условиях развития ИКТ появились новые возможности для оказания услуг пассажирам и улучшения взаимодействия между ними и транспортными операторами¹⁵². Эти действия реализуются с помощью мобильных устройств. Следовательно, в этом направлении применение инновации в транспортную систему изменяются на основе активизации механизма планирования, организации и управления, а также финансирование, содержание и модернизация ресурсов, привлечение новых инвестиций в инфраструктуру транспортной системы и другие (рис. 12):

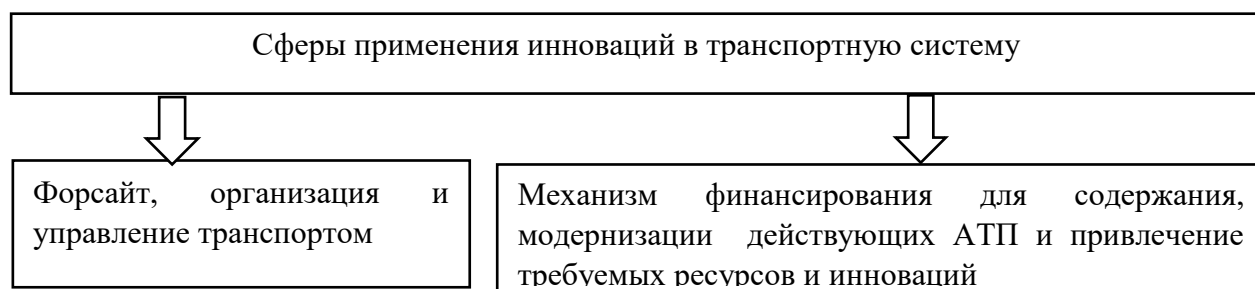


Рисунок 12 - Области применения инноваций в транспортную отрасль

На основе рисунка 12 следует отметить, что инновации на рынке ЧПАТОП направлены для внедрения нового продукта, рационального использования человеческих ресурсов, организации труда, современных технологий, особенности которого отличаются от ранее применяемых методов организации перевозочного процесса и в целом, обеспечивают новые выгоды и возможности для АТП за счет оказания качественных транспортных услуг.

¹⁵²Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков. -Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с; Блатнов М.Д. Пассажирские автомобильные перевозки/М.Д.Блатнов. - М.: Транспорт, 1981.- 222 с.

Поэтому развитие инноваций требует учета особенностей и проблем ПАТ, а также рационального их использования с учетом возросших объемов оказываемых услуг государственными и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

В таблице 4.9 показаны выявленные нами проблемы, имеющиеся в ПАТ в регионах Республики Таджикистан.

Таблица 4.9

Основные проблемы ПАТ в регионах Республики Таджикистан

№ пп	Наличие имеющихся проблем	Примечание
1	Наличие несоответствие системы ПАТ требуемым потребностям населения и низкое качество оказания услуг	Высокий износ транспортных средств, неразвитость МТБ, большие затраты времени на передвижения
2	Отсутствие согласованности между различными видами транспорта в осуществлении пассажирских перевозок	Неразвитость схемы взаимодействия и ЕИАСУ
3	Недоступность оказываемых услуг всем потребителями в городах и регионах	Большое затраты времени на перевозки, отсутствие альтернативных маршрутов, высокая стоимость проезда
4	Неразвитость инфраструктуры и устаревшие объекты транспортной системы	Слабое развитие ИКТ, контактные сети, обслуживающих объектов и др.

Источник: составлено автором на основе ¹⁵³, ¹⁵⁴.

На основе таблицы 4.9 выявлено, что функционирование ПАТ Республики Таджикистан сталкивается с некоторыми проблемами связанные с нехваткой инвестиций, неразвитостью нормативно-правовых основ, механизмом господдержки и транспортной инфраструктуры.

¹⁵³Раджабова З.Дж. Формирование адаптивного механизма управления устойчивого развития предприятий сферы услуг в регионах/З.Дж.Раджабова, С.Дж.Комилов//Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. №1-2022. - С.106-110 Раджабов К.Р. Приоритетные направления инновационного развития услуг предприятий ГПАТ в городе Душанбе // Экономика Таджикистана, №2-2022. - С.42-48.

¹⁵⁴Хамроев Ф.М. Стратегия развития рынка транспортных услуг в современных условиях //Экономика Таджикистана. - Душанбе: Институт экономики и демографии АНРеспублики Таджикистан, 2018. - №4. –С.72-84. Хамроев Ф.М. Рынок транспортных услуг регионов в условиях формирования и развития рыночной экономики // Вестник Таджикского технического университета (научный журнал). -Душанбе: ТТУ, 2015. -№3 (31). –С. 217-222

В годы независимости Таджикистана транспортная отрасль достигло значительных результатов в области оказания услуг пассажирского автомобильного транспорта населению видами транспорта и частного автотранспорта, которая изучена в параграфе 3.1 настоящей диссертации показывает, что объем пассажирских перевозок и пассажирооборот соответственно возросли на 54,9 и 45,94%, сухопутным транспортом на 55,01 и 51,24%, автотранспортом на 56,78 и 52,03%, авиационным на 42,86% и 25,56%, электрическим транспортом на 4,67% и 6,19%. Однако, услуги международного автотранспорта соответственно уменьшились на 76,67 и 78,36%, а также на железнодорожном транспорте на 16,67 и 23,13%. Это прежде всего связано с пандемией, глобализационных сотрясений и другие. Также за последние годы в этих видах транспорта наблюдается рост основных показателей, характеризующих их работу. Организованы международные автобусные перевозки с участием частных перевозчиков с городами Самарканд, Бухоро, Ташкент, Пенджикент, Худжанд и другие и такая система будет развита и в перспективе.

Результаты пассажирских перевозок показывает, что востребованность со стороны населения ПАТ значительно возрастает и особое место занимают предприниматели на данном рынке.

Поэтому решение этой проблемы предусматривает разработку механизма моделирования инновационной организации и управления перевозками ЧПАТОП, которая включает разработку систем для повышения эффективности за счет внедрения цифровых платформ, умной диспетчеризации и гибкого реагирования, фокусируясь на оптимизации маршрутов, распределении заказов и интеграции с «умной» инфраструктурой, чтобы обеспечить качественные, экономичные и гибкие услуги, и это требует применения принципов инновационного менеджмента по исследованию развития транспортного рынка и его основных сегментов.

Ключевые элементы моделирования инновационной организации и управления перевозками частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования включает следующее:

- Цифровые платформы: создание онлайн-сервисов для бронирования, отслеживания и оплаты, объединяющих пассажиров и водителей (аналог агрегаторов такси, но с фокусом на инновации).

- Умная диспетчеризация: использование искусственного интеллекта (ИИ) для динамического распределения заказов, оптимизации маршрутов в реальном времени, снижая холостой пробег и время ожидания.

- Интеграция с городской инфраструктурой: связь с «умными» светофорами, системами мониторинга трафика для повышения предсказуемости и безопасности.

- Гибкие тарифные модели: динамическое ценообразование, подписочные сервисы, учитывающие спрос и время.

- Инновационная инфраструктура: создание центров компетенций, инкубаторов для поддержки новых решений в сфере пассажирских перевозок.

При этом важным считаем методы моделирования, предусматривающие:

- Моделирование бизнес-процессов: описание и оптимизация процессов обработки заказов, управления автопарком (например, с использованием BPMN-диаграмм).

- Теория массового обслуживания: анализ потоков заявок и транспортных средств.

- Экономико-математическое моделирование: оценка эффективности внедрения инноваций, прогнозирование спроса.

- Системный подход: рассмотрение перевозочной системы как комплекса взаимосвязанных элементов.

Особое место следует уделить таким основным принципам:

- Экономичность и гибкость: обеспечение рентабельности и адаптивности к изменениям.

- Приоритет инноваций: ставка на новые технологии над устаревшими.

- Цикличность: постоянное обновление и совершенствование.
- Государственно-частное партнерство: взаимодействие с государством для развития регулирования и инфраструктуры.

Опыт моделирования для инновационной организации и управления перевозками частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования показывает, что целесообразным следует считать разработку модели управления парком частных автомобилей для осуществления городских и междугородных перевозок, включающую:

- Приложение для водителей и пассажиров: прием заказов, геолокация.
- Центральный диспетчерский сервер: алгоритмы распределения заказов, оптимизация маршрутов.
- База данных: информация о поездках, водителях, клиентах.
- Модуль аналитики: отчеты, прогнозирование загруженности.

Такая модель позволяет достичь повышения эффективности за счет снижения холостого пробега на 15-20% и сокращения времени ожидания для пассажиров. Однако, рост перевозок приводит к повышению требовательности пассажиром, установлении рационального тарифа и др.

В настоящее время на рынке транспортных услуг в городах Таджикистана реализуются различные модели осуществления пассажирских перевозок. Особый интерес представляет применение модели оказания услуг пассажирами автомобилями такси которые описаны в работах¹⁵⁵.

Наиболее активной моделью является модель «Jura» при котором перевозки такси осуществляются в городе Душанбе. «Данная модель современного приложения нового поколения, которое понятно каждому и делает заказ поездки легким и удобным для всех, а оплата производится наличным и картами»¹⁵⁶. Местный агрегатор «Джура» заменило все предыдущие онлайн-

¹⁵⁵Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

¹⁵⁶ <https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

серверы такси и монополизировало сферу. Однако водители недовольны сборами со стороны работодателя¹⁵⁷.

В основном в городах использовалась модель по оказанию услуг автомобилями такси со смешанной и диспетчерской службой модель (рис.13).

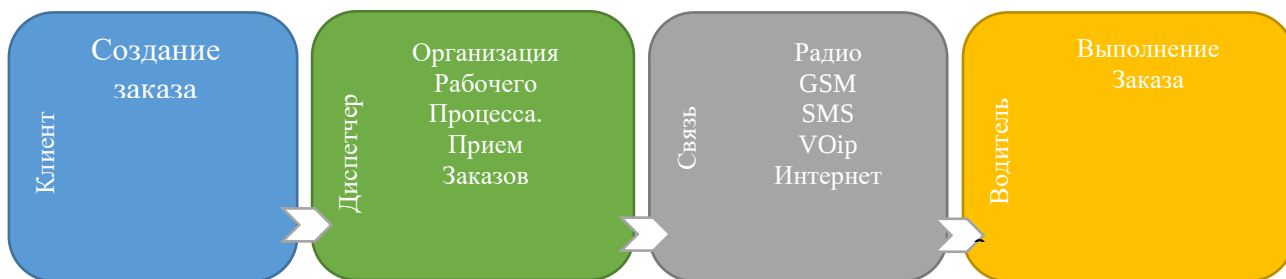


Рисунок 13 - Модель оказания услуг автомобиля такси по смешанной с участием диспетчера модели

Также применяется модель по оказанию услуг такси без диспетчера (рис.14).



Рисунок 14 - Модель оказания услуг такси при применении модели без участия диспетчера

Обычно модель без участия диспетчера¹⁵⁸, реализуется водителями оценивая их статус: «свободен» или «занят». Сервер содержит информацию об исполнителях и их характеристики, затем используют их услуги.

Обычно при проведении исследований используют - «методологию функционального моделирования и одноимённой графической нотации IDEF0¹⁵⁹, которая была применима при перевозках.

¹⁵⁷ <https://www.azattyqasia.org/a/agregator-taksi-dzhura-monopoliziroval-rynok-dushanbe/33676029.html>

¹⁵⁸ <https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

¹⁵⁹ IDEF0 - методология функционального моделирования и одноимённая графическая нотация, создана в рамках программы ICAM для BBC Америки для улучшения производственных процессов.

Следует заметить, что «пассажир заказывает услугу у водителя, используя мобильный телефон, персональные компьютеры и другие средства»¹⁶⁰. Модель взаимодействия представлена на рисунке 15.

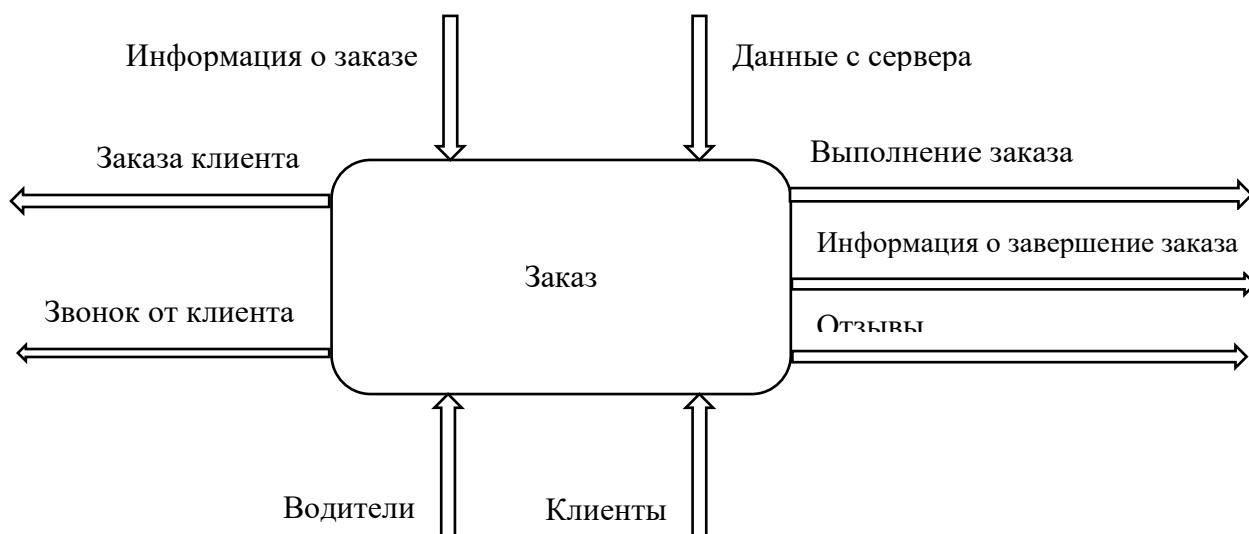


Рисунок 15 – Модель оказания услуг такси при модели вызова минуя диспетчерскую службу

Важным считаем реализацию текущего заказа. Схема процесса заказа автомобиля со стороны клиента, представлена на рисунке 16.

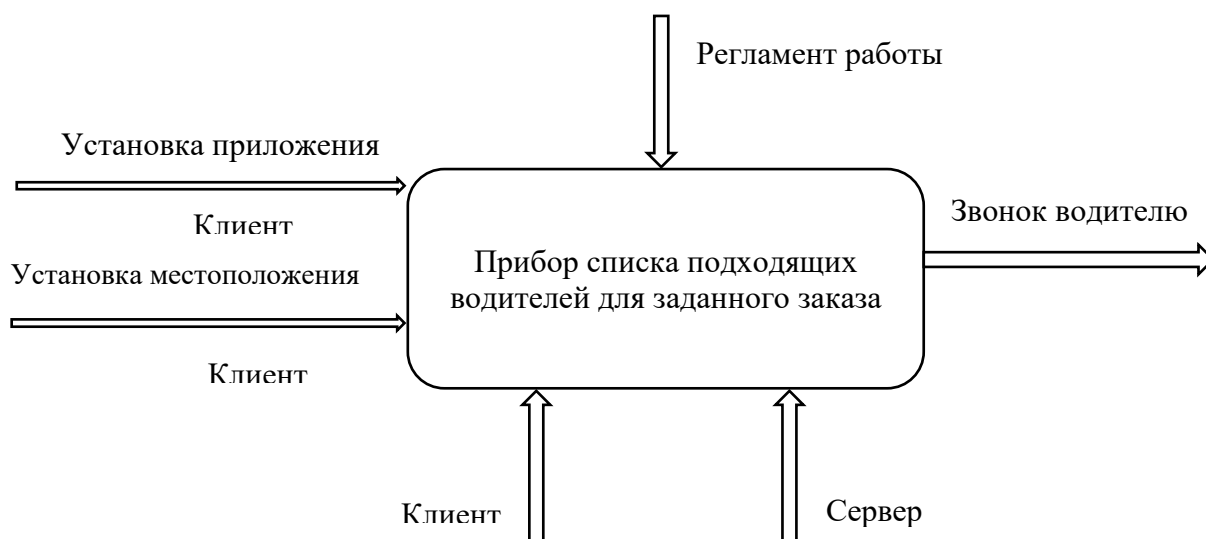


Рисунок 16 - Модель оказания услуг такси при создании текущего заказа

Согласно рисунка 16 время для заказа такси составляет в среднем 30 секунд и это считается лучшим по сравнению других моделей.

¹⁶⁰<https://jura.tj/ru/> (Дата обращения 15.02.2026).

Важно заметить, что данная модель (рис.16) считается удобной для клиентов, а также она позволяет взаимодействовать клиентам и водителям без посредников, меньше потери времени и средств. Только водитель должен иметь мобильный телефон или планшетный компьютер, со встроенным GPS модулем»¹⁶¹. Кроме того, водитель должен зарегистрироваться. Также на сервере обновляется информация о новом водителе и ему перезванивает сотрудник CALL-центра. После установления режима «Я свободен» -это фиксируется на сервере и отображается на карте. Поэтому схема оказания услуг такси при начале работы водителя является эффективной (рис. 17).

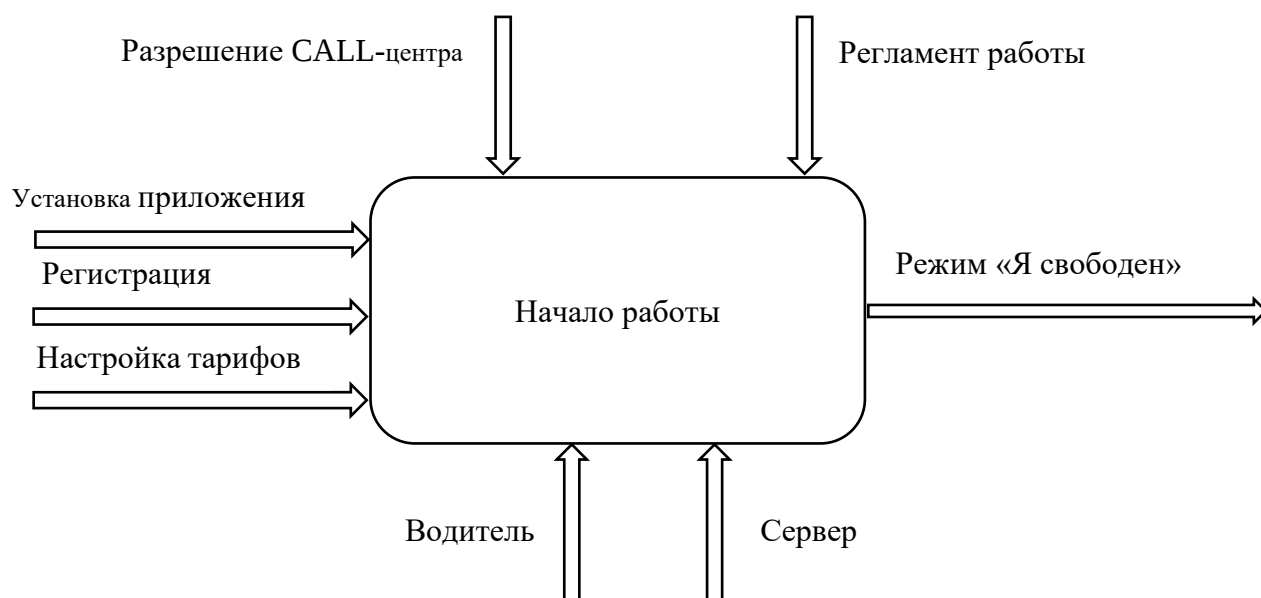


Рисунок 17 – Модель оказания услуг такси при начале работы водителя в системе «Jura»

Анализ показывает, что изменения в местоположении водителей передаются на сервер, через интернет, а также с GPS приложением. При этом «...основным показателем считается радиус подачи автомобиля»¹⁶². Также целесообразным является заказ с сайта, а также запрос на поиск подходящего свободного такси.

¹⁶¹<https://jura.tj/ru/> (дата обращения 15.02.2026).

¹⁶²Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.- Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

В целом клиент выбирает себе водителя в системе. Схема оказания услуг такси при создании заказа в системе «Jura» имеет следующий вид (рис. 18).

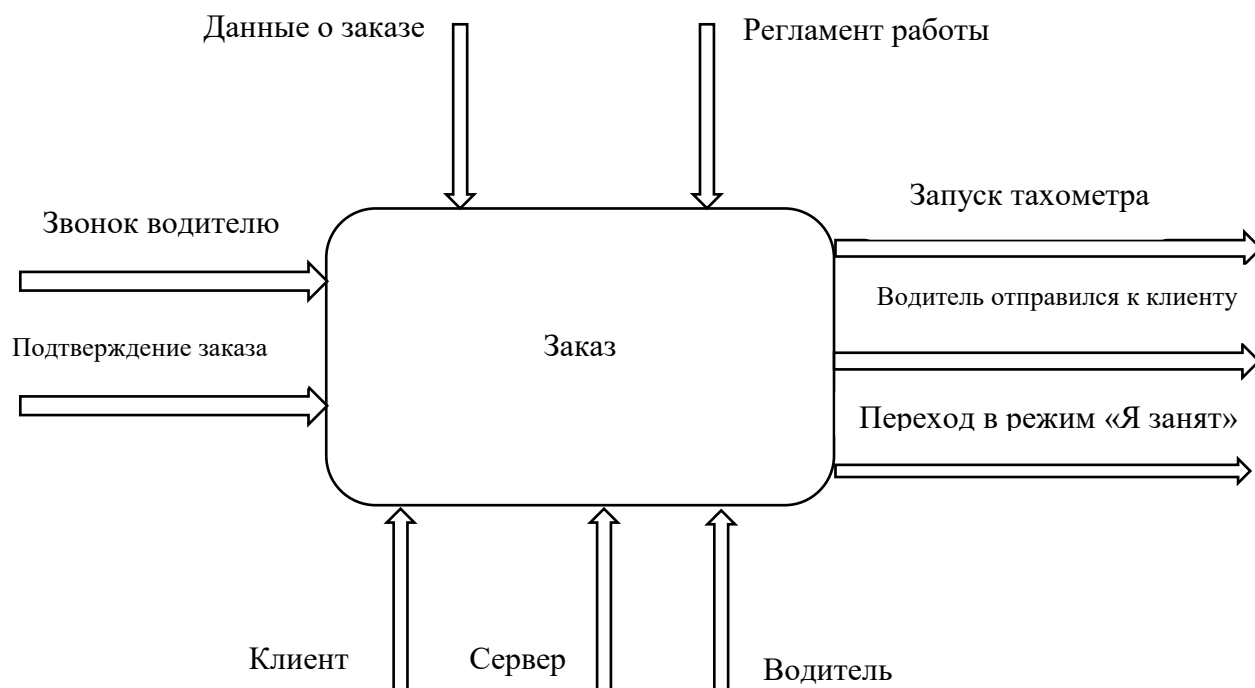


Рисунок 18 – Модель оказания услуг такси при создании заказа в системе «Jura»

В ряде условий пассажиры на основе применения схемы оказания услуг такси используют предварительный заказ (рис.19).

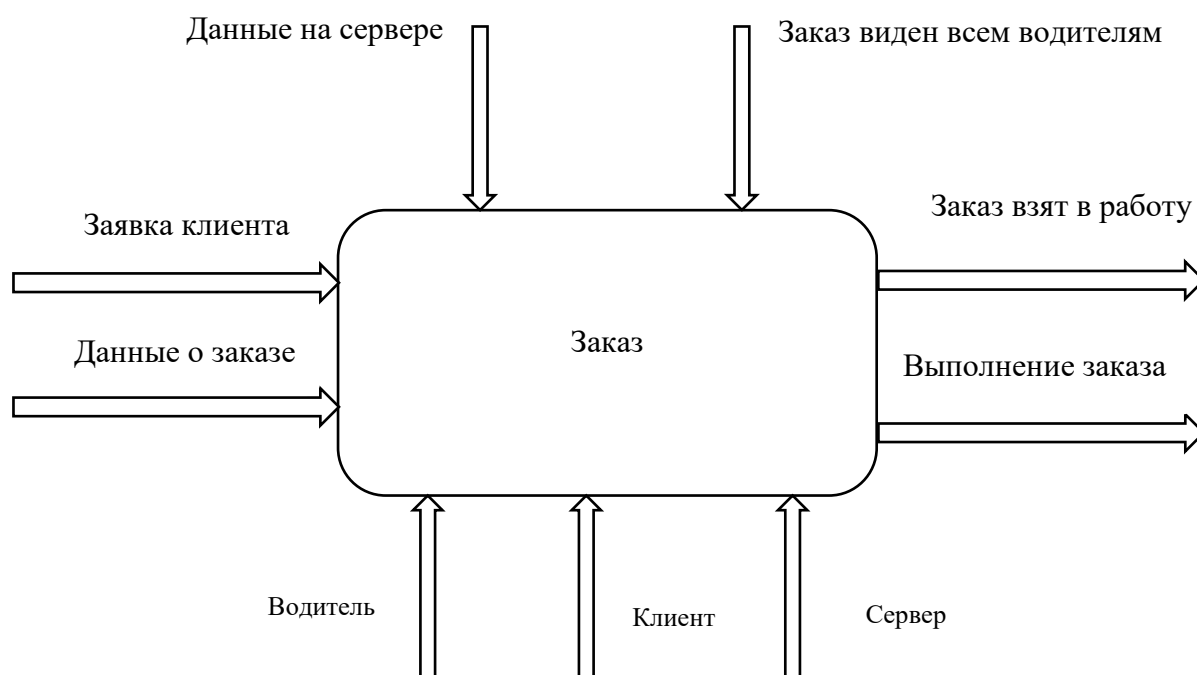


Рисунок 19 - Модель оказания услуг такси при предварительном заказе в системе «Jura».

На рисунке 19 видно, что предварительный заказ остается размещенным, пока он не будет выполнен или же пока не пройдет время, заявленное в заказе.

В целом структура модели начиная с этапа регистрации, до получения заказа и его исполнения имеет такой вид (рис. 20).

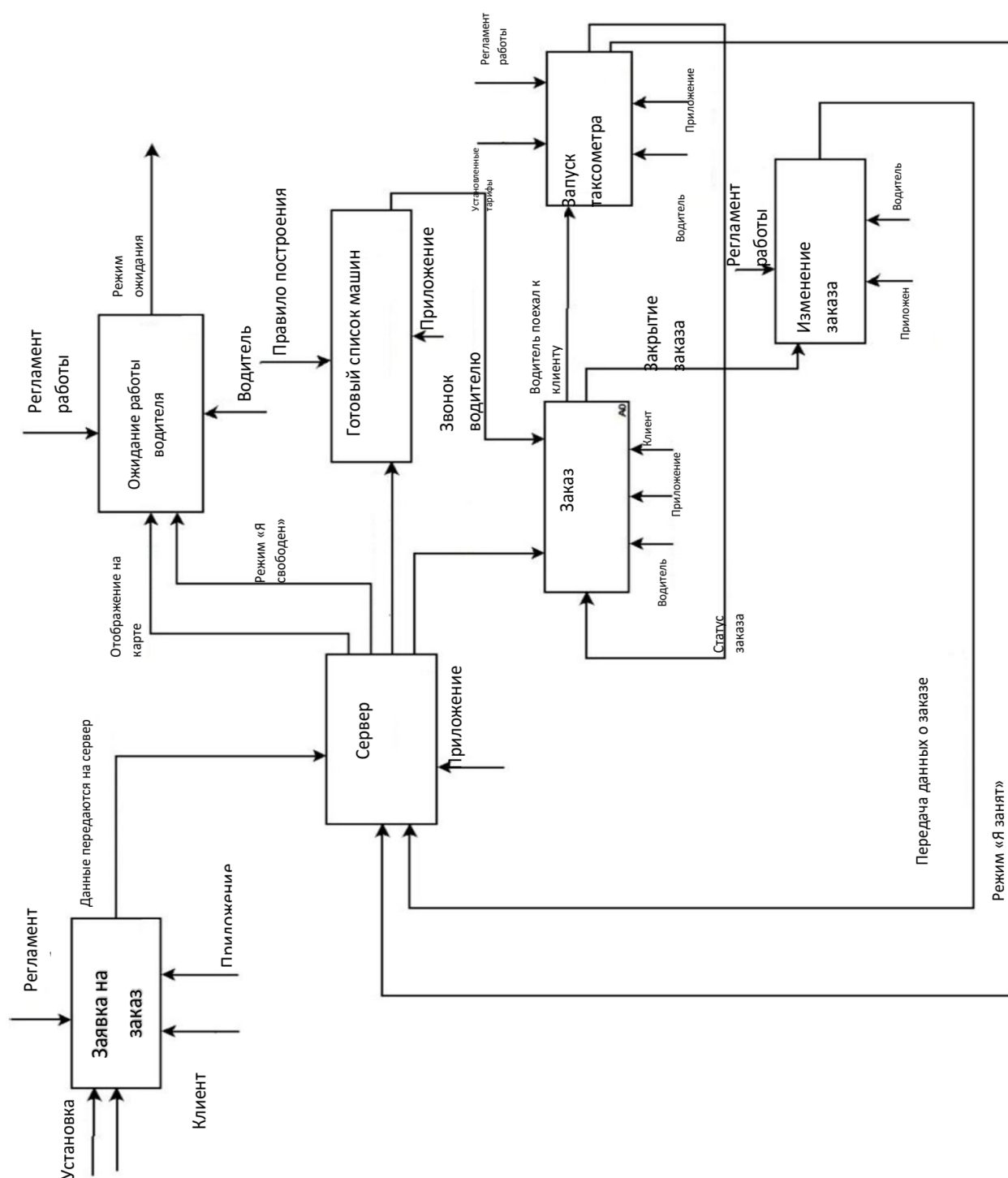


Рисунок 20 - Модель оказания услуг такси при организации работы водителя в системе «JURA»

Есть также модель, которая учитывает взаимодействие водителя и пассажира при формировании заказа в системе «JURA» (рис.21).

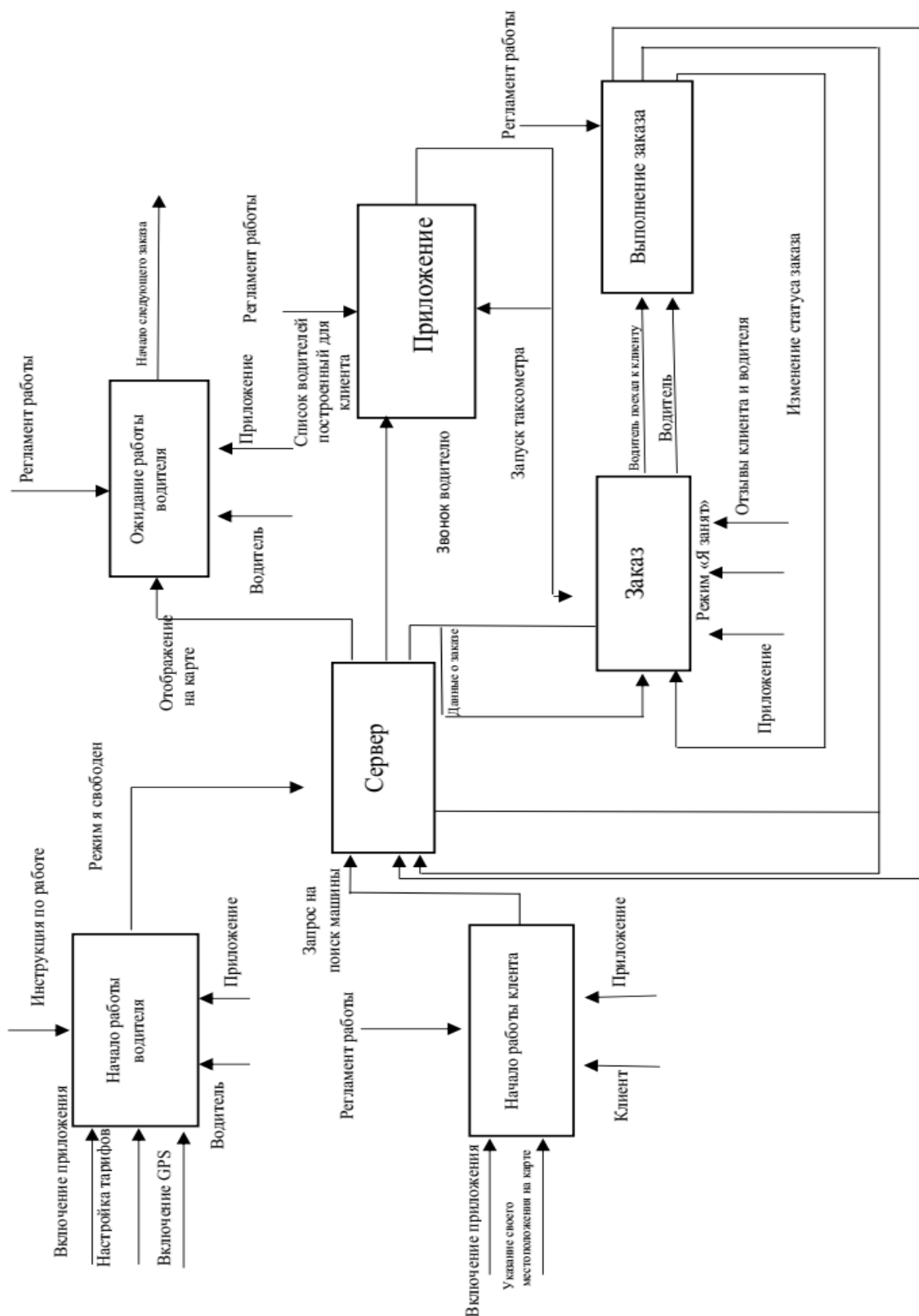


Рисунок 21 - Модель оказания услуг такси при взаимодействии водителя и клиента при формировании заказа в системе «JURA»

Таким образом можно сформулировать вывод о том, что рассмотренные модели позволяют на новом уровне организовать оказания услуги ЧПАТОП в условиях городов Таджикистана.

Данный этап развития территориальных образований показывает, что выраженная проблема считается модернизацией совершенствования системы городских и региональных пассажирских перевозок¹⁶³ государственными и частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

С другой стороны, в этих условиях следует исследовать организационно-экономические основы транспортной инфраструктуры, применения инновационно-коммуникационных технологий, взаимодействия между субъектами логистической цепочки при оказании услуг государственного и частного ПАТОП, а также экономическая безопасность на транспортном рынке, которая решается на основе реализации модели системы обеспечения экономической безопасности, которая предусматривает механизм, включающего стратегическое планирование, правовое регулирование, государственное управление, мониторинг и реализацию мер по защите ключевых секторов: финансы, энергетика, продовольствие, информация, инновации, инфраструктура.

Основная цель модели – обеспечение устойчивого развития и стабильности, удовлетворение спроса населения, а также обеспечение их безопасности на основе реализации обобщенной модели системы обеспечения экономической безопасности в Республике Таджикистан (рис.22). Совершенствование модели управления обеспечения экономической безопасности связано с инвестиционной привлекательностью от воздействия внешних и внутренних угроз и предусматривает решение таких задач:

¹⁶³Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

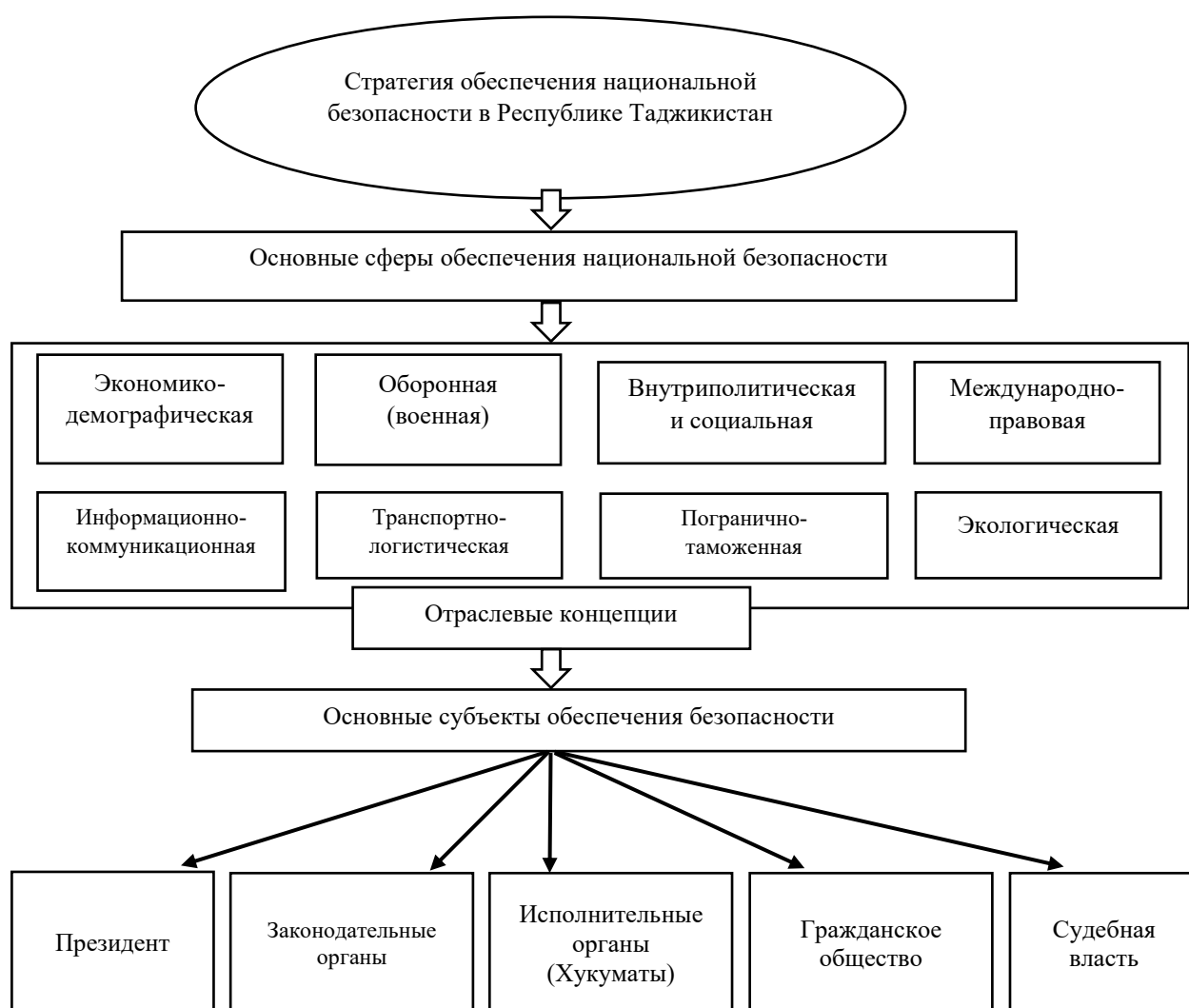


Рисунок 22 - Структура модели системы обеспечения экономической безопасности в Республике Таджикистан

- Установление цели, задач, функций, принципов инвестиционной привлекательности.
- Расчет группы индикаторов, для оценки инвестиционной привлекательность страны.
- Определение пороговых и граничных значений для перехода в состояние инвестиционной непривлекательности, а также для оценки экономически безопасного состояния и ее трансформации в небезопасное.
- Выбор механизма обеспечения инвестиционной привлекательности и принятия решений в условиях решения стратегических, тактических и оперативный задач.

- Осуществление мониторинга в режиме онлайн, а также показателей, характеризующих экономическую безопасность государства.

- Осуществление обоснованных действий по обеспечению устойчивого уровня инвестиционной привлекательности для территориального развития.

На основе вышеуказанного можно в обобщенном виде представить модель национальной безопасности в республике, которая включает «демографическую, экологическую, экономическую, политическую, духовно-нравственную, транспортную, оборонную, информационную и социальную безопасность».

Также важным аспектом считаем выделение в структуре модели национальной безопасности демографическую безопасность, которую мы характеризуем на основе оценки динамики аварийности по Республике Таджикистан (табл. 4.10).

Таблица 4.10

Динамика аварийности на автомобильном транспорте Республики

Таджикистан за 2018-2024гг¹⁶⁴

Показатели	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024 к 2018, %
Число аварий, ед.	1285	1212	1109	1102	1096	1111	1236	96,19
Погибло человек, чел.	395	391	376	395	416	519	553	140,00
Получили ранения, чел.	1357	1314	1263	1218	1197	1179	1357	-

На основе данных таблицы 4.10 установлено, что за рассматриваемый период наблюдается уменьшение числа аварий на автомобильном транспорте. Если в 2018г. оно составило 1285 ед., то в 2024 г. составляет 1236 ед. или уменьшилось на 3,81%. При этом число погибших возросло на 40,0, число пострадавших не изменилось. В целом создание условий для снижения аварийности, требует формирования мер по развитию организации управления

¹⁶⁴Составлено автором на основе статистического ежегодника, 2025.-Душанбе: АСПРТ, 2025.-с.309

перевозочного процесса на рынке государственного и частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан.

С другой стороны, нами предлагается современная адаптационная модель взаимодействия основных субъектов системы управления перевозками ЧПАТОП, которая строится на основе мотивации перевозчиков и направлена на максимальное удовлетворение спроса населения, а также получение положительных результатов.

Проведенный нами анализ показывает, что взаимоотношения между субъектами перевозочного процесса в транспортной системе регламентированы¹⁶⁵.

Поэтому на рисунке 29 нами представлена модель взаимодействия участников системы городского и регионального ПАТ, которая направлена не на извлечение прибыли предприятиями, а получение качественной и безопасной услуги с минимальными затратами времени и финансовыми средствами пассажирами.

Однако в реальных условиях транспортного рынка республики проблема обостряется из-за работы местных Хукуматов, когда оказывают только поддержку городским унитарным предприятиям оказывающие пассажирские перевозки. Эти предприятия также получают дотации из бюджета города для обновления основных фондов, покрытие эксплуатационных затрат, что создает основу для развития нездоровой конкуренции на рынке услуг ПАТОП.

Согласно рисунка 23 для достижения баланса интересов основных участников ГПТ и регионального ПАТ в республике, организация регулярных пассажирских перевозок регулируется нормативно-правовыми актами, включая Кодекс автомобильного транспорта, закон «О транспорте» и подзаконные акты, такие как «Правила перевозок пассажиров и багажа», которые детализируют требования к безопасности, оснащению транспорта

¹⁶⁵Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

(тахографы, информационные табло) и обязанностям перевозчика и пассажира. При этом в этих документах имеются недоработки по их применению.



Рисунок 23 - Действующая модель взаимодействия участников системы городского и регионального пассажирского автомобильного транспорта

Поэтому на наш взгляд, эти проблемы могут быть решены путем совершенствования системы управления и качества оказываемых услуг

пассажирам, а также реализации модели по экономической мотивации безопасных перевозок по городским, внутри районным, междугородным и международным маршрутам (рис. 24).

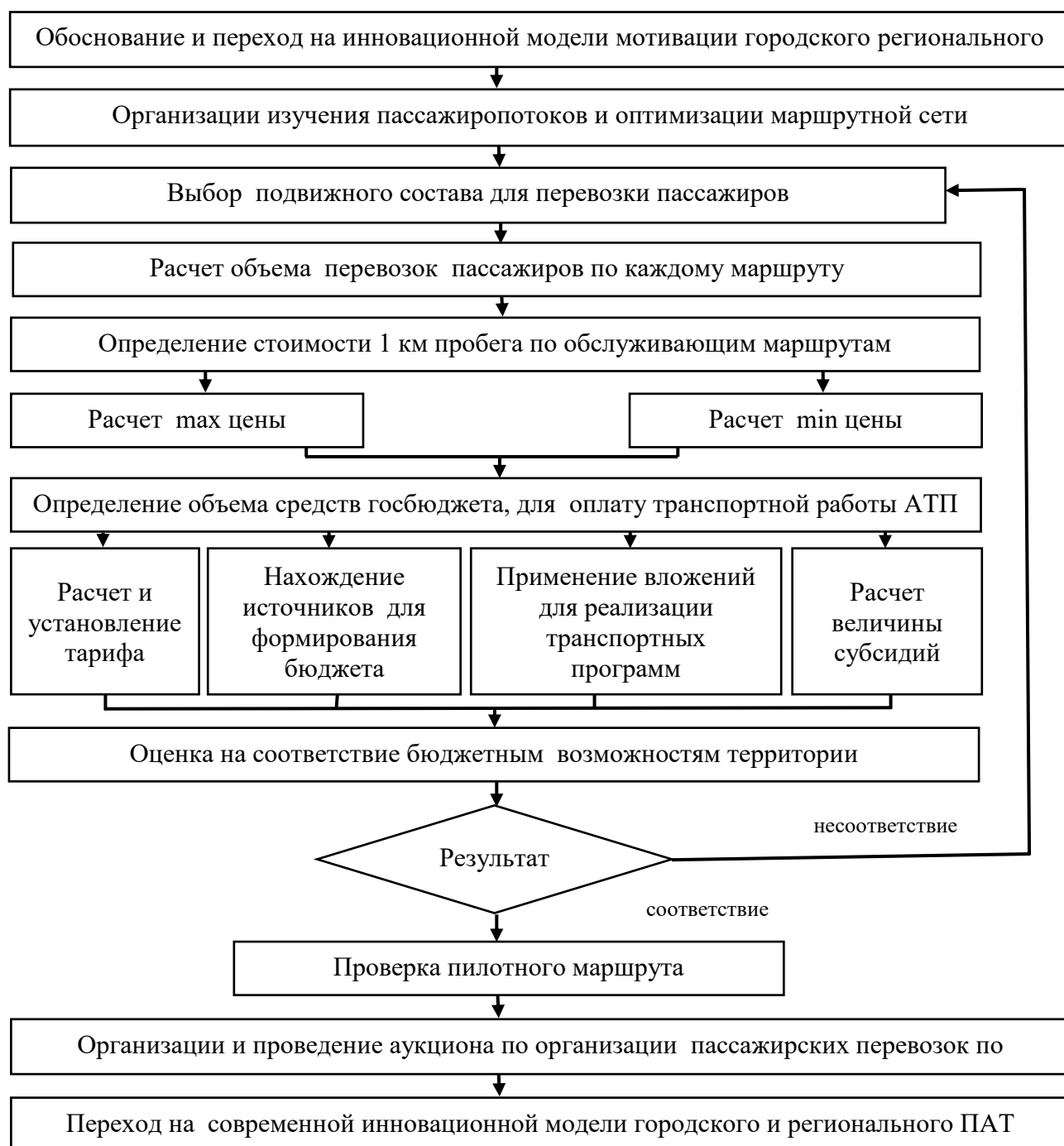


Рисунок 24 – Блок-схема модели мотивации по организации управления перевозок пассажиров ПАТ

Мы считаем, что переход на предложенную модель предусматривает реализацию обоснованных мероприятий на основе применения системного и научных подходов. При этом «изучается пассажиропоток, дается оценка

движения, нагрузка на маршрут, регулярность перевозок, а также расписание движения по методике изложенная в работах»¹⁶⁶. Также проводится «выбор подвижного состава, учитывая объем потока на маршруты, безопасности, комфортности и доступности, величины средств бюджета и населения, а также определяют другие показатели по обслуживающим маршрутам.

Также производится расчет стоимости одного км пробега по методике, изложенной в работах¹⁶⁷, учитывая особенности Республики Таджикистан.

На основе рисунка 24 установлено, что расчет параметров проводится по пробегу подвижного состав, затем рассчитывается тариф, учитывая норму рентабельности, а также рассматривается объем инвестиций на развитие государственных и частных АТП в территории.

При этом важным считается уточнение задачи бюджета на основе покрытия затрат на оплату перевозки, нахождения источников за счет средств населения за оплату проезда, прочих доходов, субсидии из бюджетов и другие.

Организации пассажирских перевозок в городах показывает, что пропорция между источниками формирования бюджета дифференцирована и для каждого варианта определяется индивидуально, учитывая результаты мониторинга пассажиропотоков и расчета тарифа¹⁶⁸ оценивая возможности жителей для удовлетворения их потребности в оказании услуг по пассажирским перевозкам. Кроме того, при оказании услуг со стороны частных операторов

¹⁶⁶Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР, 2023. – 402 с.; Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков. -Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с..

¹⁶⁷Джалилов У.Дж., Раджабов К.Р. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане // РИСК. – 2024. – № 1. – С. 100-105; О внесении изменений в Методические рекомендации по расчету экономически обоснованной стоимости перевозки пассажиров и багажа в городском и пригородном сообщении автомобильным и городским наземным электрическим транспортом общего пользования, утвержденные распоряжением Минтранса России от 18.04.2013 г. № НА-37-р» [Электронный ресурс] - Режим доступа: <http://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/70466920/> (Дата обращения: 27.02.2025 г.).

¹⁶⁸Раджабов К.Р., Джалилов У.Дж. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане // РИСК. – 2024. – № 1. – С. 100-105.

оценивая ценности оказываемых услуг населению можно использовать подходы исследователей^{169, 170}.

В результате реализации предложенной модели достигается улучшение в работе городского и регионального ПАТ, а также частного автотранспорта общего пользования по таким направлениям:

- Минимизация нарушений правил дорожного движения, соблюдения интервала и графика движения оценивая мотивацию к нездоровой конкуренции, а также повышения качества оказываемых транспортных услуг.
- Развитие механизма регулирования деятельности предприятий на рынке услуг ЧПАТОП путем оптимизации их рентабельности.
- Привлечение Хукуматов в разработке тарифов на пассажирские перевозки, учитывая их социальный статус, а также их дифференциации при реализации задач по организации и управлению пассажирских перевозок в территориях.
- Обоснованный выбор и оптимизация числа транспортных средств с целью снижения нагрузки на охрану окружающей среды территорий, повышение комфортности и доступности перевозок, а также снижение плотности транспортного потока в утренние и вечерние час-пик.
- Развитие системы безналичного расчета по оплате за проезд, позволяющий улучшение открытости системы обслуживания, уменьшение числа финансовых злоупотреблений со стороны участников перевозочного процесса, а также формирование массива данных об эффективном использовании подвижного состава на маршрутной сети.
- Формирование требуемых и необходимых условий для создания единого автоматизированного диспетчерского центра с целью гибкого

¹⁶⁹ Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск:Изд-во НГТУ, 2020.-368с.; Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.

¹⁷⁰ Раджабов К.Р., Джалилов У.Дж. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане//РИСК. 2024. № 1.-С. 100-105.

управления транспортной системой в различных ситуациях и учета риска в территориальных образованиях.

- Совершенствование аренды, лизинга и лизинговых отношений, сохранение норм рентабельности, а также обеспечение гарантий для перевозчиков для высокого качества работы.

- Улучшение работы местных Хукуматов, имиджа и качества их работы в вверенных территориях путем создания современной транспортной системы, унификации транспортных средств, внедрения цифровых технологий и др.

В целом реализация вышеуказанных направлений способствует повышению удовлетворенности населения качеством услуг городского и регионального ПАТ общего пользования, а также улучшению результатов производственно-хозяйственной деятельности АТП и Хукуматов.

ГЛАВА 5. ПЕРСПЕКТИВЫ ИННОВАЦИОННОГО РАЗВИТИЯ УСЛУГ ЧАСТНОГО ПАССАЖИРСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В РЕСПУБЛИКЕ ТАДЖИКИСТАН

5.1. Создание благоприятных социально-экономических условий для инновационного развития частного пассажирского автомобильного транспорта и его конкурентоспособности в сфере услуг

В настоящее время формирование приоритетных направлений и совершенствование управления частным бизнесом, требует учета влияния управленческих воздействий и оптимизации деятельности его предприятий и организаций. Анализ существующих теорий управления показывает, что под методом управления следует понимать процесс адресного воздействия на сотрудников и трудовой коллектив с целью создания требуемых условий по организации деятельности и решения основных задач, а также получения максимальной прибыли в условиях рыночной экономики»¹⁷¹.

Развитие интеграционных процессов выдвигает на первый план использование важнейших параметров, характеризующих деятельность управленческого персонала и самого трудового коллектива. Это позволяет также учитывать роль государства как важнейшего субъекта в процессе управления предприятий и организаций частного сектора управления. При этом следует заметить, что государство следует рассматривать и как объект управления. И с другой стороны наряду с менеджерами, предпринимателями, предприятиями, отраслями, надгосударственными органами государство следует считать и субъектом управления, а также играющего важную роль в формировании глобальной или региональной экономической системы.

При этом важное место исследователи уделяют использованию конкретного метода управления в процессе стимулирования и применения

¹⁷¹Волгин В.В. Индивидуальный бизнес/В.В. Волгин. - М.: «Ось-89», 2007. -432с.; Раджабов Р.К. Некоторые подходы к формированию и удовлетворение спроса населения на бытовые услуги в регионах/Р.К. Раджабов// Вестник ТНУ. Серия соцэкономических и общественных наук. -Душанбе: «Сино», 2016, № 2/11 (220). –С.96-100; Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele Republicii Moldova și Regatului Iordan).- Chisinau, 2005.-166р.

наказаний. В этих условиях следует уточнить использование административно-организационных, экономических (ЭМУ) и социально-психологических методов управления. Анализ применяемых ЭМУ частным сектором, показывает, что они имеют ограниченный характер, а также требуют совершенствования, учитывая современные формы, модели и механизмы воздействия на производственно-хозяйственную деятельность предприятий и организаций частного сектора. Кроме того, в процессе управления частного сектора используются и запретительные подходы. Эти подходы отрицательно воздействуют на развитие частного сектора и его сегменты. С другой стороны, многие инвесторы избегают вложения инвестиций в базовые отрасли и вкладывают в частный сектор. Также многие высококвалифицированные управленческие кадры работают в теневых структурах или в поисках работы выезжают в зарубежные страны.

Анализ показывает, что, по мнению международных экспертов, доля теневого сектора в экономике некоторых стран СНГ, Европейского союза, Китая, США и других составляет 70,0-80,0% от объема валового национального продукта. Особенно высокий удельный вес теневой экономики отмечается в тех государствах, которые приобрели независимость после распада СССР¹⁷².

Важно заметить, что наличие теневой экономики затрудняет работу органов государственной статистики в сборе и обобщении статистических данных, недопоступления налогов в государственный бюджет. При этом деятельность этих структур может нанести урон экономике и населению, различным объектам рыночной системы. В этих условиях должны быть усилены предпринимаемые меры по оптимизации организации легального бизнеса, его управления и искоренению деятельности объектов теневого сектора.

Опыт показывает, что развитие частного сектора проходит различные этапы: зарождение, функционирование, развитие, а также и ликвидации. На начальной стадии многие частные предприятия вышли из тени. В этих условиях

¹⁷²Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele Republicii Moldova și Regatului Iordan). - Chișinău, 2005.-166p.; Roberto Zagha "The key to success" (Development Lessons from the East Asia and Pacific Region), Ж-л "Development Outreach", October, 2004,-14 p.

важную роль должны играть местные органы государственной власти. Для этого они должны создавать наиболее оптимальные условия по выходу теневиков от нелегального состояния к легальному. Также должны быть созданы условия для поддержки индивидуальных предпринимателей и малых частных предприятий.

При этом учитывая значимость экономических методов управления должно быть сведено к минимуму влияние МВФ, ВБ, ВТО других организаций в частном секторе. Опыт показывает, эти структуры очень удачно используют административные методы, а при провале управленческих решений ответственности за достигнутые результаты не имеют, и вина возлагается на правительство, законодательные органы, предприятия и организации, а также население страны. С другой стороны, принятие неадекватных мер способствует разрыву уровня дохода в расчете на душу населения, поддерживаемые и странами донорами.

На наш взгляд, эти действия также противоположны основным принципам глобализации, обеспечивающие выравнивание доходов и уровня жизни граждан в развивающихся и развитых странах.

С другой стороны действия мировых институтов показывают, что к важным признакам их неадекватного воздействия следует отнести следующие проблемы:

- ускоренное сокращение внешних инвестиций;
- неуклонный рост мигрантов и их трудоустройство;
- возрастание внешнеторгового дефицита и ускоренный рост внешнего долга неразвитых стран;
- высокий удельный вес субвенций и субсидий, предоставляемых иностранными государствами для поддержки производителей, особенно в сельском хозяйстве и другие.

Кроме решения выделенных проблем для развития частного сектора в Таджикистане следует выделить обоснование и разработку мер по развитию институциональной структуры частного сектора с учетом не только внутристрановых, а также достижение развития интеграции на основе эффективного разделения и специализации труда в мировом масштабе.

Ускоренное решение проблемы создания рациональной институциональной структуры частного сектора была заявлена на Шанхайской конференции в мае 2004 года¹⁷³. Опыт показывает, что в многих странах таких как Китай, Малайзия, Южная Корея и Индонезия сформулированы институциональные структуры частного бизнеса на основе формирования первичных объектов производства и оказания услуг¹⁷⁴.

На наш взгляд, использование этого опыта исключает вмешательство государства и способствует выходу объектов частного сектора в мировые рынки, а приоритетность институциональной стратегии, его основополагающая роль в деле развития частного сектора является перспективной. Здесь выделяем, функционирование структурных образований, в отраслях и сферах экономики (торговля, связь, транспорт, банковское и страховое обслуживание и др.), а также другие элементы рынка финансовых услуг, которые ускоряют глобализационные процессы.

В целом, развитие предприятий и организаций других сфер и отраслей экономики в условиях интеграции деятельности основывается с обоснованием и выбором приоритетов уровня развития отрасли или сфер экономики для конкретной страны, учитывая, как национальные, так и общемировые цели устойчивого становления и развития.

В современных условиях продолжается приоритетный переход от пятой к шестой технологической парадигме, который усиливается развитием передовых научных технологий, являющихся одним из главных факторов, определяющих динамику долгосрочного экономического роста, обеспечивающих рост рынка труда и производства¹⁷⁵. Одновременно с этим, это направление важно и для транспортной инфраструктуры, которая рассматривается как экономическая интеграция и увеличение темпов развертывания производительных сил.

¹⁷³Roberto Zagha "The key to success" (Development Lessons from the East Asia and Pacific Region), Ж-л "Development Outreach", October, 2004.-14 p.

¹⁷⁴Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele Republicii Moldova și Regatului Iordan).- Chișinău, 2005.-166p.;Roberto Zagha "The key to success" (Development Lessons from the East Asia and Pacific Region), Ж-л "Development Outreach", October, 2004.-14 p.

¹⁷⁵Зозуля Д.М. Цифровизация российской экономики и Индустрия 4.0: вызовы и перспективы // Вопросы инновационной экономики. – 2018. – №. 1. – С. 1-14. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2032809291>.

По данным, если в 2023 году относительный вес транспортного сектора в ВВП составлял 6,1%, то в 2024 году он составил 6,3%. Это свидетельствует о том, что роль этого сектора имеет направление роста.

29 октября 2024 года были запущены Государственное предприятие «Центр цифровизации транспортного сектора» при Министерстве транспорта, база Государственного предприятия «Научно-исследовательский институт проектирования транспортных сооружений» и «Региональный дипломатический транспортный центр»¹⁷⁶.

Следует отметить, что возрастающее влияние научно-технических изменений последних лет сказалось на значимости транспортных систем в социально-экономическом развитии стран, и этот сектор становится одним из главных факторов развития конкурентоспособной инфраструктуры финансового рынка¹⁷⁷.

Мировой опыт показывает, что в современную эпоху в транспортном комплексе произошли фундаментальные изменения, как показано на рисунке 25.

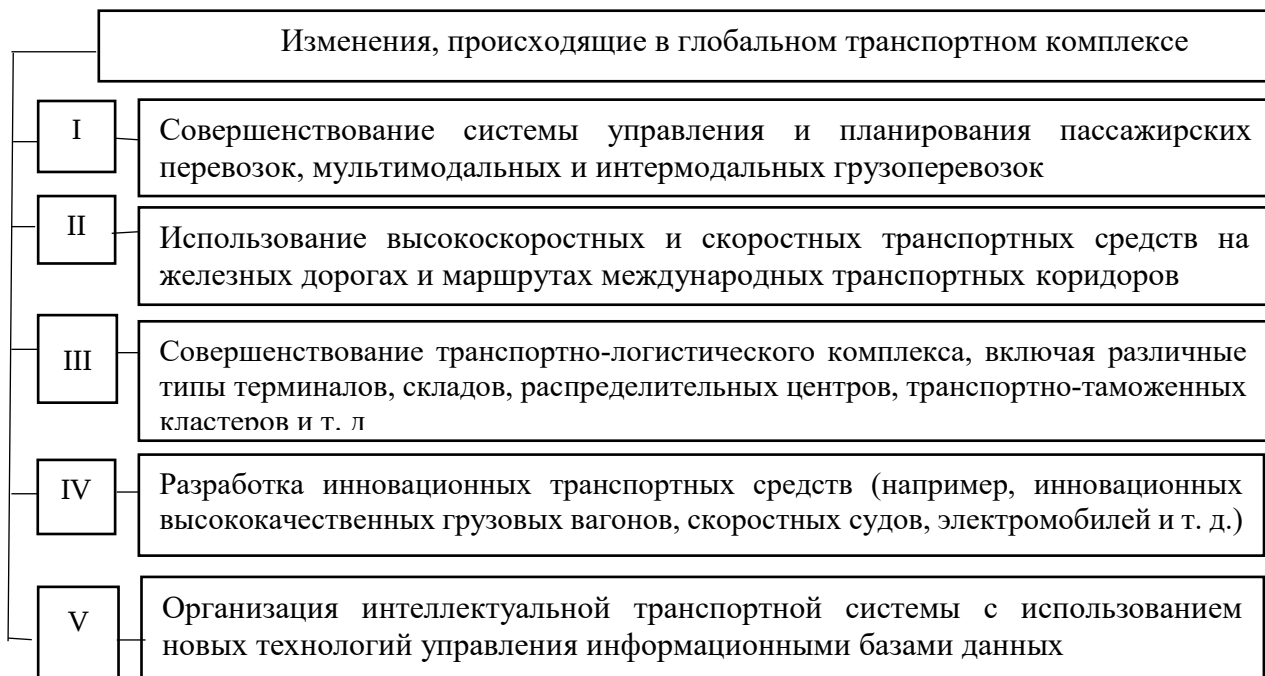


Рисунок 25 – Оценка изменений, происходящих в глобальном транспортном комплексе

¹⁷⁶Сайт Министерство транспорта Республики Таджикистан// mintrans.tj.

¹⁷⁷Зозуля Д.М. Цифровизация российской экономики и Индустрия 4.0: вызовы и перспективы // Вопросы инновационной экономики. – 2018. – №. 1. – С. 1-14. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%203280929>

При этом необходимо отметить специфические особенности текущего этапа развития транспортной инфраструктуры, включающего в себя значимые тенденции (рис. 26).

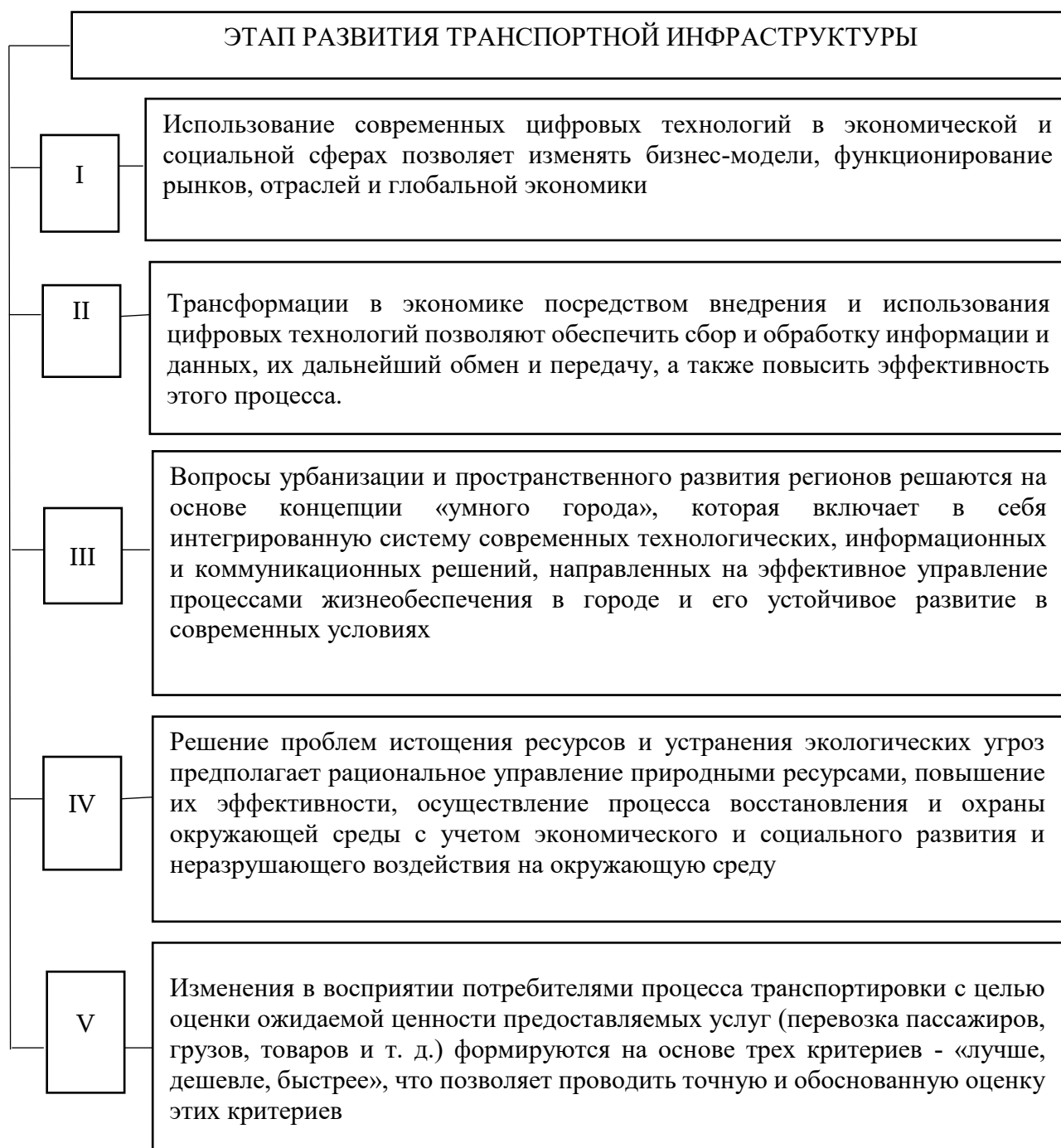


Рисунок 26- Современный этап развития транспортной инфраструктуры
(составлено автором)

Таблица 5.1 представляет текущие тенденции развития глобальных транспортных систем.

Таблица 5.1

Текущие тенденции развития транспортных систем

№ пп	Текущие тенденции развития транспортной системы
1.	Разработка и внедрение новых концепций и технологий для перевозки грузов и пассажиров, таких как магнитная левитация, высокоскоростные перевозки, гиперпетля и др.
2.	Разработка и использование беспилотных транспортных средств (дронов)
3.	Развитие современных технологий в области электромобилей и летательных аппаратов
4.	Разработка интеллектуальных транспортных технологий, а также систем управления дорожным движением и обеспечения безопасности транспортных средств
5.	Развитие рынка пассажирских и грузовых перевозок на основе современных технологий
6.	Развитие мультимодальной интеграции с использованием различных видов транспорта на территориях регионов и по подходящим маршрутам, создание мультимодальных центров в портах и аэропортах

Источник: составлено авторами на основе соответствующей литературы.

Перечисленные в таблице 5.1 области требуют наличия соответствующей инфраструктуры, и, к сожалению, существуют серьезные проблемы, связанные с износом основных средств и высокой загруженностью дорожной сети.

В то же время, для решения этой проблемы необходимо оценить отличительные особенности цифровизации в транспортном комплексе, которая рассматривается как активное использование цифровых технологий и как способ повышения экономической эффективности этого сектора (табл. 5.2).

Таблица 5.2

Основные области применения цифровых технологий в транспортном комплексе [178, с. 19].

Основные области влияния	Примеры внедрения технологий
Электронное документооборот	Внедрение электронных билетов, дистанционная выдача проездных документов; создание «виртуальных офисов», обслуживание клиентов без личного контакта
Обеспечение дистанционной связи	Обеспечение цифровой связи для прямой дистанционной связи
Сбор платежей и документов	Мобильные платежи, обработка отдельных проездных документов, использование мобильных приложений при предоставлении транспортных услуг

¹⁷⁸Меренков А.О. Индустрия 4.0: немецкий опыт развития цифрового транспорта и логистики // Управление. – 2017. – №4. – 15-22. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2032431088.9> 10 (дата обращения 15.09.2024)

Систематическое использование облачных технологий	Сбор и обработка качественно новых данных: своевременный анализ данных по управлению трафиком и транспортом, использование технологий «больших данных»
Интегрированные системы управления транспортом	Реорганизация систем управления транспортом, их автоматизация; вовлечение клиентов в процесс управления и контроля грузоперевозок
Интеллектуальные транспортные системы	Автоматизация и роботизация управления процессами и прогнозирования трафика, поддержка автоматизированных систем
Логистические сервисные платформы	Организация цифровых платформ для предоставления логистических услуг, включая оформление заказов и билетов, поиск экспедитора, определение маршрута с целью оптимизации.

Транспортный комплекс наиболее уязвим к воздействию цифровизации, прежде всего из-за внедрения технологий, успешно апробированных в других областях, таких как большие данные и искусственный интеллект [¹⁷⁹, с. 114], а также роботы¹⁸⁰.

На сегодняшний день выделены четыре основных направления цифровизации в транспортном комплексе: «1) цифровизация транспортной инфраструктуры и цепочек поставок (включая склады и сервисные центры); 2) роботизация производственных процессов; 3) крупномасштабная автоматизация, включая единую автоматизированную систему управления грузовыми и пассажирскими перевозками; 4) внедрение автономных систем» [¹⁸¹, с. 47].

Внедрение этих направлений позволит транспортной системе выйти на новый уровень.

Внедрение цифровых технологий в транспортный сектор началось с появлением электронных вычислительных систем, и на сегодняшний день

¹⁷⁹Сигова М.В., Ткачев И.Г. Современные направления изменения транспортных систем в условиях цифровизации экономики // Цифровая трансформация в экономике транспортного комплекса. Развитие цифровых экосистем: наука, практика, образование/под ред. Бубновой Г.В., Каргиной Л.А. – М.: РУТ (МИИТ), 2020. – 390 с. –С.303-307.

¹⁸⁰Соколов И.А. Роботы, автономные робототехнические системы, ИИ и вопросы трансформации рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики // International Journal of OpenInformation Technologies. – 2018. –№5. – С. 41-49. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2032794820>.

¹⁸¹Тугашев А.А. Экономика и логистика в условиях цифровизации транспортной отрасли // Тренды экономического развития транспортного комплекса России: Форсайт, прогнозы и стратеги. – 2018. – №2. – С. 44-53. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2037304688>.

реализовано большое количество различных проектов, инициированных правительствами и частными компаниями (табл. 5.3).

Таблица 5.3

Технологии цифровизации в транспортном комплексе [¹⁸², с. 20].

Технологический пример	Технологические функции
SARTRE	Программа по разработке пассажирских транспортных средств с дистанционным управлением, пешеходов и для защиты окружающей среды
Open Shuttle	Интерактивная система сбора грузов с использованием автоматизированных тележек
Pick by light	Использование специальных световых индикаторов для облегчения работы роботизированных транспортных средств
Put by Beamer	Использование современных технологий для автоматического приема и распределения грузов на складах Автоматизированные комплексы в портах
Автоматизированный комплекс в портах	Использование автоматизированных систем управления складскими операциями в морских портах, в основном в контейнерных терминалах.

В целом использование АТС остается спорным из-за непризнания в обществе. Поэтому можно выделить угрозы «....потери большого числа водителей, не работающих на своих рабочих местах; трудности в определении ответственности в случае страхового случая; риск сбоя программного обеспечения и потери контроля над управлением АТС». Но, наряду также целесообразно выделить такие преимущества внедрения этих технологий: «1) повышение эффективности в транспортном секторе (снижение затрат на топливо, увеличение пропускной способности дорог, снижение уровня дорожно-транспортных происшествий и убытков в этой области); 2) изменение объема трудозатрат для водителей и тех, чья работа автоматизирована; 3) сокращение времени простоя транспортных средств в процессе грузо- и пассажирских перевозок; 4) устранение «человеческого фактора» для предотвращения ошибок в эксплуатации» [¹⁸³, с. 22].

¹⁸²Меренков А.О. Цифровая экономика: управление на транспорте и интеллектуальные транспортные системы // E-Management. – 2018. – №1. – С. 11-19. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2036767043>.

¹⁸³Абдюшева Д.Р., Меренков А.О., Степанов А.А. Условия построения маркетинговой системы «цифрового» транспорта и логистики в управлении конкурентоспособностью // Управление. 2018. – №3. – С. 21-27.

Сегодня в транспорте широко используются мобильные устройства и робототехника, особенно системы автономного вождения [¹⁸⁴, с. 48]. Кроме того, накопленный опыт позволяет расширить использование таких технологий в транспортном комплексе [¹⁸⁵, с. 13].

Отдельным вопросом является использование беспилотных летательных аппаратов (дронов). В целом, эти устройства используются для внешнего наблюдения. Возможность использования беспилотных летательных аппаратов может быстро стать новым видом транспорта [¹⁸⁶, с. 17].

Одним из важных направлений в этом процессе является снижение уровня и риска преступности на транспорте. В этом процессе необходимы технологии распознавания лиц и дистанционной идентификации. При этом при управлении транспортными узлами следует использовать «виртуальную логистику».

В этом процессе развитию цифровых платформ способствуют следующие меры: «использование регулирующего механизма, обеспечение транспортного комплекса необходимым персоналом и развитие образования, науки и техники, защита прав граждан, информационная безопасность, внедрение современных цифровых технологий» [¹⁸⁷, с. 121]. Также, эти платформы важны «чтобы интегрировать всех участников цепочки создания стоимости, каналы связи, обслуживание клиентов, а также развивать логистические процессы и их цифровизацию, включая создание логистических компаний для развития электронной коммерции» [¹⁸⁸, с. 12]. При этом в будущем товары будут доставляться непосредственно со склада (через интернет-магазин) клиентам, а продажа логистических услуг будет развиваться.

В современных условиях цифровая трансформация транспортной системы приобретает особое значение. В этом контексте необходимо предпринять ряд

¹⁸⁴Меренков А.О. Цифровая экономика: управление на транспорте и ИТС // E-Management. – 2018. – №1. – С. 11-19. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2036767043>.

¹⁸⁵Там же

¹⁸⁶Там же

¹⁸⁷Коряков А. Г. Цифровизация российской экономики как актуальная задача государственного управления // Актуальные проблемы развития экономики в современных условиях. – 2018. – №4. – С. 119-125. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2032813712.2>.

¹⁸⁸Зозуля Д.М. Цифровизация российской экономики и Индустрия 4.0: вызовы и перспективы // Вопросы инновационной экономики. – 2018. – №. 1. – С. 1-14. URL: <https://elibrary.ru/item.asp?id=%2032809291>.

шагов для оценки перспектив внедрения цифровых инноваций и технологий, включая:

- Оценку наиболее перспективных цифровых инноваций и технологий.
- Анализ и оценку состояния региональной транспортной системы в 2025-2030 и 2031-2035 годах.
- Оценку рисков и угроз для внедрения цифровых транспортных инноваций и технологий.
- Анализ и оценку социально-экономического воздействия внедрения технологий.
- Оценку последствий внедрения технологий для транспорта и градостроительства и развития сельских районов.

При реализации этих шагов необходимо выявить следующие угрозы для цифровой транспортной системы, в том числе:

- Хакерские атаки (напрямую на транспортные средства и элементы V2I/вирусы).
- Вредное воздействие на системы искусственного интеллекта.
- Применение систем радиоэлектронной борьбы/искажение сигналов датчиков.
- Сбои в программировании V2X, физические повреждения датчиков и каналов V2X.
- Наличие несоответствий в соглашениях, заключенных между государствами.

Все эти угрозы считаются важными в процессе внедрения цифровых технологий в транспортный комплекс и оценки деятельности ключевых заинтересованных сторон, участвующих в их внедрении в транспортную систему.

Мы считаем, что к числу заинтересованных сторон относятся:

1. Исполнительные органы, в частности Министерство транспорта;
2. Подчиненные организации Министерства транспорта: «Управление предприятий в стадии строительства», Управления «Тоджиктрансстрой»,

Управления «Автотранспорт и логистические услуги», Управления «Техническое обслуживание тоннелей и сетей освещения», ГУП «Железная дорога Таджикистана», ГУП «Центр цифровизации транспортного сектора», УПД «ИГРА Согдийской области, Гиссарской, Раштской, Бохтарской, Кулябской и ГБАО областей – развитие инфраструктуры для новых услуг»¹⁸⁹.

3. Региональные транспортные управления, крупные перевозчики и компании информационных технологий.

6. Телекоммуникационные и мобильные услуги и удовлетворение спроса на них.

7. Создание и развитие современных инновационных центров.

8. Логистический бизнес – создание цифровых решений для новых транспортных систем.

При внедрении цифровых технологий в транспортную систему рекомендуется определить их нормативные принципы, которые включают разделы информационной безопасности, стандарты обмена информацией; законы о функционировании схем мобильности как услуги (МОО) и об организации регулярного транспорта (ДРТ); стимулы для развития новых услуг; защита прав пассажиров; совершенствование антимонопольной политики и т. д.

Руководствуясь этими принципами, цифровые технологии внедряются в транспортную систему.

В этой новой среде особенно важно оценить социально-экономические и градостроительные последствия внедрения цифровых технологий в транспорт¹⁹⁰. Мы различаем используемые в настоящее время цифровые технологии и потенциальные последствия их внедрения в транспорт, к которым относятся бесплатное такси-каршеринг, использование беспилотных транспортных средств для бесплатной перевозки грузов, персональный беспилотный транспорт, доступ к уличным камерам, распознавание лиц и регистрация

¹⁸⁹Сайт Министерство транспорта Республики Таджикистан// mintrans.tj

¹⁹⁰Машкина Н.А., Велиев А.Е. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в мире//<http://ma123.ru> ЦИТИСЭ №1 (23) 2020.-с.290-299; Сайт Министерство транспорта Республики Таджикистан// mintrans.tj

номерных знаков транспортных средств, управление светофорами и их дистанционное управление, роботизация городской среды и беспилотный муниципальный транспорт, рост жилых и жилых районов, страхование в сфере беспилотного транспорта.

Для внедрения цифровых технологий в транспорт необходимо уточнить цели Правительства и Министерства транспорта Республики Таджикистан, а также основные показатели процесса их реализации. Эти показатели включают в себя:

- Повышение общей безопасности транспортных процессов, исключение человеческого фактора.
- Повышение эффективности использования транспортной инфраструктуры.
- Повышение качества транспортного планирования и оперативного управления транспортной системой.
- Повышение эффективности использования средств, выделяемых на развитие и эксплуатацию транспорта.
- Улучшение условий для продвижения и управления транспортными процессами.
- Повышение качества транспортных услуг и информации для субъектов отрасли и т. д.

На основе обзора международного опыта внедрения цифровых технологий в транспортной системе предлагаются основные перспективные направления для Республики Таджикистан.

На 2026-2030 годы:

- Внедрение единых стандартов обмена данными на основе 5G для удовлетворения потребностей транспортного сектора.
- Создание комплексной программы организации зарядных станций для электромобилей, сбора и анализа данных о деятельности транспортного комплекса.
- Единая автоматизированная транспортная информационная система.

- Разработка единого пассажирского сервиса (Moos) в городах, пригородах, междугородних и международных маршрутах.
- Комплексная программа обеспечения кибербезопасности транспортного сектора.
- Стимулирование систем сбора платы за проезд на основе биометрических данных.
- Цифровизация всех документов по транспортному планированию.
- Выделение специального участка движения для общественного транспорта на городских дорогах.
- Создание единой системы управления дорожным движением в городах и пригородах.
- Внедрение системы ценообразования «Rood» на основной дорожной сети.
- Частичный переход на бесплатный общественный транспорт в городах и т.д.

На 2031-2035 годы:

- Внедрение системы ценообразования «Руд» на всей сети региональных и межрегиональных дорог.
- Решение нормативных вопросов, связанных с использованием наземного воздушного транспорта для общественного транспорта.
- Цифровизация крупных объектов транспортной инфраструктуры.
- Внедрение в городах единой системы управления дорожным движением с использованием технологии «подключенных транспортных средств».
- Организация единой автоматизированной системы управления грузоперевозками.
- Совершенствование механизма регулирования и применение ограничений на использование личных и служебных автомобилей.
- Полный переход на электротранспорт в городах и вдоль маршрутов международных транспортных коридоров.

На наш взгляд, цифровизация является доминирующим процессом в транспортном комплексе, а создание транспортно-таможенного кластера на основе эффективного использования цифровых платформ определяет конкурентоспособность транспортных компаний. Именно цифровые процессы являются источником возрастающих рисков в обеспечении экономического и социального развития. В целом, цифровизация позволяет транспортному комплексу вносить вклад в достижение национальных целей к 2030 году в Таджикистане.

Поэтому в процессе формирования глобальной экономической системы решение вопроса о создании частного бизнеса занимает ведущее место. В связи с этим местные органы государственной власти и самоуправления должны способствовать созданию и развитию частных предприятий, особенно малых¹⁹¹. Такую позицию должны занимать также международные институты при обеспечении устойчивого развития частного сектора и его сегментов.

Поддерживая авторов работ¹⁹² мы выделяем следующие новые институциональные структуры частного сектора: бизнес - центры и инкубаторы, консалтинговые центры, различные частные агентства по внедрению инноваций и опыта зарубежных стран по развитию частного сектора.

На основе обобщения функционирования предпринимательских структур нами установлено, что в Республике Таджикистан наблюдается рост числа предприятий, действующих в различных отраслях и сферах экономики. При этом значительное количество предприятий и организаций, а также дехканские хозяйства и совместные предприятия, зарегистрированы в республике.

¹⁹¹Раджабов Р.К. Некоторые подходы к формированию и удовлетворение спроса населения на бытовые услуги в регионах/Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и общественных наук. -Душанбе: «Сино», 2016, № 2/11 (220). –С.96-100; Раджабов Р.К., Саидова М.Х., Низомиддинов С.Ш. Формирование стратегии развития предприятия в условиях переходной экономики // Учёные записки ХГУ имени акад. Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки.-2016. №2(37)-С.78-91.

¹⁹² Волгин В.В. Индивидуальный бизнес/В.В. Волгин. - М.: «Ось-89», 2007. -432с.; Раджабов Р.К. Некоторые подходы к формированию и удовлетворение спроса населения на бытовые услуги в регионах/Р.К. Раджабов// Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и общественных наук. -Душанбе: «Сино», 2016, № 2/11 (220). –С.96-100; Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele Republicii Moldova și Regatului Iordan).- Chișinău, 2005.-166p.; Roberto Zagha “The key to success” (Development Lessons from the East Asia and Pacific Region), Ж-л “Development Outreach”, October, 2004,.14 p.

Динамика числа предприятий по формам собственности, дехканских хозяйств, основные показатели деятельности малых предприятий, занятых предпринимательской деятельностью и имеющих статус юридического лица, а также число совместных предприятий действующих на территории Республики Таджикистан за 2010-2024гг. представлены в таблице 5.4.

Таблица 5.4

Динамика числа предприятий по формам собственности в Республике
Таджикистан за 2010-2024гг.¹⁹³

Показатели	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2024г. к 2010г, в %
Всего, ед.	25083	42358	47639	48675	52134	55636	57841	2,31 раза
в том числе по формам собственности:								
государственная	2592	9161	10150	10197	10541	10686	10618	4,10 раза
частная и коллективная	21496	32507	36434	37265	40371	43579	45708	2,13 раза
прочие формы собствен- ности	995	690	1052	1163	1222	1371	1515	152,26
в % к итогу								
Всего	100,0	100,0	10,0	100,0	100,0	100,0	100,0	
в том числе по формам собственности:								
государственная	10,3	23,6	21,3	21,0	20,2	19,2	18,4	+8,1 пп
частная и коллективная	85,6	74,8	76,5	76,6	77,4	78,3	79,0	-15,6 пп
прочие формы собственности	4,1	1,6	2,2	2,4	2,4	2,5	2,6	-1,5 пп
Дехканские хозяйства								
Число зарегистрированных дехканских хозяйств, ед.	51372	58313	179005	167009	172107	176524	179818	3,50 раза
Площадь сельхозугодий, тыс. га	2682,7	2624,7	2606,4	2577,2	2570,0	2580,2	2583,9	96,32
Средний размер земельного участка, га	52,2	45,0	14,6	15,4	14,9	14,6	14,4	27,59
Численность граждан занятых индивидуальной трудовой деятельности (по числу выданных лицензий и патентов)								
Всего	94,3	243,8	304,0	307,8	307,2	316,5	330,3	
из них занятые, %								
-в бытовом обслуживании	5,6	2,9	2,0	2,5	2,3	2,4	2,2	
-другими видами деятельности	32,5	61,9	72,4	71,8	78,4	79,3	79,9	

¹⁹³ Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2025.- С.223-233, 239

Согласно данным таблицы 5.4 за 2010-2024 годы соответственно общее количество предприятий по республике, по государственной, частной и коллективной собственности возросло на 2,31 раза; 4,10 раза; 2,13%, а также по прочим формам собственности на -52,26%. Также произошли изменения в общей структуре предприятий по формам собственности. Если доля государственных предприятий увеличилась на 8,1 процентного пункта, то по коллективной и частной и прочим видам собственности уменьшилась соответственно на 15,6 и 1,5 процентного пункта.

Анализ данных таблицы 5.4 также показывает, что за 2010-2024 годы количество зарегистрированных дехканских хозяйств возросло в 3,50 раза, а площадь сельхозугодий и средний размер земельного участка соответственно уменьшились на 3,68% (100,0-96,32) и 72,61% (100,0-27,39). Кроме того число малых предприятий и численность их работников за эти годы имеет тенденцию роста. Это свидетельствует о возрастании роли малых предприятий в экономике страны.

В целом, полученные результаты о численности экономических агентов за период 2010-2024гг. отражает тенденцию радикальных структурных преобразований в стране и ее регионах.

С другой стороны, при оценке функционирования и развития частного сектора должно быть исследовано его взаимодействие с местными органами государственной власти и самоуправления. Анализ показывает, что в работе местных органов государственной власти Республики Таджикистан выявлен ряд необоснованных действий при принятии решений о создании частного бизнеса на начальном этапе. Кроме того, нами выявлено, что в устранении имеющихся проблем незначительна роль международных донорских институтов.

В основном эти организации активно участвуют в реализации программ развития частного сектора в ряде отраслей сельского хозяйства: овощеводство и садоводство, особенно животноводство и птицеводство. Однако доля помощи со

стороны внешних инвестиционных и кредитных организаций в решении накопившихся проблем частного сектора недостаточны, особенно в сельском хозяйстве.

Особую роль в создании благоприятных условий для развития частного сектора играет современный механизм ценообразования и налогообложения. Обоснование, разработка и реализация механизма ценообразования, диктует учет влияния государства посредством регулирования на рынке сельскохозяйственной продукции и оказания транспортных услуг. На основе использования научно-обоснованной ценовой политики, государством решается задача стабилизации продовольственного рынка, обеспечивается конкурентоспособность производителей сельхозпродукции Таджикистана на мировых и региональных потребительских рынках.

С другой стороны, научно-обоснованный механизм ценообразования должен обеспечить конкуренцию, на основе таможенно-тарифного регулирования импорта продовольствия, использования протекционистских таможенных пошлин в стране. Возможно, также рассмотреть вопрос о квотировании по отношению некоторых иностранных товаров.

Поэтому, в качестве эффективного сценария формирования благоприятных условий для развития ЧС мы рассматриваем разработку и реализацию научно-обоснованного механизма налогообложения. Используя налоговый механизм, государственные структуры воздействует на экономические интересы сельскохозяйственных и других товаропроизводителей, так как именно налоговый механизм считается основным ведущим методом управления частного сектора. С другой стороны, совершенствование налогового механизма должно предусматривать обоснованный уровень ставки различных видов налогов, а также обеспечить их стабильность.

На наш взгляд, установление фиксированной величины ставки налога за определенный период времени позволяет руководителям частных предприятий разработать производственную программу оказания услуг с учетом имеющихся условий взимания налогов и рыночного спроса. В целом это обеспечивает стабильную ПХД и финансовую деятельность ЧП, а также позволяет планировать величину инвестиций при производстве и переработке выращиваемой продукции и оказываемых услуг.

С другой стороны, в качестве эффективного механизма создания условий для развития частного сектора считаем предоставление налоговых льгот в виде пониженных ставок налогообложения, которые оказывают существенное влияние на инвестиционную активность предприятий, а также способствуют развитию различных видов деятельности, что обеспечивает получение максимума прибыли.

В целом предоставление налоговых льгот имеет мультипликативный характер и создает необходимые условия для развития частного бизнеса во всех сегментах сферы услуг (пассажирский транспорт общего пользования, бытового, медицинского, физкультурно-спортивного, туристического, санитарно-оздоровительного, торгового обслуживания и другие). Кроме того, предоставление налоговых льгот хозяйствующим субъектам, налоговыми органами строго контролируется.

Мы считаем, что при создании благоприятных условий для развития частного сектора следует учитывать различные территориальные, демографические, экономические, природно-климатические, технико-технологические, а также стихийные бедствия. Это, прежде всего, относится к сельскому хозяйству. Поэтому важным следует считать внедрение механизма обязательного госстрахования имущества сельхозпроизводителей.

Вместе с тем рост величины страховых взносов со стороны страховых фирм, привело к уменьшению числа бизнесменов в сельской местности Республики Таджикистан.

С другой стороны, целесообразно внедрение механизма добровольного страхования. Данный механизм требует господдержки страхования в сельском хозяйстве и других отраслях и сфер экономики страны, в виде субсидий из госбюджета при уплате определенной части страховых взносов производителям сельхозпродукции, товаров, работ и услуг, особенно дехканским хозяйствам и сельскохозяйственным кооперативам.

Таким образом, предлагаемый механизм страхования частных предприятий сельского хозяйства и других экономических агентов, прежде всего, будет способствовать созданию необходимых финансовых условий для развития частного сектора, а также стабилизировать состояние продовольственного рынка в Республике Таджикистан и ее регионах.

Другим важным направлением является освобождение от таможенных налогов и выплат при импорте оборудования и строительного материала для туристических сооружений. Кроме того, туристические компании в течение 5 лет своей деятельности освобождены от выплаты налогов от прибыли в Республике Таджикистан.

В Республике Таджикистан одна из задач, требующая своего решения и необходимая для развития важного сегмента сферы услуг, туризма является повышение уровня и качества пассажирского обслуживания со стороны Государственной авиакомпании «Таджик-Эйр» и Государственного унитарного предприятия «Рохи охани Тоҷикистон», также частных пассажирских автотранспортных предприятий.

Установлено, что устаревший технический парк, неукomплектованность системы управления и трудное финансовое положение препятствуют развитию транспортного обслуживания. Поэтому для того, чтобы обеспечить техническое восстановление этих компаний и предприятий принято решение об освобождении от выплаты таможенной пошлины и дополнительной прибыли ввоз самолетов, локомотивов и современных пассажирских вагонов¹⁹⁴.

¹⁹⁴ www.president.tj (дата обращения 15.12.2024)

В целом, реализация выделенных подходов, механизмов и рекомендаций позволяет формировать благоприятные социально-экономические условия для развития частного сектора и основных его сегментов в сфере услуг, которые обеспечивают экономический рост, создают новые рабочие места, а также улучшается уровень жизни населения страны, ее областей, городов, сельских и горных районов.

5.2. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора и пассажирского автомобильного транспорта общего пользования

В современных условиях инновационного развития Таджикистана наблюдается рост сферы услуг и особенно его частного сектора по сравнению с другими отраслевыми составляющими народного хозяйства.

Важно заметить, что национальная экономика Таджикистана непосредственно связана с развитием рыночных отношений в национальной экономике и частного сектора, учитывая обеспечение роста ВВП, где важную роль играет частный сектор.

Эффективное управление рынка услуг частного сектора предусматривает разработку стратегии государственного регулирования системы оказания услуг, особенно при развитии рынка услуг частного сектора, особенно частного транспорта.

Опыт показывает, что для характеристики развития объема оказываемых услуг важным считается изучение динамики платных услуг, оказанных всеми субъектами экономики населению. Этот вопрос нами изучен в параграфе 2.2 диссертационной работы.

Другим важным показателем, характеризующим развитие частного сектора является изучение динамики удельного веса платных услуг населению, оказываемые различными собственниками Республики Таджикистан (табл.5.5 и диаграмма 14).

Таблица 5.5

Динамика удельного веса платных услуг населению, оказываемые различными собственниками Республики Таджикистан за 2010-2024 годы¹⁹⁵

№ пп	Показатели	2010г.	2015г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	Отклонение +: - п.п.
1.	Платные услуги, всего	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	-
1.1.	государственная собственность	20,76	11,71	21,39	23,14	21,36	19,19	17,93	-4,46 пп
1.2	негосударственная собственность	79,24	88,29	78,61	76,87	78,64	80,81	82,07	+4,46 пп
2.	Всего услуг пассажирского транспорта	1073,5	1741,0	1394,2	1376,9	3879,2	4555,3	5191,6	3,72 раза
2.1.	Государственная собственность, всего	202,7	248,9	392,1	328,4	462,6	469,6	223,7	57,05%
2.2.	Удельный вес в общем объеме платных услуг (в %)	18,88	14,3	28,12	23,85	11,93	10,31	4,31	- 14,57 пп
2.3.	Негосударственная собственность, всего	870,8	1492,1	1002,1	1048,5	3416,6	4085,7	4967,9	4,9 раза

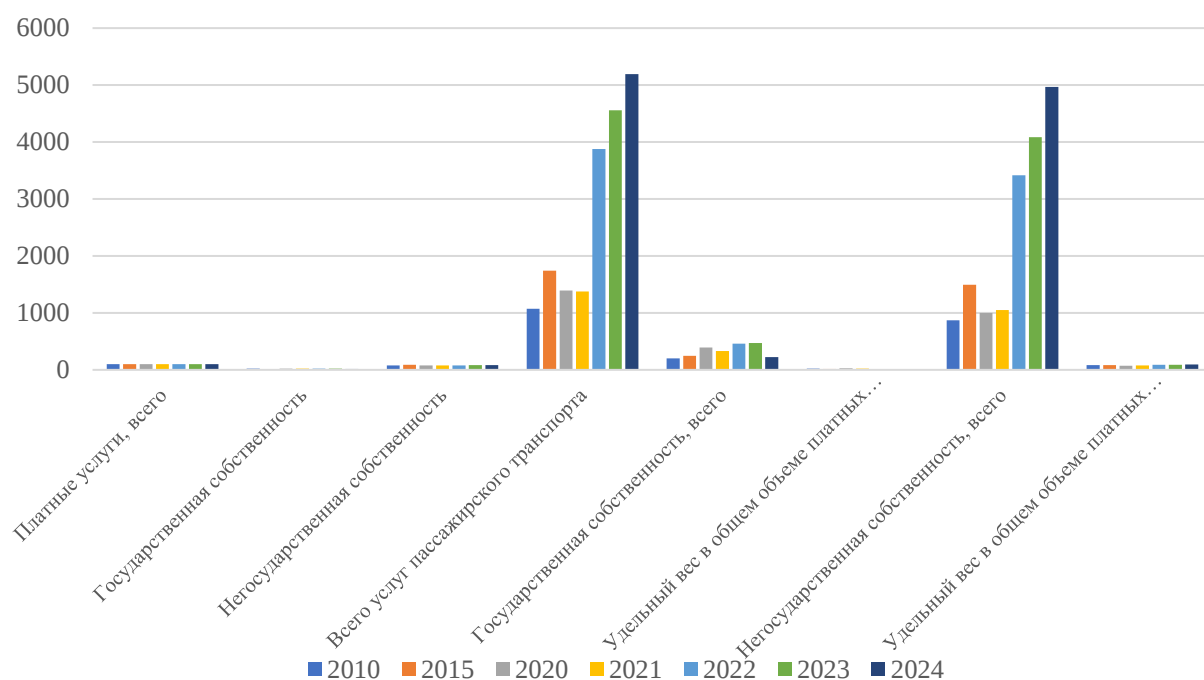


Диаграмма 14 - Динамика удельного веса платных услуг населению, оказываемые различными собственниками Республики Таджикистан за 2010-2024 годы

¹⁹⁵ Источник: Статистический ежегодник Республики Таджикистан. - Душанбе: АСПРТ, 2025.-442.-С.364.

Как видно из таблицы 5.5 и диаграммы 14 за анализируемый период, доля государственной собственности сократилась на (20,76-17,93) 4,46 процентного пункта, а доля негосударственной собственности возросла (82,07-79,24) на 4,46 процентного пункта.

Кроме того, нами проведен мониторинг услуг пассажирского транспорта. Установлено, что в целом услуги пассажирского транспорта возросли в 3,72 раза. При этом госсобственность на 57,05% и негоссобственность в 4,90 раза, а доля госсобственности сократилась на 14,57 процентного пункта, и негосударственная собственность возросла на 14,57 процентного пункта

На основе мониторинга установлено, что наибольший удельный вес в структуре негосударственной собственности составляет доля частного сектора в целом и на частный пассажирский автомобильный транспорт, в частности. Это свидетельствует о росте объема оказываемых услуг частным сектором во всех регионах республики.

Сейчас частные предприятия практически вышли из-под юрисдикции государства, и это усложняет их организацию управления. Поэтому местные органы исполнительной власти должны направить свою работу для стимулирования и их поддержки, особенно в значимые сферы деятельности.

С другой стороны, целесообразно выделить такие направления активизации рынка услуг частного бизнеса в новых инновационных условиях:

- проведение модернизации структуры оказываемых услуг для обеспечения их качества согласно требованиям;
- создание требуемых условий с учетом конкуренции, учитывая близость размещения объектов к месту жительства и работы;
- формирование новых форматов предприятий/организаций, а также применение прогрессивных форм предоставления сервиса;
- рациональное использование производительности имеющихся мощностей, а также проведение их технической оснащенности применяя современных инноваций и средств цифровизации;

- разработка рационального режима работы предприятий, учитывая сезонность спроса жителей в услугах и др.

Опыт показывает, что решение проблем государственного регулирования рынка услуг частного сектора, связано с уровнем состояния и развития. В этих условиях Хукуматы недостаточно уделяют внимания в обеспечение развития потребительского рынка и хозяйственного механизма. Поэтому они должны направить свою работу для совершенствования концепции регулирования рынка и поддержки частного сектора, учитывая традиции и национальные особенности Таджикистана.

Особенно важным считаем реализацию мер по реализации госпрограммы демонополизации экономики, создания условий для развития конкурентных преимуществ в базовых отраслях и сферах народного хозяйства. Адресную помощь необходимо оказать семейному предпринимательству в регионах республики используя имеющийся опыт¹⁹⁶.

В целом развитие частного сектора в перспективе зависит от роли местных органов власти и самоуправления. Здесь следует выделить роль районных и городских Хукуматов в развитии системы оказания услуг частным сектором на рынке платных услуг.

Оценивая современное состояние развития частного сектора в Республике Таджикистан, нами выделены следующие проблемы развития системы оказания услуг частным сектором:

- несвоевременное и недостаточное удовлетворение потребностей жителей в различных видах услуг, оказываемых ЧС, а также низкое качество их оказания и применения современных способов и технологий;

¹⁹⁶Восколович Н.А. Экономика платных услуг/Н.А. Восколович. - М.: ЮНИТИ, 2007. -399с.; Раджабов Р.К. Развитие рынка оказания платных услуг населению в Таджикистане// Вестник ТНУ Серия экономических наук.- Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). –С.43-47; Солиев А.А., Рахимзода Б.К. Совершенствование механизма госрегулирования рынка платных услуг// Вестник ТНУ. (научный журнал). - Душанбе: «Сино» 2015, №2/8(181). – С. 279 – 285.

- отсутствие приоритетного удовлетворения первоочередных потребностей населения в территориальных преобразованиях, особенно в сельской местности;
- неэффективное размещение ЧПСУ и организаций на территории городов, районов и крупных населенных пунктах, особенно в горной местности;
- ценовая недоступность многих видов платных услуг, оказываемых частным сектором и др.

Анализ некоторых работ¹⁹⁷ показывает, что вопросы регулирования сферы услуг частного сектора имеет важнейшее значение для местных Хукуматов и это требует координации действий по вопросу развития системы предоставления услуг различным слоям населения в условиях регионов страны, а также совершенствование управленческих функций, координации и развитию предпринимательской деятельности на потребительском рынке создавая специальные подразделения в структуре Хукуматов.

Важным при этом считаем предоставление льгот в части обязательных платежей и уплаты налогов в местные бюджеты, льгот по уплате аренды за использование помещений, а также применение льготных тарифов на тепловую и электрическую энергию и другие.

С другой стороны, необходимо «...усилить работу по лицензированию частного бизнеса, используя экономико-административные методы регулирования»¹⁹⁸.

Кроме того, необходимо обратить внимание на сертификацию видов, оказываемых услуг: «оформление и выдача документов, подтверждающие качество оказываемых услуг (например: ТО и Р автомобилей и др.)», а также оказание социально-значимых видов услуг, внедрение частично платные/

¹⁹⁷Раджабов Р.К. Развитие рынка оказания платных услуг населению в Республике Таджикистан// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук.-Душанбе: «Сино», 2014, № 2/4 (138). – С.43-47; Раджабов Р.К., Ходжаева Р.Х. Роль регионального потребительского комплекса в повышении уровня жизни населения // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. №2/3(111)-2013.- Душанбе: «Сино»,2013.- С.203-207.

¹⁹⁸Раджабов Р.К., Ходжаева Р.Х. Роль регионального потребительского комплекса в повышении уровня жизни населения // Вестник ТНУ. Серия экономических наук. №2/3(111)-2013.- Душанбе: «Сино»,2013.- С.203-207; Солиев А.А., Рахимзода Б.К. Совершенствование механизма госрегулирования рынка платных услуг// Вестник ТНУ. (научный журнал). - Душанбе: «Сино» 2015, №2/8(181). – С. 279 - 285.

бесплатные методы их оказания, а также совершенствование механизма финансирования в сфере частного сектора.

Решение поставленных задач требует обоснования и разработки концепции и перспективных программ развития частного сектора в отраслевых составляющих сферы услуг¹⁹⁹, которая предусматривает:

- Обоснование, разработку и принятие Закона Республики Таджикистан «О платном обслуживании населения частным сектором».
- Введение изменений, принятие нового классификатора услуг, оказываемых частным бизнесом.
- Формирование городского и районного заказа по обслуживанию жителей со стороны малых частных предприятий и индивидуальных предпринимателей.
- Реализация программы подготовки, переподготовки и повышения квалификации кадров для частного сектора.
- Усиление требований по представлению статистической отчетности для малых частных предприятий и организаций.
- Проведение мониторинга и переписей малых частных предприятий и организаций, а также индивидуальных предпринимателей в сферы услуг и ее сегментов.
- Разработка норм, социальных нормативов, регламентирующие деятельность ЧС в сфере услуг в регионах и др.
- Разработка новых схем размещения объектов рынка услуг частного сектора в регионах, а также улучшение работы по лицензированию, сертификации и стандартизации оказываемых услуг частным сектором и индивидуальных предпринимателей.

¹⁹⁹Восколович Н.А. Экономика платных услуг/Н.А. Восколович. - М.: ЮНИТИ, 2007. -399с.; Солиев А.А., Рахимзода Б.К. Совершенствование механизма госрегулирувания рынка платных услуг// Вестник ТНУ (научный журнал). - Душанбе: «Сино» 2015, №2/8(181). – С. 279 – 285.

- Создание сети малых частных инновационных предприятий по оказанию отдельных видов услуг для социально незащищенных слоев населения в региональном масштабе.
- Активизация работы общественных ассоциаций, организаций и других структур в частном секторе.
- Обоснование, разработка и реализация стратегии комплексного госрегулирования развития рынка услуг частного сектора и транспортной сферы.

В целом, реализация выделенных направлений, требует использования финансовых средств, особенно механизма частно-государственного партнерства (ЧГП).

Поэтому в условиях развития рыночных преобразований, взаимодействие между Хукуматами и субъектами рынка должно строиться на основе взаимовыгодных экономических отношениях на рынке услуг частного сектора.

В Республике Таджикистан, как и в других странах мира, частный сектор развивается и успешно взаимодействует как с государственными, так и негосударственными сферами народного хозяйства. На основе изучения статистических материалов установлено, что за 2010-2024 годы количество государственных предприятий по сравнению с 2010 годом возросло -4,09 раза, частная и коллективная собственность в 2,13 раза. Если удельный вес частных и коллективных предприятий в 2010 году составлял 85,8%, то в 2024 году - 79,02%²⁰⁰. Следует заметить, что в республике частный сектор преимущественно охватывает малые предприятия в сфере услуг, в том числе ее секторов: пассажирский автотранспорт общего пользования, розничная торговля, бытовое обслуживание, в посреднической деятельности и др.

Экономические методы управления используются в качестве основных рычагов регулирования деятельности малых частных предприятий на территориально-административном уровне²⁰¹. В этих условиях Хукуматы не

²⁰⁰Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ, 2025.-442с.-С.227.

²⁰¹Солиев А.А., Рахимзода Б.К. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка платных услуг// Вестник Таджикского национального университета. (научный журнал). - Душанбе: «Сино» 2015, №2/8(181). – С. 279 – 285; Хаксевер К., Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и

имеют права оказывать влияние на низовые звенья управления. Исходя из этого в качестве основного инструмента влияния роли Хукумата на развитие малых частных предприятий/ организаций рассматриваем: «обоснование, определение и удовлетворение заказа; совершенствование налоговой политики, механизм ценового и кредитного регулирования; выпуск ценных бумаг и др. Также необходимо рассчитать параметры, характеризующие создание новых, модернизации действующих малых частных предприятий по предоставлению услуг населению, учитывая происходящие изменения.

Структура системы регулирования частного сектора нами представлена на рисунке 27.

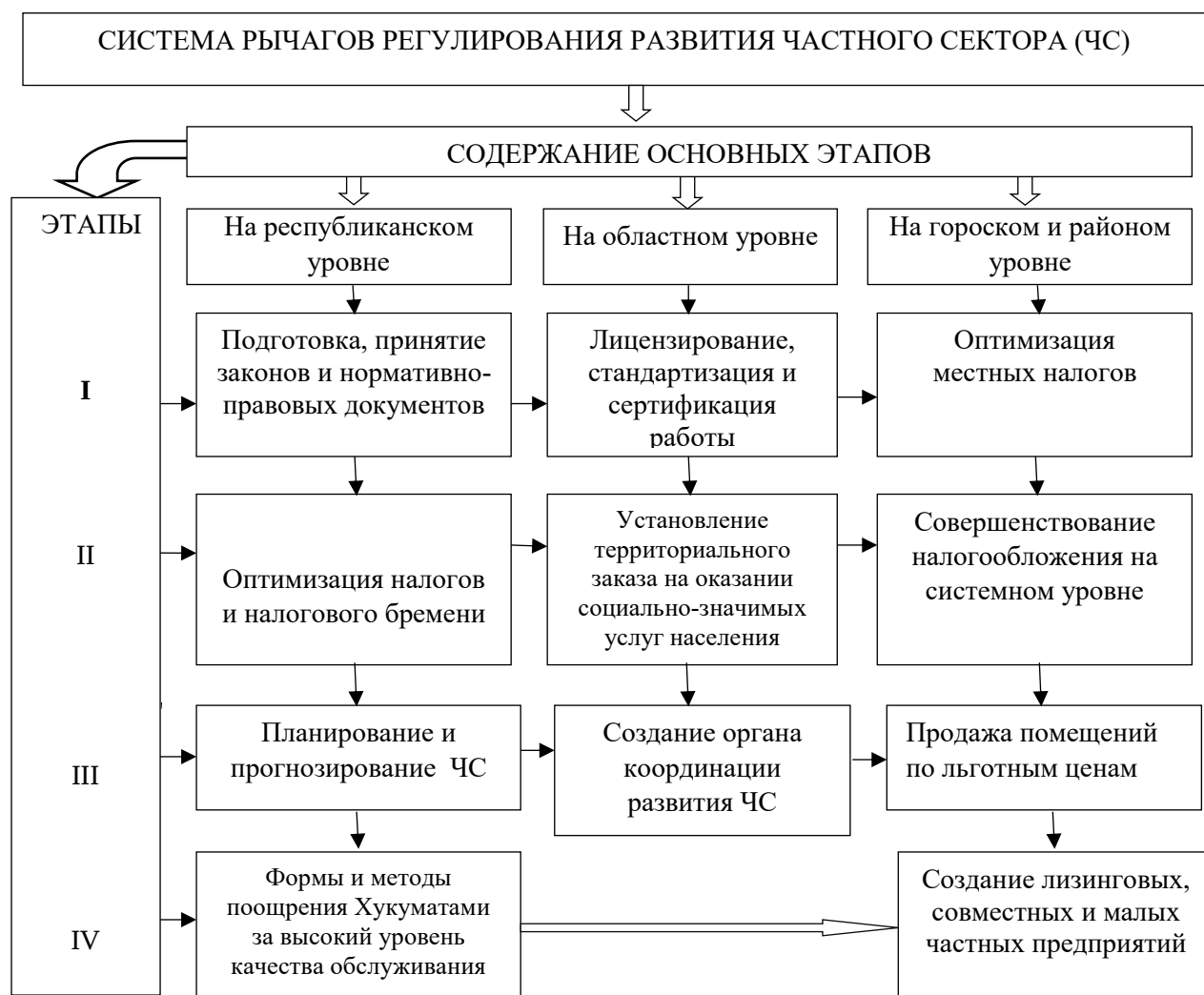


Рисунок 27 – Структура системы рычагов механизма государственного регулирования развития частного сектора в Республике Таджикистан

Другим важным направлением является решение вопроса о размере малых частных предприятий сферы услуг, формирование требуемой инфраструктуры, развитие частного предпринимательства в территориальных образованиях страны. Эту задачу следует решить на основе создания корпоративных организаций, ассоциаций и предпринимательских объединений.

Особое место при организации управления транспортной деятельности занимает Закон «О разрешительной системе», который «...направлен на обеспечение соблюдения положений стандартов, разрешительных условий, квалификационных требований и условий, обеспечение защиты прав и интересов лиц, общества и государства»²⁰².

Кроме того, в республике успешно реализуется Закон Республики «О лицензировании отдельных видов деятельности»²⁰³ и на его основе проводится лицензионная деятельность и особенно в транспортной сфере.

Результаты анализа выданных лицензий по лицензируемым видам деятельности в области транспорта Республики Таджикистан представлены в таблице 5.6.

Таблица 5.6

Анализ выданных, лицензий по лицензируемым видам деятельности в области транспорта Республики Таджикистан

№ пп	Наименование лицензируемых видов деятельности	Количество выданных лицензий по годам, единиц							Темпы роста, %
		2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.	2024г.	2025г.	
1.	Частный пассажирский автотранспортом	900	814	695	841	976	1129	584	64,89
1.1	Микроавтобус	504	638	556	103	107	66	111	22,02
1.2	Автобус	-	-	-	17	10	4	3	17,65*
1.3	Легковой такси	396	176	139	321	859	1059	410	103,54

²⁰² Закон Республики Таджикистан «О разрешительной системе» (в редакции Закона РТ от 27.12.2023 №2015, от 20.06.2024 № 2056) Принят постановлением МН МОПТ от 7 июня 2023 года, №1018 Одобрен Постановлением ММ МОПТ от 16 июня 2023 года, №385.

²⁰³ Закон Республики Таджикистан о лицензировании отдельных видов деятельности (Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан, 2004 г., №5, ст. 348; 2005 г., №3, ст. 120; 2006 г., №7, ст. 343; 2007 г., №6, ст. 433; 2008 г., №1, ч. 2, ст. 14, №6, ст. 457; №10, ст. 816; 2009 г., №3, ст. 78, №5, ст. 326, № 9- 10, ст. 544; 2010 г., №12, ч. 1, ст. 821; 2012 г., №12, ч. 1, ст. 1005; 2013 г., №3, ст. 193, №11, ст. 787; 2014 г., №7, ч. 2, ст. 406, ст. 407, №11, ст. 666; 2015 г., №3, ст. 206, ст. 213, №11, ст. 967; 2016 г., №5, ст. 369, №7, ст. 631, №11, ст. 885; Закон РТ от 30.05.2017 г., №1434; от 20.06.2019 г., №1625; от 04.07.2020г. №1712).

2.	Перевозка железнодорожным транспортом	10	23	30	34	34	10	20	2,00 раза
3.	Техническое обслуживание и ремонт на автомобильном и железнодорожном транспорте (частные)	362	297	284	429	666	757	529	146,13
4.	Деятельность пассажирских терминалов (государственные)	-	10	9	6	4	1	5	50,00**
5.	Проектно-изыскательская работа, строительство, ремонт и реконструкция дорог и сооружений	41	60	78	61	47	24	29	70,73
	Всего	2213	2028	1800	1818	2707	3053	1696	76,64

Источник составлено на основе данных Министерство транспорта Республики Таджикистан.- Душанбе, 2025.-65с. Примечание *2024г. к 2022г.; **2024г. к 2020г.

На основе результатов таблицы 5.6 установлено, что за рассматриваемый период темп роста общего числа выданных лицензий по видам деятельности в области транспорта Республики Таджикистан составляет 76,64%, а за 2023г. к 2019г.-137,96%. При этом темпы роста выданных лицензий частному пассажирскому автотранспорту, микроавтобусов, автобусов, легкой такси, перевозки железнодорожным транспортом, ТО и Р транспортных средств, деятельность ПТ и проектно-изыскательной работы, строительство, ремонт и реконструкция дорог и сооружений соответственно составляет 22,02%, 17,65%, 103,54, 2,0 раза, 146,13, 50,00 и 70,73%.

Неравномерный рост параметров связан с тем, что лицензии даются бессрочно. Такая же картина наблюдается в региональных транспортных инспекциях Республики Таджикистан.

Мы считаем, что создание этих структур позволяет ЧПСУ эффективно использовать ресурсы для получения положительного результата, а также улучшить качество оказываемых услуг.

В связи с этим целесообразным считаем в структуре Хукумата создать специальный орган для решения Электронного правительства и развития ЧГП, а также привлечения лизинговых компаний.

Таким образом, совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора и услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования, способствует формированию новых рабочих мест, повышению результативности оказания платных услуг и уровня жизни населения Таджикистана.

5.3. Перспективы инновационного развития услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан

Мировой опыт свидетельствует о том, что в Республике Таджикистан частный сектор рассматривается как подсистема национальной экономики, для формирования условий повышения уровня жизни населения, обеспечения конкурентоспособности частного сектора на рынке услуг, устранения противоречий между властью и этим сектором, а также оценки влияния факторов, воздействующих на остроту проблем частного бизнеса, особенно в деятельности местных органов исполнительной власти.

В настоящее время формирование и развитие ПО между ЧС экономики и государством является приоритетным направлением. Партнерские отношения между ЧС и государством являются важнейшей основой функционирования экономики различных стран, в том числе Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР)²⁰⁴.

Анализ экономической литературы²⁰⁵ показывает, что ПО охватывают различные виды деятельности, действующих лиц на основе использования возможности ЧС и государства с целью снижения издержек; повышения

²⁰⁴http://oecd.ru/org/rusweb/rusfeder/5/18/muennster/rev2_ru.htm (дата обращения 25.02.2026г.).

²⁰⁵Раджабов Р.К. Выбор эффективных форм финансово-кредитной поддержки предприятий малого и среднего предпринимательства/Р.К.Раджабов//Вестник ТНУ. Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2014, № 2/11 (155). –С.74-79.

качества предоставляемых услуг, а также совершенствования механизма их оказания.

Кроме того ПО между частным сектором экономики и государством должны быть определены основные позиции, а также обоснованы новые пути организации эффективной работы друг с другом в современных условиях²⁰⁶.

Поэтому мы выделяем следующие проблемы и направления стратегии, которые должны способствовать созданию условий для формирования и развития ПО между государством и ЧС в Республике Таджикистан:

1. Наличие препятствий на пути формирования и развития ПО между государством и ЧС

Во многих странах мира условия формирования ПО не соблюдаются. При этом взаимодействие Правительства с ЧС имеет форму бюрократического вмешательства, без понимания экономической оценки подобного вмешательства.

Обычно ПО между государством и ЧС неправильно используются когда, проблема исключительно касается частного интереса. Указанный процесс наблюдается во многих странах и принимает форму коррупции, а также появилось недоверие между ЧС и государством.

2. Создание условий для формирования и развития ПО между ЧС и государством.

Анализ показывает, что существуют препятствия, которые важны при формировании и развитии ПО. Их можно устранить, если эти отношения работают в условиях сильного гражданского общества на основе долговременного поэтапного подхода. При этом решающий вклад могут внести в этот процесс международные организации.

3. Усиление работы по противодействию коррупции.

²⁰⁶ Раджабов Р.К. Выбор эффективных форм финансово-кредитной поддержки предприятий малого и среднего предпринимательства/Р.К.Раджабов//Вестник ТНУ. Серия экономических наук. - Душанбе: «Сино», 2014, № 2/11 (155). –С.74-79.

В современных условиях коррупция является серьезной проблемой, способствует нарушить стабильность и безопасность в обществе, подрывая демократические ценности, создавая угрозу социальному, политическому и экономическому развитию. Решить эту проблему возможно только путем создания эффективной системы базирующейся на верховенстве закона. Важным механизмом решения данной проблемы является принятие Конвенции ОЭСР по борьбе с взяточничеством государственных чиновников при совершении сделок в области международных экономических отношений.

Другим направлением борьбы с коррупцией является обмен информацией и опытом работы на национальном, региональном и международном уровнях, а также проведение мероприятий отдельными странами, международными и общественными организациями. Следует выделить опыт Анти-Коррупционной Кольцевой Системы ОЭСР Онлайн, которая представлена в Интернете на сайте²⁰⁷, в работе которой принимает участие ряд организаций, как частных, так и государственных.

Важным также считаем достижение участия частного сектора в борьбе с коррупцией на основе деловой честности, прозрачности в коммерческих отношениях, учитывая требования Кодекса Делового поведения и профессиональных стандартов.

4. Развитие корпоративного управления.

Это направление является одним из возможностей для государства более активно налаживать ПО с частным сектором на основе создание специальных органов, занимающихся их поддержкой. Здесь следует выделить таких партнеровв ЧС: Агентство содействия инвестициям занимается иностранными компаниями, осуществляющими прямые инвестиции и Агентство по поддержке малого и среднего предпринимательства.

Кроме того, выделяем пути поддержки корпоративного управления посредством развития современных образовательных инструментов и их

²⁰⁷ www.oecd.org. (дата обращения 24.02.2026г.)

использования в деловых и судебных секторах экономики, учитывая сложности применения законов и приказов, регламентирующих эту сферу

5. Реформа юридического сектора.

В условиях процветания коррупции учреждения юридического сектора, включая судебную власть, обвинителей, судебных исполнителей и частную адвокатуру слабы и неспособны к исследованию и преследованию по суду преступной деятельности. Важна независимая судебная власть с целью проверки против произвольных правительственных действий, которые затрагивают частный сектор. Становление механизмов для решения частных коммерческих споров и давление на местные и иностранные арбитражи. При этом решение суда является критичным как для поощрения рыночной экономики, так и для климата, благоприятного для иностранных инвестиций, что, в целом, обеспечивают экономический рост. При этом необходимо большее количество образовательных и других государственно-частных программ, чтобы поощрить развитие демократических учреждений, политика должна быть принята, чтобы поощрить беспристрастные, предсказуемые и прозрачные юридические правила для судей, обвинителей и поверенных.

6. Развитие структуры поддержки частного сектора.

Особенно важным в условиях развития рыночных отношений считаем необходимость достижения значительного прогресса в ПО между ЧС и государством на местном уровне.

Опыт показывает, что в странах ОЭСР Правительство поддерживает деятельность местных организаций, которые занимаются вопросами экономического развития и продуктивной занятости населения, а также создают подобные агентства. Эти организации разрабатывают стратегию развития, проводят мероприятия в экономической и политической сферах и оказания услуг ЧС с учетом потребности местных клиентов. В трудонасыщенных районах ПО между ЧС и государством в основном направлены на решение проблем продуктивной занятости населения на рынке труда, мероприятий по изменению

размещения производств, а также решение проблемы охраны окружающей среды.

В целом для получения положительного результата от использования потенциала ПО на местном уровне, необходимо еще многому научиться на основе проведения экспериментов.

7. Совершенствование механизма ПО между ЧС и государством на основе обеспечения элементами инфраструктуры и оказания услуг.

Обеспечение элементами инфраструктуры и эффективное оказание услуг государственными организациями являются неременным условием успешного обеспечения устойчивого роста. Здесь следует выделить совершенствование политики в области борьбы с конкурентами, а также выполнение государственного заказа и поставок на основе обеспечения открытой и честной процедуры проведения торгов. Также необходимо содействовать появлению новых предпринимателей, принятию использования инновационно-коммуникационных технологий, передачи им важнейших функций по оказанию различных видов услуг на основе обеспечения прозрачности, качества и эффективности с целью развития этих ПО.

8. Организации, представляющие интересы частного бизнеса в структуре управления государства.

В основном ПО между ЧС и государством строятся на основе имеющихся каналов взаимодействия. Вклад ЧС в реализацию государственной политики должен проводится и законодательно оформляться соответствующими промежуточными структурами с тем, чтобы взаимодействие между предприятиями и правительством было эффективным. Поэтому эффективным считаем создание ассоциаций деловых кругов, учитывая экономические интересы с целью улучшения отношений между частным сектором и государством. Здесь важно выделить роль «Совета по предпринимательству при Президенте Таджикистана, Государственного комитета по инвестициям и государственного имущества Республики Таджикистан, Фонда поддержки малого предпринимательства, Областных фондов поддержки малого и среднего

предпринимательства, Комитета профсоюза работников малого и среднего предпринимательства, Торгово-промышленной палаты, ГУ «Центр реализации проектов ГЧП» и другие».

В целом, можно сформулировать вывод о том, что реализация выделенных направлений способствует формированию необходимых условий, для улучшения ПО между государством и ЧС в Таджикистане.

Вместе с тем для развития частного сектора посредством малого и среднего предпринимательства отрицательно влияет несовершенство антимонопольного законодательства в этой сфере. Поэтому существенным аргументом является информационное обеспечение деятельности частных предприятий, развитие телекоммуникационной инфраструктуры, Интернета и создания обслуживающих центров.

Кроме того, в настоящее время, назрела необходимость в совершенствовании организационного обеспечения развития и функционирования частного бизнеса в сфере услуг. Мы выделяем такие направления относительно создания условий для кооперирования частного сектора с другими отраслями и координации их работы, как оказание поддержки в получении государственных заказов, развитие лизингового предпринимательства; поддержка развития социальной инфраструктуры частных предприятий, развитие цифровизации, всестороннее развитие кооперации между самими предприятиями, а также использование франчайзинга, аутсорсинга и развитие совместного предпринимательского партнерства и кооперации.

В условиях инновационного развития «...услуг частных предприятий автомобильного транспорта общего и реализация стратегий зависит от принятия решений на основе их анализа и оценки вариантов»²⁰⁸.

²⁰⁸Раджабов 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; Раджабов Р.К. Интеграция науки, образования и бизнеса – новая парадигма формирования экономики инноваций в Республике Таджикистан/Р.К. Раджабов, Б.Х. Нурдинов// Экономика Таджикистана, № 4.2020.-С.24-28; Раджабов Р.К., Буриев Б.М., Низомиддинов С.Ш. Оценка вклада информационного потенциала в формирование валового внутреннего

Опыт показывает, что многие ученые в качестве «основного метода решения для альтернативного выбора варианта решений рекомендуют использование метода матричного анализа иерархии (МАИ)»²⁰⁹. При этом выбор вариантов проводится на основе анкетного опроса и выделенных критериев иерархии. Для этого нами произведен опрос ученых и специалистов, работающих в системе транспорта и АТП, оказывающие пассажирские автотранспортные услуги в городах республики.

Согласно применяемой методики «метод анализа МАИ» целесообразно выделить этапы его применения в практике частных предприятий и основные этапы нами выделены в таблице 5.7.

Таблица 5.7

Этапы проведения метода МАИ

Этапы анализа	Задачи анализа
Планирование	Нахождение и отбор критериев по выбору приоритетных направлений инновационного развития услуг предприятий городского автомобильного транспорта
Разработка модели выбора приоритетов	Разработка модели отбора альтернатив на основе уточнённых критериев
Определении критериев	Расчет оценочных критериев по выбранным альтернативам
Оценка показателей матрицы	Оценка параметров матриц парного сравнения по каждому альтернативу
Сформирование вариантов инновационного развития	Выбор оценочных альтернативных критерии и их расчет с целью принятия решений при выборе вариантов инновационного развития услуг предприятий частного автотранспорта

Источник: составлено авторами на основе²¹⁰.

продукта в Республике Таджикистан// Учёные записки ХГУ Серия естественные и экономические науки. №2(57)-2021.-С.156-162; Раджабов Р.К., Ашуров Н.А. Развитие транспортно-логистической инфраструктуры в Таджикистане//Логистика и её преимущества в развитии транспортных сообщений Таджикистана с государствами региона. Материалы межд. науч.практ. конф. Министерство транспорта Республики Таджикистан (г. Душанбе, 18-19 октября 2022г.). -Душанбе: Минтранс, 2022. - 172 с.- С.121-124; Раджабов Р.К., Комилов С.Дж., Абдуева С.З. Основы развития саморегулируемых организаций в сфере жилищно-коммунальных услуг. Монография.-Душанбе: ТНУ, 2023.-180с.; Раджабов Р.К. Роль таможенно-транспортного кластера в обеспечении развития Республики Таджикистан в условиях цифровизации/ Н.Р.Раджабова, Р.К. Раджабов //Таджикистан и современный мир №1(89)2025.-Душанбе: ЦСИ, 2025.-С.105-113; Раҷабов Р.К., Раҷабов К.Р. Парадигмаи рушди комплекси нақлиёти Тоҷикистон дар шароити рақамикунонии иқтисодиёт //Таджикистан и современный мир №4(92)2025.-Душанбе: ЦСИ, 2025.-С.105-113.

²⁰⁹ Карманов В.Г. Моделирование в исследовании операций / В.Г. Карманов, В.В. Федоров. – М.: Твема, 2006. – 254 с.

²¹⁰ Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий/Т.Саати: пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1993. -53с.- С.51.

Используя оценивающие критерии проводим сравнение и производим альтернативный выбор направлений оказания услуг на основе девяти балльной шкалы Т. Саати²¹¹.

Также для того, чтобы построить модели МАИ уточняем оценочные критерии и проводим выбор альтернативы на разных уровнях (табл. 5.8).

Таблица 5.8

Критерии для выбора направлений инновационного развития ЧГПАТ

	Показатели выбора	Обоз.	Описание показателя
Цель	Отбор направления развития предприятий городского автомобильного транспорта	ВПР	Определение оптимальных вариантов инновационного развития предприятий городского автомобильного транспорта 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, доверия и профессионализм работников).
	Удовлетворенность пассажиров услугами 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 уровень знаний, способность, креативность и др. качества работников и специалистов предприятий городского автомобильного транспорта
	Уровень инновационности материально-технической базы	ИМТБ	Обеспеченность предприятий городского автомобильного транспорта

²¹¹ Саати Т. Принятие решений. Метод анализа иерархий/Т.Саати: пер. с англ. – М.: Радио и связь, 1993. -53с.- С.51.

	предприятий городского автомобильного транспорта		инновационными технологиями оказания транспортных услуг
Альтернативы	Развитие новых форм организации перевозочных технологий в маршрутах	A 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	A ₂	Эффективное использование ресурсов в предприятиях городского автомобильного транспорта
	Автоматизация системы организации управления предоставления услуг предприятиями городского автомобильного транспорта населению	A ₃	Создание условий для применения современных информационно-коммуникационных технологий по организации перевозочного процесса на маршрутах, внедрение современной системы оплаты проезда, контроля качества и регулирование пассажирских перевозок

Источник: составлено автором

Полученные результаты таблицы 5.8 используются для построения дерева иерархии выбора направлений инновационного развития предприятий, а их структура представлена на рисунке 28.

На следующем этапе используя результаты экспертной оценки разрабатывается матрица попарного сравнения (табл. 5.9).

Таблица 5.9

Оценочные результаты по баллам

Критерий оценки	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ
Тарифы на услуги ЧПГАТ (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 ЧПГАТ (КУ)	7	4	1	1/7	1/5	1/8	1/7
Удовлетворенность пассажиров услугами (УУ)	5	3	7	1	1/6	1/5	1/8
Соответствие уровень параметров, установленным нормам, нормативам и стандартам (СНС)	8	4	5	6	1	1/6	1/7
Уровень квалификация работников ЧПГАТ (УК)	7	5	8	5	6	1	1/9
Уровень инновационности МТБ (ИМТБ)	8	6	7	8	7	9	1

Источник: составлено автором по результатам анкетного опроса



Рисунок 28 - Структура дерево иерархии для выбора направлений инновационного развития частных предприятий (предложена автором).

Затем определяем долю каждой критерии и с помощью MS Excel рассчитываем удельный вес критериев для выбора альтернативы инновационного развития частных предприятий в городе Душанбе (табл.5.10).

Таблица 5.10

Расчет доли критериев для выбора альтернативы

Показатели рангов парной матрицы	ТУ	ОМ	КУ	УУ	СНС	УК	ИМТБ	Сумма	W
Тарифы на услуги ПГАТ (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 ПГАТ (КУ)	7,000	4,000	1,000	0,143	0,200	0,125	0,143	12,611	0,088

Удовлетворенность пассажиров услугами ПГАТ (УУ)	5,00	3,00	7,00	1,00	0,167	0,20	0,143	16,510	0,115
Соответствие уровень показателей работы ПГАТ установленным нормам и стандартам (СНС)	8,00	4,00	5,00	6,00	1,00	0,167	0,11	24,278	0,169
Уровень квалификация работников ЧПГАТ (УК)	7,00	5,00	8,00	5,00	6,00	1,00	0,11	32,111	0,224
Уровень инновационность и материально-технической базы ПГАТ (ИМТБ)	8,00	6,00	7,00	8,00	7,00	9,00	1,00	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: расчеты автора, используя Excel

Согласно таблицы 5.10 удельный вес критериев для выбора приоритетных направлений инновационного развития деятельности предприятий составляет:

(W) ТУ-0,267 (26,7%), КУ-0,231 (23,1%), ОМ-0,207 (20,7%), УУ-0,126 (12,6%) и др.

На следующем этапе рассчитывая индекс согласованности (ИС) и отношения согласованности (ОС) нами установлено совпадение мнения экспертов, который составляет около - 99,3% или по отношению к выбранным направлениям составляет- 75,2%. Эти результаты свидетельствует о достаточном уровне согласованности между экспертами.

В завершающем этапе дается оценка полученных результатов альтернативы развития частных предприятий (табл. 5.11).

Таблица 5.11

Результаты согласованности критериев для выбора варианта альтернативы по
МАИ

Альтернативы		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		
Альтернативы		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		
Альтернативы		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
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		
Альтернативы		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
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		
Альтернативы		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
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		
Альтернативы		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
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		
Альтернативы		АНР ₁	АНР ₂	АНР ₃	Сумма	W	λ_i
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: расчеты автора, используя Excel

Используя результаты отраженные в таблицах 5.11 и 5.12 дается общая средневзвешенная оценка доли каждой альтернативы ($АНР_1$, $АНР_2$ и $АНР_3$) в виде матрицы парных сравнений (табл. 5.12).

Таблица 5.12

Результаты оценки критериев выбора варианта альтернатив

Направ- ления	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	0,073	7,27
$АНР_2$	0,373	0,237	0,335	0,272	0,210	0,261	0,290	0,071	0,269	26,92
$АНР_3$	0,552	0,696	0,604	0,667	0,712	0,682	0,621	0,088 0,115 0,169 0,224 0,320	0,658	65,81

Источник: расчеты автора, используя Excel

Полученные результаты расчета удельного веса каждой альтернативы представлены в диаграмме 15.

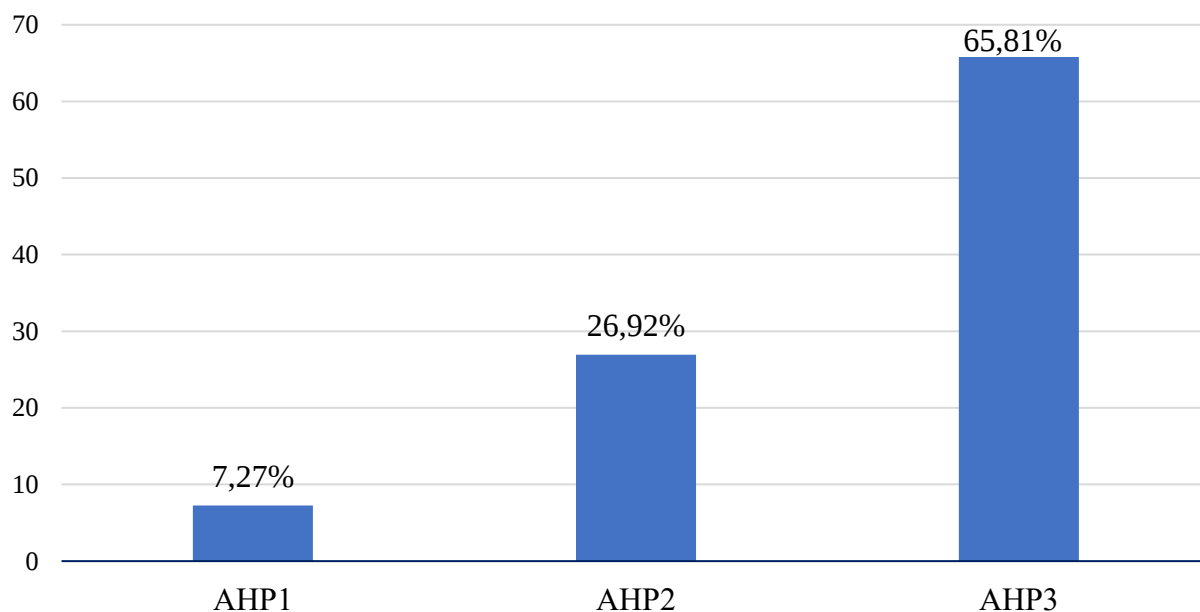


Диаграмма 15 - Результаты расчета доли альтернативы по определению направления инновационного развития частных предприятий ГПАТ
(составлено автором)

В целом, результаты проведенного анализа МАИ свидетельствует, что эффективным направлением среди рассмотренных альтернатив считается АНР₃ - Автоматизация процесса организации управления оказания услуг предприятиями ГПАТ населению – 65,81 процентов.

В новых условиях приоритетным считается обоснование и разработка стратегии устойчивого развития ЧП на рынке услуг ЧПАТОП, учитывая землепользование, воздействие транспорта, совершенствование автоматизации оплаты проезда, маршрутизация перевозок и другие.

С другой стороны, возможным считаем разработку различных сценариев развития ГПТ на основе: формирования массовых коридоров и транспортно-дорожной сети; регулирования уличного паркинга; создания транспортного холдинга и ассоциаций пассажирских перевозчиков; развития механизма ЧГП, совершенствования нормативно-правовых основ, применения электронных билетов; разработки новых стандартов по осуществлению пассажирских перевозок; организации управления каршеринга и карпунинга; развития и модернизации городских АТП; транспортной инфраструктуры; применения легкого рельсового и скоростного автобусного транспорта, строительство метро и другие.

На наш взгляд, совершенствование механизма устойчивого инновационного развития услуги ЧПАТОП проводится на основе:

- Создания условий для развития предпринимательства, улучшения маркетинговой деятельности с целью оказания конкурентоспособных транспортных услуг;
- Рационального использования материальных, трудовых, финансовых и информационных ресурсов при оказании услуг, развитие системы организации ТО и Р подвижного состава, модернизации МТБ, строительства новых современных инновационных предприятий, приобретения электроавтомобилей, а также создания зарядочных пунктов для них;
- Улучшения работы по цифровизации, сбору дохода от перевозок, оказания дополнительных услуг и оптимизации маршрутной сети;

– Развития инновационно-инвестиционной деятельности, внедрения цифровых технологий, автоматизации перевозочного процесса, а также улучшения партнерства с местными органами управленияи др.

В целом, можно сформулировать вывод о том, что реализация указанных направлений способствует обеспечить высокий уровень качества траанспортных услуг населению, создать условия для улучшения качества жизни населения при реализации НРС-2030.

В трансформационных условиях развитие частного сектора транспортной сферы страны проводиться путем реализации государственной политики, предусматривающее применение всех форм ее поддержки.

Приоритетным считаем создание «Ассоциации пассажирских автомобильных перевозчиков Таджикистана» в городе Душанбе и ее филиалов в регионах страны (рис.29), что позволяет успешно решить вопросы сертификации услуг, вопросы кредитной поддержки, лицензирования, предоставления субсидий и др.

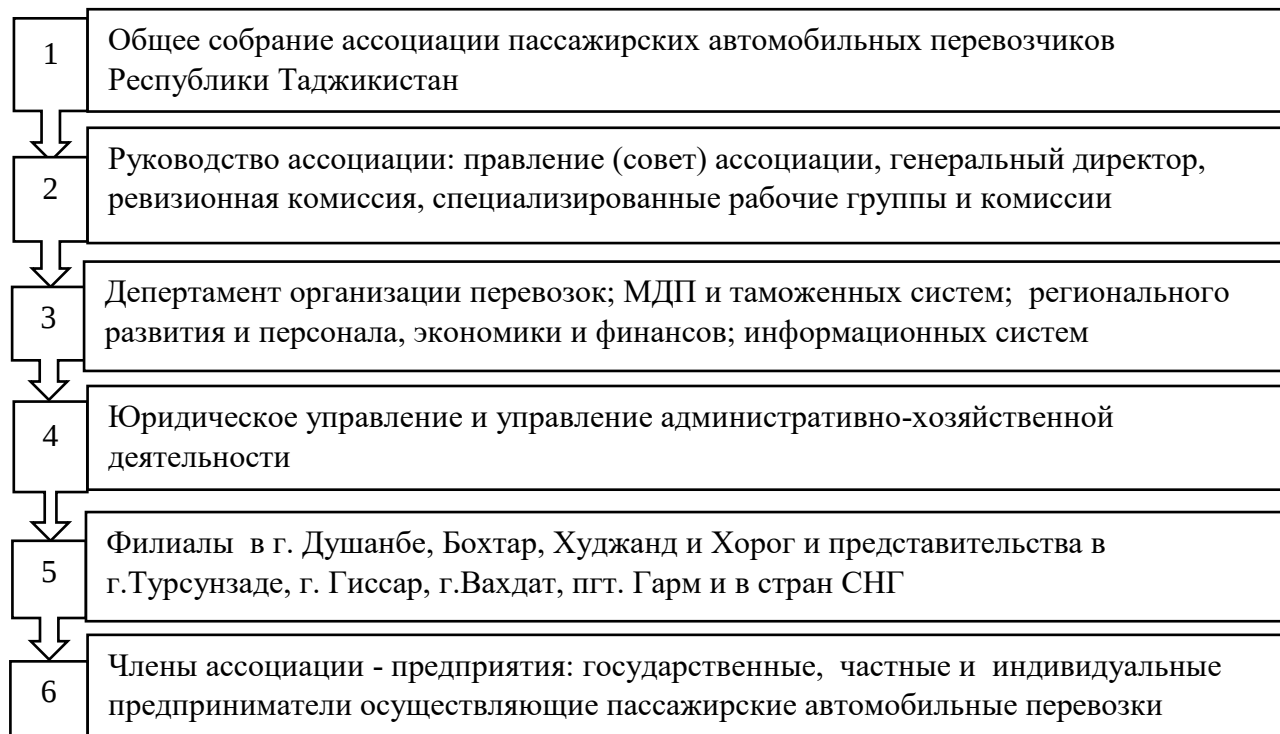


Рисунок 29 - Организационная структура ассоциации пассажирских автомобильных перевозчиков Республики Таджикистан

В целом создание указанной ассоциации играет важную роль в улучшении организации пассажирских перевозок и обеспечивает их конкурентноспособность в современных условиях развития экономики и международных связей.

Особенно важным считаем активизацию государственной системы поддержки частного сектора в сфере пассажирского автомобильного транспорта общего пользования на основе:

- Формирования системы государственных фондов поддержки частного бизнеса на основе создания институциональных институтов, в т.ч. как получателей бюджетных средств, а также укрупнения их уставных фондов;
- Выделения условий относительно технического снабжения государственных фондов, а также обоснованию и разработке мер по финансовому участию и государственной ответственности по их использованию, а также предоставлении льгот для аренды помещений и налогообложение;
- Разработки реализации целевых программ по подготовке кадров и повышения квалификации для руководящих работников;
- Создания бизнес-инкубаторов, организации лизинга оборудования, предоставления займов для приобретения основных фондов, а также создания стандартов по оказанию услуг;
- Установления требуемого перечня оказываемых услуг, бесплатно и/или на льготных (за счёт госбюджета) условиях, а также развития инфраструктурной поддержки частного сектора.

При этом местным органам государственной власти и структурам господдержки частного бизнеса отводится координирующая, связующая и регулирующая роль в выполнении возложенных задач перед всей системой и действующими предпринимательскими структурами.

Таким образом, для решения выделенных проблем и устранения препятствий на пути формирования и развития ЧС в отраслевых составляющих сферы услуг считаем целесообразным уточнение возможных приоритетных

направлений совершенствования поддержки государственной политики (табл.5.13).

Таблица 5.13

Направления совершенствования госполитики механизма поддержки частного сектора в сфере услуг²¹²

№ пп	Перечень направлений	Содержание
1.	Совершенствование нормативно-правовой базы	По результатам мониторинга действующего законодательства, совершенствовать функции Хукуматов по осуществлению контроля (надзора) за деятельностью ЧПСУ, оптимизировать нормативно-правовые основы администрирования, создавать механизм взаимодействия Хукуматов и ЧС на республиканском и областном уровнях.
2.	Обоснование и разработка финансово-кредитных механизмов поддержки частного сектора	Создать госфонд поддержки ЧС областях, районах республиканского подчинения и в г. Душанбе. Основной задачей государства в области финансово-кредитной сфере является привлечение частных кредитов и инвестиций на основе создания кредитных кооперативов, обществ взаимного кредитования, других небанковских институтов, предоставлению госгарантий по кредитам коммерческих банков субъектам ЧС, субсидированию процентных ставок
3.	Совершенствование системы налогообложения и таможенного обслуживания	Снизить налогового бремени, упростить процедур налогообложения и представления отчетности, создание благоприятных условий для легализации и развитие частного бизнеса. Совершенствование таможенного обслуживания предусматривает предоставления таможенных льгот при импорте товаров для предприятий сферы услуг в процессе проведения таможенного контроля товаров и транспортных средств
4.	Развитие информационно-коммуникационной инфраструктуры поддержки	Способствует успеху частного бизнеса на рынке, ориентирует в вопросах производства и продвижения продукции и услуг, влияет на выживаемость малых частных предприятий.
5.	Укрепление и развитие системы подготовки кадров и переподготовки кадров для частного сектора и сферы услуг	Способствует совершенствованию системы государственной поддержки частного бизнеса
6.	Осуществление антимонопольной политики и борьбы с недобросовестной конкуренции	Развитие антимонопольного законодательства и правоприменительной практики, которая обеспечивает равные условия конкуренции, отказ от дискриминации любых участников рынка, в т.ч. и во взаимоотношениях с государством

²¹² Источник: предложено автором

Для планомерного развития ЧС и эффективной организации их производственно-хозяйственной деятельности необходимо совершенствовать механизм использования государственного имущества.

При этом формирование системы устойчивого развития частного сектора в сфере услуг обладает большими возможностями. В отраслевых составляющих сферы услуг, имеются необходимые возможности для использования франчайзинговой системы организации бизнеса. Формирование этой системы следует начинать с головного предприятия на основе результатов маркетинговых исследований. При этом необходимо оценить стоимость франшизы, оказания рекламной поддержки, и другие. При этом развитие частного сектора связано с развитием механизма госрегулирования и ее поддержки в сфере услуг.

Эффективным направлением поддержки частного сектора является их финансовая поддержка на основе выделения кредитов, предоставления гарантий кредитно-финансовым организациям, выдающие кредиты, возмещение этим организациям недополученной прибыли из-за льготного процента; участие в создании фондов поддержки частных предприятий с целью выдачи технологий и оборудования им в виде лизинга.

Важным господдержки развития средних и малых частных предприятий в сфере услуг являются областные и государственные программы предусматривающие меры по созданию инфраструктуры поддержки на местном и республиканском уровнях; предоставление таможенных и налоговых льгот, а также развитие системы их бюджетного финансирования; передачу частным предприятиям на льготных условиях незавершенные и пустующие объекты, а также нерентабельные предприятия; обеспечение предоставления возможности первоочередного выкупа арендуемых объектов государственной недвижимости и др.

Другим направлением нами рассматривается использование кредитно-инвестиционных финансовых механизмов и организацию предприятий, на основе использования венчурного капитала. При этом в новых условиях

рациональным направлением считается развитие индивидуальной предпринимательской деятельности в сфере услуг на основе:

- разработки комплексных программ развития и определение важнейших их направлений, а также организации механизма взаимодействия между частными предприятиями сферы услуг
- согласования потребительского спроса с предложением на перспективные виды оказываемых услуг;
- создания благоприятного инвестиционного климата, привлечения прямых иностранных инвестиций, а также расширения торгово-экономических отношений со странами Содружества независимых государств, ШОС, БРИКС и других зарубежных стран;
- формирования приоритетов по развитию социальной инфраструктуры, развития союзов, ассоциаций, объединений и других форм объединений в сфере услуг.

Мировой опыт показывает, что в качестве важной формы регулирования сферы услуг следует рассматривать механизм частно-государственного партнерства (ЧГП) в сфере услуг. Мы считаем, что ЧГП в сфере услуг эффективно используется при учете таких условий:

- Оно выступает составным элементом финансового механизма на уровне национальной экономики;
- Использование стратегического подхода к сфере услуг, на основе применения механизма госфинансирования проектов и др.;
- Использование господдержки с целью выделения трансфертов из госбюджета в бюджет района (города), а также формирование стратегии социально-экономического развития как важный компонент социально-экономической стратегии страны.

Применение механизма ЧГП имеет перспективный характер не только на республиканском уровне, но и в условиях регионов, а ориентация ЧГП направлена на получение прибыли и накопление частного капитала, а также инструментом мотивации социально-экономического развития, учитывая

взаимосочетаемость его преимуществ в транспортной сфере при активном участии местных органов исполнительной власти с целью организации добавленной стоимости для оказания госуслуг, выделяя цели государства и частного сектора, а также их участия в различных уровнях. Поэтому основные их цели в условиях применения механизма ЧГП показано в таблице 5.14.

Таблица 5.14

Структура механизма частно-государственного партнерства в Республике
Таджикистан

№ пп	Основные цели	Содержание
1.	Государства	- повышение уровня жизни населения, содействие развитию «человеческого капитала»; - устранение структурных ограничений - экономического роста; - содействие повышению конкурентно -способности таджикских фирм, укрепление их позиций на внутреннем и внешнем рынках; - социально-экономическое развитие областей, городов и районов страны; - рациональная интеграция Республики Таджикистан в мировую экономику.
2.	Частный сектор	- расширение пространства для свободного движения капитала, его проникновение в те сферы, которые ранее были для него недоступны; - привлечение бюджетных средств; для осуществления проекта ЧГП; - расширение возможностей для получения кредитов под проект от национальных и зарубежных финансовых организаций за счет получения государственных гарантий - облегчение работы с местными органами государственной власти и самоуправления за счет участия государства в проекте, в том числе получение лицензий, разрешительной документации заключений надзорных органов; - создание положительного образа предприятия (фирмы, компании)

Источник: выделено автором

На наш взгляд, внедрение механизма ЧГП дает возможность решить проблемы становления и развития, а также разрешить вопросы финансово-кредитного обеспечения через взаимодействие с фондами поддержки и развитие

ЧС. Результаты реализованных ГЧП проектов в Республике Таджикистан приведены в Приложении 5.

При этом создавая частные структуры самокредитования, самофинансирования и самострахования, можно решить проблемы кадрового, информационного и материально-технического обеспечения предприятий сферы услуг, вопросы централизованного обеспечения на основе реализации соглашений и повышения квалификации работников. Эта система взаимоотношений объединяет ресурсы и потенциал хозяйствующих субъектов-государства и частного сектора. Кроме того, вклад частного сектора направлен на учет изменений и привлечение инноваций.

Реализация механизма ЧГП на основе улучшения системы взаимоотношений между ее участниками представлена на рисунке 30.



Рисунок 30 – Структура предлагаемой модели формирования отношений частно-государственного партнерства в сфере услуг и рынка услуг ЧПАТОП

Отношения ЧГП можно реализовать в разнообразных отраслях деятельности, а также на основе формирования ЧГП в структуре государственной инновационной системы, выделяя направления стратегии в инновационной сфере на основе:

- разработки научно-инновационной государственной политики, оценки частной и госсобственности в рамках инновационных проектов, учитывая возвратность и доходность средств, а также поддержки, распространения и продвижения новых знаний;
- реализации мероприятий по усилению доверия между партнерами, а также развития культуры кооперирования, разработки методов и форм взаимодействия метных органов исполнительной власти, частных и госструктур, НИИ, учреждений высшего профессионального управления и инновационных структур;
- совершенствования механизма таможенной и налоговой политики, содействия в создании технологических центров, технопарков, лизинговых и центров трансферта технологий, а также коллективного пользования оборудованием и др.;
- развития сотрудничества путем создания инновационных корпораций в мировом масштабе и региона, развития венчурных фондов, стартап-школ, сети бизнес-ангелов и господдержки частного сектора в инновационной сфере;
- развития совершенствования институциональной среды ЧГП и гарантирования частного капитала, осуществляющие экспертизу проектов и т.п.;
- совершенствования механизма подготовки и повышения квалификации работников ЧГП, цифровизации управленческих процессов и др.

В целом применение указанных мер способствует созданию конкурентоспособной инновационной системы и ускорению модернизации экономики, используя творческий подход, по поиску источников инноваций, не только в сфере услуг, но и в других отраслях и сферах национальной экономики.

В разрезе отраслевых составляющих сферы услуг Республики Таджикистан нами обоснованы и предложены ЧГП проекты (Приложение 2).

Анализ предлагаемых ЧГП проектов показывает, что эффективным вариантом является использование следующего механизма:

DBOOT (проектирование – строительство-финансирование - эксплуатация/управление) во всех сегментах сферы услуг.

В целом, ЧГП способствует эффективному использованию имеющихся и привлеченных средств, повысить качество и обеспечить рост объема предоставляемых услуг, а также освободить государство от рисков при реализации ЧГП – проектов в транспортной сфере.

В завершающем этапе нами проведены расчеты по прогнозу объема пассажирских перевозок, пассажирооборота и услуг частного пассажирского автомобильного транспорта в Республике Таджикистан на период до 2030 года по стандартной программе использования исходных данных (Приложение 1) и результаты моделирования по стандартной программе (табл.5.15). Результаты моделирования представлены в Приложении 4 диссертации.

Таблица 5.15

Результаты экономико-математического моделирования объема пассажирских перевозок, пассажирооборота и услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан

№ пп	Экономико-математическая модель	Факторы
Пассажирооборот, млн. п-км		
1.	$Y = 438,0705 + 4,538593 \cdot X_1 + 0,544418 \cdot X_2 - 0,18055 \cdot X_3 + 205,1369 \cdot X_4 + 44,87501 \cdot X_5 + 590,627 \cdot X_6$ $R^2 = 0,999995; R = 0,999998.$	X₁-фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн.сомони X₂- Объем кредитных вложений банков в национальную экономику, млн. сомони (на конец года) X₃-Объем розничного товарооборота, млн.сомони X₄-обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями в расчете на 1000 чел., ед. X₅- объем реализации платных услуг населению, млн.сомони X₆- расходы домашних хозяйств на оплату пассажирского транспорта, сомони

Объем перевозок, млн.пассажигов		
1.	$Y=4,042479026+1,645015331*X_1$ $0,045146058*X_2$ $+29,80388933*X_3+0,042210165*X_4$ $+2,227419672*X_5$ $R^2 = 0,99998; R = 0,999999.$	X₁-фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн.сомони X₃-Объем розничного товарооборота, млн.сомони X₄-обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями в расчете на 1000 чел., ед. X₅- расходы домашних хозяйств на оплату пассажирского транспорта, сомони
Услуги частного пассажирского автомобильного транспорта, млн. сомони		
1.	$Y=-78335-3,9917*X_1-390,23*X_2$ $+9314,321*X_3+295,0736*X_4 +0,672488*X_5$ $+8620,397*X_6$ $R^2 = 0,978878; R = 0,989383.$	X₁- Среднедушевые расходы населения, сомони X₂- Удельный вес городского населения, % X₃- средний размер семьи, чел. X₄- обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями в расчете на 1000 чел., ед. X₅ -ВВП на душу населения, сомони. X₆ – уровень безработицы, %

Источник: расчеты автора по стандартной программы.

Используя данные таблицы 5.15 проводим расчет пронозных уровней (табл.5.16).

Таблица 5.16

Результаты прогноза уровня индикаторов, характеризующие развитие частного сектора в сфере услуг Таджикистан на период до 2030г.

Наименование показателей	Годы				Средне-годовой темп роста, в %
	2027	2028	2029	2030	
Объем пассажирских перевозок, млн.пас.	1428,76	1599,01	1785,64	1988,62	111,65
Пассажирооборот, млн.п-км	19347,25	21885,46	24675,05	27716,02	112,73
Объем платных услуг оказываемых частным пассажирском транспортом, млн.сомони	9325,14	11206,56	13280,4	15546,66	118,57

Источник: расчеты автора по стандартной программе.

На основе полученных расчетов следует сделать вывод о том, что полученные результаты являются достоверными так как коэффициент

множественной корреляции составляет от 0,978878 до 0,999998. Среднегодовой темп роста изменяется от 11,65 до 18,57%.

В целом, результаты исследования позволяют считать, что развитие частного сектора и особенно ЧПАТОП, повышение эффективности ее функционирования зависит от эффективного использования механизма государственного регулирования, а также частно-государственного партнерства, предоставления налоговых и таможенных льгот, использования финансовых средств для развития требуемой инфраструктуры, а также роста социальной ориентации в оказании услуг населению, улучшения взаимоотношений с местными органами исполнительной власти городов, районов и областей Таджикистана.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

На основе проведенного исследования сформулированы следующие выводы и рекомендации:

1. В условиях Республики Таджикистан сфера услуг играет возрастающую роль для обеспечения развития инновационной экономики. Предоставляемые услуги различными субъектами экономики играют важную роль в углублении рыночных преобразований создавая условия для улучшения связей между производителями и потребителями услуг во времени и пространстве. При этом насыщение потребительского рынка различными видами услуг становится главным развивающим фактором, что связано с созданием условий для удовлетворения потребностей населения в услугах высокого качества, учета их платежеспособности. Поэтому расширение качества и количества предоставляемых услуг возможно лишь на основе формирования соответствующей МТБ.

Сфера услуг является составной частью народного хозяйства, её функционирование и развитие формируется под воздействием реализуемого хозяйственного механизма и государственной экономической политики. Исходя из этого, совершенствование хозяйственного механизма в сфере услуг и ее сегментов, должно осуществляться в рамках проводимых административно-экономических реформ и развития частного сектора в республике.

2. В диссертационной работе уточнены и развиты теоретико-методологические положения и организационно-экономических основ функционирования и развития сферы услуг в условиях усиления роли инновационного развития и цифровизации. С учетом этого в исследовании изучено и выявлено место, роль и значение частного сектора в сфере услуг национальной экономики и обеспечения ускоренного экономического роста, а

также для повышения уровня жизни населения в условиях инновационной экономики.

3. Учитывая условия формирования многоукладной экономики, результаты приватизации собственности, этапы становления и развития частного сектора в диссертации особое внимание уделено изучению и выявлению особенностей и проблем развития частного сектора в сфере услуг, а также оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом общего пользования в современных условиях развития национальной экономики.

4. На основе изучения литературных источников и выполненных научных работ отечественными, российскими и зарубежными учеными исследованы методологические основы организационно-экономического механизма развития частного сектора и факторы, оказывающие влияния на формирование спроса в услугах ЧПАТ общего пользования.

5. В диссертации изучен зарубежный опыт организации и управления развитием пассажирских автотранспортных систем в территориальных образованиях, рассмотрены направления использования этого опыта при оказании транспортных услуг, организации управления перевозочного процесса и развития хозяйствующих субъектов в частном секторе Республики Таджикистан и ее регионах.

6. На основе проведенного анализа дана оценка современного состояния и развития частного сектора в сфере услуг в Республике Таджикистан, установлены основные тенденции и закономерности развития частного сектора в различных отраслевых составляющих сферы услуг, выявлены основные препятствия для дальнейшего развития и повышения эффективности частного сектора в районах республиканского подчинения, г. Душанбе, Согдийской и Хатлонской областях, ГБАО и Республики Таджикистан в целом, с целью улучшения качества обслуживания населения в услугах ЧПАТОП.

7. Исследование факторов, влияющих на уровень спроса жителей и их учет позволил разработать многофакторные экономико-математические модели формирования спроса на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в областях и районах Республики Таджикистан в условиях конкурентной среды.

8. В диссертации предложены направления развития механизма ценообразования на услуги частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в Республике Таджикистан. Считаем, что последовательность разработки тарифов на услуги частного автотранспорта и их размер должен быть одним из приоритетов местных органов исполнительной власти с целью обеспечения таких условий: в первую очередь, они должны быть научно-обоснованными; создающими благоприятные условия для повышения стабильности и эффективности финансовой деятельности перевозчиков; повышающими качество оказания и удовлетворения транспортных нужд населения. Поэтому в диссертации осуществлен расчет тарифа на перевозки пассажиров в Зарафшанской долине республики, а также по определению тарифа при использовании микроэлектробуса по маршрутам города и также тарифа для электромобиля по городу Душанбе.

9. Особое место в диссертации уделено изучению организационных основ функционирования и развития, а также предпринимательской деятельности на рынке услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в условиях платформенной экономики, осуществлено экономико-математическое моделирование размещения и развития частных предприятий сферы услуг, обоснованы стратегии их устойчивого развития и конкурентоспособности в условиях Республики Таджикистан на основе оценки показателей экономической эффективности функционирования указанных предприятий в сфере оказания транспортных услуг и реализации предложенного

алгоритма определения основных направлений системы устойчивого развития частных предприятий сферы услуг. Также осуществлено моделирование инновационной организации и управления перевозочного процесса частным пассажирским автомобильным транспортом общего пользования.

10. В диссертации дана оценка показателей экономической эффективности функционирования частных предприятий в сфере оказания транспортных услуг. Особое место уделено исследованию методических основ развития и размещения предприятий частного сектора, позволяющие разработать экономико-математическую модель рационального размещения предприятий, а также обосновать стратегию развития и конкурентоспособности рынка услуг частного сектора с учетом предложенного алгоритма определения основных направлений системы устойчивого развития частных предприятий сферы услуг в Республике Таджикистан;

11. Предложены рекомендации по созданию благоприятных социально-экономических условий для развития частного сектора в сфере услуг, предусматривающие предоставление налоговых и таможенных льгот, сокращение налогового бремени, ограничение прямого государственного вмешательства в деятельность частного бизнеса, а также разработку стратегии развития предприятий и организаций частного бизнеса в сфере услуг на основе использования результатов мониторинга и учета приоритетов по их использованию предприятиями и организациями Республики Таджикистан;

12. На основе результатов проведенного исследования и расчетов по стандартной программе на период до 2030 года в Республике Таджикистан обоснованы основные приоритетные направления развития частного сектора в сфере услуг и услуг ЧПАТОП, предусматривающие:

- уточнение и развитие госмеханизма регулирования рынка услуг частного сектора и услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования;
- развитие частно-государственного партнерства в сфере услуг и частного ПАТОП;
- обоснование и разработку комплексных программ развития частного сектора в сфере услуг и его сегментов, особенно ЧПАТОП и установления первоочередных мер для его развития и совершенствования;
- активизацию привлечения иностранных инвестиций в частный сектор сферы услуг и расширение транспортно-торгового и экономического сотрудничества со странами Содружества независимых государств, Шанхайской организации сотрудничества, Евразийского экономического союза и другие;
- развитие механизма ведения госстатистики для частных предприятий и организаций, независимо от видов собственности и организационно-правовых форм при оказании различных видов услуг;
- применение прогрессивных, рациональных и эффективных форм, методов и способов оказания услуг высокого качества частным сектором в регионах страны;
- разработку схемы оптимального размещения частных предприятий и организаций в области транспортного обслуживания международных пассажирских перевозок по зелёным транспортным коридорам, особенно МТК Север-Юг, туризма и отдыха, бытового и торгового обслуживания, что позволит увеличить их территориальную доступность, оптимизацию режима их работы учитывая сезонность спроса жителей, создавать условия для развития конкуренции с целью снижения тарифов на предоставляемые услуги и увеличения свободного времени;

- эффективное использование информационно-коммуникационных технологий, мобильной связи, внедрение единой автоматизированной системы управления, инструменты платформенной экономики, цифровизации и применения цифровых платформ в сфере услуг;
- развитие механизма заключения рациональных форм соглашений между участниками, привлечение к выполнению государственного заказа представителей частного сектора;
- разработку эффективного механизма организации управления частного сектора в сфере услуг и оказания услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования в зависимости от исторического опыта, перехода к рыночным инновационным отношениям, а также пространственных взаимоотношений и взаимодействия между различными регионами республики, создания ассоциации пассажирских перевозчиков в г. Душанбе с ее филиалами в регионах республики;
- модернизацию структуры рынка услуг частного сектора, создание зарядочных пунктов для электромобилей, улучшение технической оснащенности частных предприятий и организаций с целью расширения ассортимента, оказываемых услуг населению и улучшения их качества;
- разработку и реализацию программ подготовки и переподготовки кадров для частного сектора сферы услуг и ее составляющих сегментов;
- формирование финансовой системы, способной удовлетворять потребности частных предприятий, особенно малых и средних в финансовых ресурсах, улучшить работу финансовых институтов, укреплять доверие к банкам, а также повысить кредитную квалификацию существующих банков, создавать совместные банки, развивать микро-финансовые организации в целом по республике и ее территориальных преобразований;

- создание эффективной предпринимательской среды с целью стимулирования развития частного сектора, улучшения практики регистрации, лицензирования и контроля, активизации предпринимательской работы в различных сегментах сферы услуг и упрощение налоговой системы, а также совершенствование таможенного контроля при международной перевозке грузов и пассажиров;;

- формирование единого логистического центра и создание условий для превращения страны в транзитную, цифровизации транспортной системы на основе внедрения 34 модулей, улучшения работы с Агентством инновации и информационных технологий при Президенте Таджикистана, внедрение 42 видов государственных услуг при перевозке грузов и пассажиров, развитие связей с международными и зарубежными транспортными организациями и другие;

- совершенствование институциональной среды механизма частно-государственного партнерства с целью увеличения инвестирования в реализуемых проектах, а также привлечение независимых организаций для экспертизы этих проектов и другие.

В целом, реализация вышепредложенных основных направлений развития частного сектора в сфере услуг и оказания услуг частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования позволяют обеспечить экономический рост в стране, формировать условия для развития инновационной и платформенной экономики, повысить качество предоставляемых услуг для жителей, создавать условия для продуктивной занятости, а также способствовать повышению уровня жизни в стране, ее областях, городах и районах при реализации НСР-2030 Республики Таджикистан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Абалонин С.М. Конкурентоспособность транспортных услуг/С.М. Абалонин. - М.: Академкнига, 2003 - 172 с.
2. Абдугаффор Р. Региональные проблемы развития транспорта в системе рыночной экономики Таджикистана: дис... доктора экономических наук/ 08.00.05 / Рауфи Абдугаффор. - Душанбе, 2008. - 283 с.
3. Абдусаматов Г.С. Закономерности становления и развитие рыночных отношений в Республике Таджикистан/Г.С.Абдусаматов. - Душанбе: - Ирфон, 1995.-115с.
4. Абчук В.А. Риски в бизнесе, менеджменте и маркетинге/В.А.Абчук. - СПб.:/ Изд-во Михайлова В.А, 2006.- 480 с.
5. Автомобильные перевозки и организация дорожного движения: Справочник. Перев. с англ. / В.У. Рэнком, П. Клафи, С. Хамберт и др. - М.: Транспорт, 1981. - 592 с.
6. Аксенов И.Я. Единая транспортная система/И.Я.Аксенов.-М.: Высшая школа, 1991.-383 с.
7. Алле Морис. Условия эффективности в экономике: Пер. с фран.-М.: Науч.изд.центр «Наука для общества»,1998. -304 с.
8. Амонуллоев И.А. Особенности и проблемы функционирования рынка транспортных услуг / И.А.Амонуллоев // Вестник Таджикского технического университета №1 (29). - Душанбе: «ТТУ», 2015. – С.68-73.
9. Андрианов В. Государственное управление: Мировой опыт и российские реалии (бюрократизация управления экономическим развитием)// Общество и экономика – 2001 - № 11-12.-С. 117 – 129.
10. Андрианов Ю.В. Введение в оценку транспортных средств/ Ю.В.Андрианов. -М.: Дело, 1998.-253 с.
11. Ансофф И. Стратегическое управление: Сокр. пер. с англ. / Науч. ред. и авт. предисл. Л.И. Евенко. -М.: Экономика, 1989. -519 с.
12. Анурин В., Муромкина И., Евтушенко Е. Маркетинговые исследования потребительского рынка/ В.Анурин. - СПб.: Питер,2006. -269 с.

13. Арустамов Э.А., Пахомкин А.Н., Митрофанов Т.П. Организация предпринимательской деятельности/ Э.А.Арустамов. - М., 2009. - 331 с.
14. Ассель Г. Маркетинг: принципы и стратегия/ Г.Ассель. -М.: ИНФРА-М, 2001. – 337с.
15. Архипов А. Е., Ряписов А. Е. Трансформация транспортной отрасли России под влиянием цифровых технологий // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. № 4-1(62). С. 22-24.
16. Аткинсон Эн.Б., Стиглиц Дж.Э. Лекции по экономической теории государственного сектора/ Аткинсон Эн.Б., Стиглиц Дж.Э.. – М.: Аспект Пресс, 1995.-164с.
17. Ашуров Н.А., Раджабов Р.К. Проблемы развития транспортно-логистической инфраструктуры региона (на тадж. языке). Монография.- Бохтар,2023.-212с.
18. Басовская Е.Н., Басовский Л.Е. Экономика/Е.Н.Басовская. - М.: Инфра-М, 2011. - 375 с.
19. Белик В. А., Кудрявцева Т. Ю. Цифровизация транспортной отрасли Российской Федерации: текущее положение, проблемы и тенденции // Бизнес. Образование. Право. 2022. № 4(61). С. 64—71.
20. Биленко А. В., Медникова О. В. Цифровизация на транспорте: обеспечение возможностей для развития // Вестник ММА. 2020. № 1-2. -С. 128-135.
21. Беккин Р.И. Исламская экономика/Р.И.Беккин. - М.: Восток-Запад, 2008. - 288с.
22. Бернар И., Колли Ж. К. Толковый экономический и финансовый словарь. В 2 т. / Пер с фр. М.: Международные отношения, 1994 т.2. - с. 522.
23. Бенсон Д., Уайтхед. Дж. Транспорт и доставка грузов / Д.Бенсон, Дж.Уайтхед. - М.: Транспорт, 1990. – 386 с.
24. Бережная О.В. Формирование стратегий пространственного развития региональной транспортной системы в условиях риска: монография / О.В. Бережная.- Ставрополь: Изд-во Ставролит, 2012. - 173 с.

25. Бирюков В.В. Пассажирские перевозки в городах и агломерациях/ В. В. Бирюков.-Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2020.-368с.
26. Блауг М. 100 великих экономистов после Кейнса. - СПб.: Экономикс, 2009. - С. 141-143.
27. Бобоев О.Б. Модернизация транспортно - коммуникационной модели Республики Таджикистан / О.Б.Бобоев. - Душанбе: «Нодир», 2012. - 317 с.
28. Бобоев К.О. Региональная транспортная инфраструктура современного Таджикистана [Текст]:/ К.О. Бобоев // - Душанбе, Дониш, 2018. -214 с.
29. Бобров Л. А. и др. Экономика бытового обслуживания населения/ Л. А. Бобров М.: Экономика. 2001. - 292 с.
30. Бойматов А.А. Экономика Таджикистана в пути рыночных отношений/А.А. Бойматов.-Худжанд: Ношир, 2016.-362с.
31. 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.
32. Будрина Е.В., Бочкарев А.А., Жданова И.Г., Логинова Н.А. и др. Особенности развития отраслевых рынков: транспорт: коллективная монография / Е.В.Будрина, А.А.Бочкарев, И.Г.Жданова, Н.А.Логинова и др.; под ред. д.э.н., проф. Е.В.Будриной. – СПб.: СПбГИЭУ, 2007. – 353с.
33. Бункина М.К. Национальная экономика/М.К. Бункина. - М.: Дело, 1997. - 271 с.
34. Бурменко Т.Д., Даниленко Н.Н., Туренко Т.А. Сфера услуг: экономика/ Т.Д.Бурменко. - М.: КНОРУС,2007. - 328с.
35. Бурменко Т. Д. Сфера услуг: экономика, менеджмент, маркетинг / коллектив авторов: под ред. Т.Д. Бурменко. - М.: КНОРУС, 2016.- 422 с.
36. Бычков В. П. Формирование и развитие системы организации транспортного обслуживания промышленных предприятий: Монография / В.П. Бычков, В.А. Верзилин - М.: НИЦ ИНФРА-М, 2013. - 186 с.

37. Бусов В. И. Оценка стоимости предприятия (бизнеса) / В. И. Бусов, О. А. Землянский, А. П. Поляков: под ред. В. И. Бусова. – М.: Юрайт, 2012. – 430 с.
38. Варнавский В.Г., Клименко А.В., Королев В.А. Государственно-частное партнерство: теория и практика/ В.Г. Варнавский.-М.: Изд. дом Гос. Ун-та - Высшей школы экономики. 2010. -287с.
39. Васюнина, Л. А. Домохозяйство как субъект рыночной экономики / Л. А. Васюнина, В. В. Шиховец // Вестник ВолГУ. Серия 3. Экономика. Экология. – 1998. – № 3. – С. 47.
40. Волкова Е.М. Развитие методологии управления пассажирской транспортной системой в агломерации: дисс...докт.экон.наук: 5.2.3/Елена Михайловна Волкова.-СПб, 2023.-333с.-С.43-61.
41. Волгин В.В. Индивидуальный бизнес/В.В. Волгин. - М.: «Ось-89», 2007. - 432с.
42. Володин Е.П., Громов Н.Н. Организация и планирование перевозок пассажиров автомобильным транспортом/Е.П. Володин, Н.Н.Громов. - М.: Транспорт,1982.-224 с.
43. Володькин П.П. Оптимизация транспортного обслуживания населения муниципальных образований с учетом социальных факторов: дисс. ... доктора техн. наук:05.22.10 / Волгогр. гос. техн. ун-т. - Хабаровск: 2011. - 455 с.
44. Воронин А.Г., Лапин В.А., Широков А.И. Основы управления муниципальным хозяйством/ А.Г.Воронин, В.А.Лапин, А.И. Широков. - СПб.: Институт управления и экономики, 1996.-136с.
45. Восколович Н.А. Экономика платных услуг/Н.А. Восколович. - М.: ЮНИТИ, 2007. -399с.
46. Гаврилов А.А., Ковшов Г.Н., Лившиц В.Н., Панов С.А. Экономико-математическое моделирование региональных транспортных систем. -М.: ЦЭМИ АН СССР,1981.-36 с.

47. Ганиев Т.Б. Инновационная деятельность руководителя как основной фактор обеспечения конкурентоспособности международных компаний// Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и гуманитарных наук, Ч.2. - №4. 2019.- С.23-28.
48. Герасимов Б.И., Гурова Л.Г. Экономический анализ рынка платных услуг в сфере бытового обслуживания региона/Б.И. Герасимов. - Тамбов: Издательство ТГТУ, 2004.-116 с.
49. Геополитика «Государственная логистика в логистике». Транспортно-логистические центры: зарубежный опыт [Электронный ресурс] // Автоперевозчик. - 2009. - № 12. - Режим доступа: <http://www.elc-ua.com/ru>.
50. Геронимус Б.Л. Совершенствование планирования на автомобильном транспорте/Б.Л.Геронимус. - М.: Транспорт, 1985. - 224 с.
51. Глухов В.В., Осеевский М.Э. Инновационное развитие экономики мегаполиса/ В.В.Глухов. - М.: Лань, 2010. -384 с.
52. Гневко В.А., Когут А.Е. Местное самоуправление: основы системного подхода/В.А.Гневко, А.Е. Когут. -СПб.: Институт управления и экономики, 1996.-146с.
53. Государственное регулирование национальной экономики /Под ред. Н.А. Платоновой и др. - М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008. - 652с.
54. Гражданкина Е.В. Экономика малого предприятия/ Е.В. Гражданкина. - М.: Российский бухгалтер, 2008.-141с.
55. Гранберг А.Г. Основы региональной экономики/А.Г.Гранберг. - М.: ГУВШЭ, 2001. - 495с.
56. Гранберг А.Г. Движение регионов России к инновационной экономике / А.Г.Гранберг. - М.: Типография «Наука», 2006. - 400 с.
57. Гренроос К. Маркетинг и менеджмент услуг/К. Гренроос- Lexingtonbooks, 1990. - с. 156.
58. Грибов В.Д., Леонов А.Л. Экономика предприятия сервиса/ В.Д.Грибов. - М.: Кнарус, 2008. - 278с. 9.
59. Громов Н.Н., Персианов В.А., Усков Н.С. Менеджмент на транспорте. М.:

Академия, 2003. - 528 с.

60. Гудков В. А. Пассажирские автомобильные перевозки / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев. - М.: Горячая линия - Телеком, 2004. - 446 с.
61. Гутатулин Р. Ф. Экономические проблемы повышения эффективности сферы обслуживания/ Р.Ф.Гататулин.- Уфа, 1998. – С. 10.
62. Дергачев В.А.Вардомский Л.Б. Регионоведение/ В.А.Дергачев. - 2-е изд. - М.: ЮНИТИ, 2011.-250 с.
63. Джалилов У.Дж. Развитие рынка сельских пассажирских автотранспортных услуг в республике Таджикистан (теория, методология и практика): дисс..-ра экон. наук 5.2.3/ Умарджон Джамилович Джалилов.-Душанбе, 2024.-354с.
64. Джумъаев Б.М. Актуальные проблемы развития торговли услугами в условиях вступления Республики Таджикистан во ВТО/Б.М.Джуъаев. - Душанбе: «Ирфон», 2012. -116с.
65. Димитров И. Д. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли в России // Транспорт Российской Федерации. 2017. № 6(73). -С. 50-53.
66. Донченко В.В. Устойчивые городские транспортные системы: изменение парадигмы планирования и развития городского транспорта. - Москва: Агентство РАДАР,2023. – 402 с.
67. Дрейцен М.А. Прогноз развития спроса на транспортные услуги по перевозке пассажиров на перспективу // Транспортное дело России. 2014. №6. -С. 190-191.
68. Дустбаев Ш. Приоритетные направления развития туризма в Республике Таджикистан /Ш.Дустбоев//Экономика Таджикистана, №4. 2020. - С.9-16.
69. Европейская интеллектуальная транспортная система [Электронный ресурс]. -Режим доступа: <http://www.ertico.com> (дата обращения: 26.12.2025).

70. Ефимова Е.Г. Экономика для юристов/Е.Г. Ефимова. -М.: Изд-ва «Флинта» Московский психолого-социальный институт,1999.-452с.
71. Жуков. С.В. Развивающиеся страны: сфера услуг и экономический рост / С.В. Жуков. - М. Наука. Главная редакция восточной литературы, 1991. - 200 с. - С. 86.
72. Жуков, Е.А. Концептуальные научные основы государственной транспортной политики / Е.А.Жуков // Международная экономика, 2006, - №1-2. - С.13-37.
73. Зубаков Г. В., Кучкаров З. А., Проценко И. О. Методологические вопросы формирования организационной структуры цифровой платформы транспортной отрасли //Логистика и управление цепями поставок. 2019. № 6(95). -С. 9-13.
74. Закон Республики Таджикистан «О транспорте». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -2000г., № 11, стр.507.
75. Закон Республики Таджикистан «О государственно-частном партнерстве» 28 декабря 2012, под № 907 был принят.
76. Закон Республики Таджикистан «О защите и государственной поддержке предпринимательства в Республике Таджикистан» //Садои мардум, 7 января 2011г.
77. Закон Республики Таджикистан «О защите прав потребителей». //Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г., № 10, стр.135.
78. Закон Республики Таджикистан «О дорожном движении». /Ведомости Маджлиси Оли Республики Таджикистан. - Душанбе, 1995г., № 22, стр.336.
79. Закон Республики Таджикистан «О приватизации государственной собственности»//Ахбори Маджлиси Оли Республики Таджикистан. -1997г., №10, стр.160.
80. Закон Республики Таджикистан «Об акционерных обществах». // Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. - 1997г., № 4, стр.39. Закон Республики Таджикистан «Об обществе с ограниченной ответственностью» от 10 мая 2022 г. № 53.

81. Закон Республики Таджикистан «Об иностранных инвестициях». Ведомости Верховного Совета Республики Таджикистан. - 1992г., № 8, С.118.
82. Закон Республики Таджикистан от 19 мая 2009 года №508 «О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей»
83. Исматуллоев И.У. Рынок и бизнес: консультирование/И.У. Исматуллоев, С. Хабибов. - Душанбе: «Деваштич», 2002.-165 с.
84. 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.
85. Кабиров Ш.О. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка услуг частного сектора/ Ш.О.Кабиров, К.Р.Раджабов, М.Х.Саидова//Вестник ТГУПБ. Серия общественных наук.-Худжанд, №4(73)-2017. –С.12-23.
86. Казаков С.П. Тенденции развития сферы услуг в инновационной постиндустриальной экономике // Механизация строительства. 2012. №6. С. 14-18.
87. Каменицкий В.А., Патрикеев В.П. и др. Экономика в третьем тысячелетии (а выдержит ли цивилизация?)/В.А.Каменицкий. - М.: Творч.гр. мысль, 2011. -232с.
88. Канторович Л.В. Проблемы эффективного использования и развития транспорта /Под ред. В.Н. Лившица, Н.В. Паесона, Е.Ф. Тихомирова. - М.: Наука,1989.-304 с.
89. Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/С.Г. Капканщиков.-М.: КНОРУС,2013.-245с.
90. Капканщиков С.Г. Государственное регулирование экономики/С.Г. Капканщиков. - М.: Кнорус, 2006. -348с.
91. Капустина Н.В., Раджабов Р.К., Гадоева Ф.С., 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.
92. Карташов В.П. Развитие производственно-технической базы АТП. -М.: Транспорт,1991. - 150 с.
 93. Катаев А.Х. Региональная инфраструктура: содержание, планирование и эффективность развития/А.Х.Катаев. - Душанбе: Ирфон,1990.-208 с.
 94. 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.
 95. Кангиз Хаксевер, Барри Рендер, Роберта С. Рассел, Роберт Г., Мердик. Управление и организация в сфере услуг, 2-е изд./ Пер. с англ. под ред. В.В. Кулибановой. – СПб.: Питер, 2002. -752 с.
 96. Каюмов Н.К. Переходная экономика Таджикистана: концепции, цели и механизмы развития / Н.К.Каюмов. - Душанбе. ИЭ и Д АН РТ, 2013.- 661 с.
 97. Кейнс Дж. Общая теория занятости, процента и денег. Антология экономической классики. Т. 2. / Пер. англ. М.: Экономика, 1992.-272с.
 98. Кичеджи В.Н. Москва. Транспортные проблемы мегаполиса /В.Н.Кичеджи, К. Хатояма. - М.: ДПК Пресс, 2010. - 284 с.
 99. Ковшов Г.Н. Моделирование основных направлений развития транспорта в системе народнохозяйственного планирования / Г.Н.Ковшов. М.: Наука, 1985. - 198 с.
 100. Колешев В.А. Математическая экономика / В.А.Колешев. - М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2002.-339с.
 101. Количественные методы в экономических исследованиях: под ред. М.В.Грачевой, Л.Н.Фадеевой, Ю.Н.Черемных. - М.: ЮНИТИ, 2004. -791с.
 102. Кликич Л. М. Эволюция сферы услуг: закономерности, особенности, формы государственного регулирования: автореферат дисс..доктора экономических наук: 08.00.01 / Уфим. науч. центр РАН. - Уфа, 2005. - 39 с.
 103. Комилов С.Д. и др. Экономика предприятия / С.Дж.Комилов. - Душанбе: Изд-во «Диловар», 2002.-196 с.

104. Комплексная оценка эффективности систем городского пассажирского транспорта. -М.:МГЦНТИ,1990. -24 с.
105. Комилов С.Д., Алиева Г.Ш. Предпринимательство и менеджмент развития инновационной деятельности / С.Дж.Комилов. - Душанбе: «Ирфон», 2008.- 220с.
106. Комилов С.Д., Каюмов Н.К., Нурмахмадов М.Н. Стратегия движения к рыночной экономике /С.Д.Комилов. - Душанбе, 1998.-141 с.
107. Комилов С.Дж., Камолов С.А. Социально-экономическое развитие государств Евразии/С.Дж. Комилов, С.А. Камолов// Проблемы современной экономики, № 3/4 (15/16), 2005.-С.17-24.
108. Костылев И.И., Попов С.А. Проблематика транспортных систем / И.И.Костылев, С.А.Попов - СПб.: Элмор, 2005. - 128 с.
109. Котилко В.В. Стратегия развития сферы услуг: монография /Котилко В.В. Санин И.И. М.: Сатурн - С, 2003. - 246с. - с. 46.
110. Котлер Ф., Мейкенз Д. Маркетинг: гостеприимство и туризм / Ф.Котлер. - М.: 1998. - С. 14.,С. 267.
111. Крылова Г.Д., Соколова М.И. Маркетинг: Теория и 86 ситуаций: / Г.Д.Крылова. - М.: Юнити - Дана, 2001. - 519с. - с. 412.
112. Крюков, А. Ф. Предпринимательство и устойчивость крупных организаций в условиях экономических циклов: монография / А. Ф. Крюков, С. С. Гордеев, О. С. Коваль и др. - Красноярск: Сибирский федеральный университет, 2009. - 310 с.
113. Кузик Б.Н., Кушлин В.И., Яковец Ю.В. Прогнозирование и стратегическое планирование социально-экономического развития /Б.Н. Кузик. - М.: 2007. - 426 с.
114. Кушлин В. И. Государственное регулирование экономики/В.И.Кушлин.- М.: Экономика, 2016.-495с.
115. Лапуста М.Г. Индивидуальный предприниматель /М.Г. Лапуста. - М.: Инфра-М,2006. - 262 с.

116. Легкий С.А. Основы определения цены услуги пассажирского транспорта с учетом ее ценности // Экономика транспортного комплекса. - 2010. - №16. - С. 164–171.
117. Лившиц А.Я. Введение в рыночную экономику / А.Я.Лившиц. - М.: МП ТПО «Квадрат»,1991. - 255 с.
118. Лившиц В.Н. Системный анализ экономических процессов на транспорте. - М.: Транспорт, 1986. -240 с.
119. Лифиц И. М. Конкурентоспособность товаров и услуг / И. М. Лифиц. - М.: Высшее образование, 2007. - 390с.
120. Логуа Р.А. Проблемы формирования рыночной экономики России/Р.А. Логуа. - М.: 1994. - 272 с.
121. Лопов Ю.И., Яковенко О.В. Управление проектами / Ю.И.Лопов. - М.: Инфра-М, 2008. -2088с.
122. Лузин С.П., Павлов К.В. Соотношение государственных и рыночных методов экономического регулирования в условиях переходного периода/ Лузин С.П., Павлов К.В. - Апатиты: Изд. КНЦ РАН, 1993. - 178 с.
123. Лягин В.Е., Ляшенко В.И., Павлов К.В., Хахулин В.В. Развитие малого предпринимательства: отечественный и зарубежный опыт / В.Е.Лягин. - М.: Экономист, 2006. -253с.
124. Ляско В.И., Прудовский Б.Д. Оптимизация размещения предприятий технического обслуживания и ремонта подвижного состава. - М.: Транспорт,1987. - 96 с.
125. Мадумаров У.Я. Формирование развития частного предпринимательства в горных районах Республики Таджикистан/У.Я. Мадумаров // Сборник научных трудов преподавателей ТГУК. - Душанбе: 2005. - С. 128-129.
126. Мазоль С.И. Экономика малого бизнеса / С.И.Мазоль. -Минск: Книжный дом, 2004. -268 с.

127. Макконнелл К.Р., и Брю Стэнли Л. Экономикс: принципы, проблемы и политика/ К.Р.Макконнелл. - В 2-х т. Пер. с англ., 2-е изд. – М.: Республика, 1992. – С. 61.
128. Малый бизнес: под ред. В.Я. Гофинкеля, В.А. Швандара. - М.: ЮНИТИ, 2007. -495с.
129. Маннапов Р.Г. Организационно-экономический механизм управления регионом: формирование, функционирование, развитие: монография / Р.Г. Маннапов, Л.Г. Ахтариева. - М.: КНОРУС, 2008. - 352 с.
130. Марк Сондерс, Филипп Льюис, Эйдриен Торнхилл. Методы проведения экономических исследований / Сондерс Марк. -М.: Эксмо,2006. -622с.
131. Маркова. В.Д. Маркетинг услуг. - М.: Финансы и статистика/ В.Д. Маркова. 1996.- 128 с. - С. 7-23.
132. Маркс К., Энгельс Ф.Соч.т. 25., Ч.1, с. 413-414
133. Математические методы в планировании отраслей и предприятий. -М.: Экономика, 1973. - 373 с.
134. Методы народнохозяйственного прогнозирования /Под ред. Н.П.Федоренко, А.И. Анчишкина, Ю.В.Яременко. - М.: Наука,1985.- 472 с.
135. Методы народнохозяйственного прогнозирования: под ред. Н.П.Федоренко, А.И. Анчишкина. - М.: Наука,1985.- 472 с.
136. Микроэкономическая статистика: под ред. С. Д. Ильенковой.-М.: Финансы и статистика, 2004.- С. 554.
137. Мировая экономика и международный бизнес: под общ.ред. В.В. Полякова и Р.К. Щенина. -М.: КНОРУС, 2005. – 247с.
138. Мирсаидов А.Б. Роль и значение сферы услуг в развитии экономики Республики Таджикистан// Вестник Таджикского национального университета. Серия экономические науки. - Душанбе: «Сино», № 4-2019. - С. 65-71.
139. Морозов, В.Н. Транспортные коридоры / В.Н.Морозов // РЖД-Партнер. 2012. - № 16. - С. 10-14.

140. Московец, А.В., Муленко, О.В., Черкасова, Т.С. Анализ резервов повышение транспортного обслуживания на основе макроэкономических моделей / А.В. Московец, О.В. Муленко, Т.С.Черкасова // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России. - Пермь, 2007. - С. 55-64.
141. Назаров А.А., Дадобоев Б.А. Отраслевая структура экономики региона / А.А.Назаров, Б.А.Дадобоев. - Худжанд, изд-во «Меъродж», 2014.- 264 с.
142. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан.-Душанбе: «Шарки озод», 2017.-110с.
143. Ненанд Пасек, Дэниел Торнайл. Развивающие рынки. Уроки успешной деятельности и перспективы развития различных рынков / Пасек Ненанд. - М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2006. -273 с.
144. Низамова Т.Д. Приватизация и реструктуризация предприятий: теория и практика. Монография/Т.Д. Низамова.-Душанбе: «Ирфон», 2006.-110с.
145. Новоселов А.С. Региональные рынки / А.С. Новоселов. -М.: Инфра-М, 2002.-476 с.
146. Нормативно-справочные материалы к расчетам экономической эффективности новой техники, улучшения качества продукции и надбавок к оптовым ценам за эффективность. - М.: НАМИ, НИИАТ,1986. -460 с.
147. Нуреев Р.М. Экономика развития: модели становления рыночной экономики/Р.Н.Нуриев. - М.: Норма. - 2008. - С. 17-22.
148. О Транспортной стратегии Российской Федерации: распоряжение Правительства РФ от 22.11.2008 № 1734-р. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://base.consultant.ru/> (дата обращения 08.10.2019 г.).
149. Оптимизация планирования и управления транспортными системами /Под ред. В.Н. Лившица. - М.: Транспорт, 1987. -208 с.
150. Объединение автопассажирских перевозок//<https://oapr.ru/events> (дата обращения 20.02.2026).
151. Организация предпринимательской деятельности: под ред. В.Я.Горфинкеля и В. А. Швандара. - М.: ЮНИТИ, 2004.-525с.

152. Орлов А.И. Прикладная статистика / А.И.Орлов. - М.- Изд-во. «Экзамен». 2006.- 672с.
153. Основные вопросы регулирования пассажирского автотранспорта в Беларуси», <http://www.research.by/pdf/pp2005r07.pdf>(дата обращения 15.12.2025).
154. Павлов М.Ю. Формирование и использование творческого потенциала человека в экономике, основанной на знаниях. Монография. -М.: Экономический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, 2016. – 176 с.
155. Панов С.А. Современные экономико-математические методы в управлении и планировании на автомобильном транспорте.ч.1-2 / С.А. Панов. -М.: Высшая школа,1969. - 144 с.
156. Парахонский Б.М., Саболин В.А. Распределение пассажирских перевозок по видам транспорта и их районирование/ Б.М. Парахонский, В.А. Саболин. - М.: Транспорт,1989. - 128 с.
157. Персианов В.А., Скалов Ю.К., Усков Н.С. Моделирование транспортных систем. -М.: Транспорт,1972. -208 с.
158. Песоцкая Е.В. Маркетинг услуг / Е.В.Песоцкая. - СПб.: Питер, 2000. с. 18,19,36.
159. Петросян Д.С. Государственное регулирование национальной экономики/Д.С.Петросян. -М.: Изд-во «Инфра-М»,2016.-300с.
160. Пикулькин А.В., Система государственного управления/ А.В.Пикулькин.- М.: Закон и право, 1997.-216с.
161. Покровская Е.А. Лобанов И.Б. Бизнес-коммуникации / Е.А.Покровская. - М.: ЮНИТИ, 2006. -286с.
162. Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Нardхаус. Экономика: пер. с англ. / А.Пол. - М.: «БИНОМ», «Лаборатория Базовых Знаний»,1997. - 800 с.
163. Половцева Ф.П. Коммерческая деятельность / Ф.П. Половцева. - М.:Инфра-М,2006.-246 с.
164. Попков В.П., Естафьева Е.В. Организация предпринимательской деятельности / В.П. Попков. - СПб.: Питер, 2007. -343с.

165. Попов В.В. Стратегия экономического развития / В.В. Попов. - М.:Логос, 2011.-408 с.
166. Попов Ю.И., Яковенко О.В. Управление проектами / Ю.И. Попов. - М.: Инфра, 2008. -207 с.
167. Предпринимательская деятельность: трастовые услуги населению. - М.: Альфа-М, Инфра-М, 2008. -238с.
168. Предпринимательство: под ред. В.Я. Горфинкеля, Т.Б. Поляка, В.А. Швандара. - М.: ЮНИТИ, 2005. -735с.
169. Проблемы развития законодательства о малом и среднем предпринимательстве: под ред. Гандилова Т.М. и др. - М: Экономика, 2007. -415с.
170. Программа экономических преобразований Республики Таджикистан на 1995-2000 гг. - Душанбе,1995. -62 с.
171. Производственные и потребительские кооперативы: под ред. М.И. Лищенко. - М, 2006. -450 с.
172. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 23 октября 1999 года №441 «Об утверждении Порядка государственной регистрации механических транспортных средств и прицепов» [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://base.spinform.ru/show_doc. (дата обращения: 01.03.2016)
173. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 3 апреля 2007 года №172 «Об утверждении Положения об особенностях лицензирования отдельных видов деятельности» [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://base.spinform.ru/show_doc. (дата обращения: 01.03.2016)
174. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 30 апреля 2012 года №201 «Об утверждении Программы государственной поддержки предпринимательства в Республике Таджикистан на 2012 - 2020 годы». [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://base.spinform.ru/show_doc. (дата обращения: 28.02.2016).
175. Постановление Правительства Республики Таджикистан от 30 декабря 2009

года №696 "Об утверждении Устава автомобильного транспорта Республики Таджикистан" [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=71577 (дата обращения: 01.03.2026).

176. Правила перевозки пассажиров и багажа автомобильным транспортом Республики Таджикистан: под общей редакцией Ашурова А.А. -Душанбе: Минавтотранс РТ, 2001. -45 с.
177. Протасова Л.Г. Управление качеством в сфере услуг: монография / Л.Г. Протасова, О.В. Плиски; М-во образования и науки РФ, Урал.гос. экон. ун-т. – Екатеринбург: Изд-во Урал.гос. экон. ун-та, 2010. – 176 с.
178. Раджабов К.Р. Создание благоприятных социально-экономических условий для развития частного сектора в сфере услуг Таджикистана/К.Р.Раджабов//Вестник ТНУ. Серия социально-экономических и гуманитарных наук.№2 2018.-Душанбе: «Сино»,2018.- С.114-119.
179. Раджабов К.Р. Роль частного сектора в производственной сфере и пути повышения конкурентоспособности национальной экономики /К.Р.Раджабов, М.М.Шарипов// Вестник Таджикского национального университета. Научный журнал-. Серия социально-экономических и общественных наук №2/9 (218), 2016. –С. 12-20.
180. Раджабов Р.К. Моделирование микроэкономики: Монография/ Р.К. Раджабов, В.А. Корнев, А.А. Макенов, О.В. Морозова, С. Зубайдов. – Душанбе: «Ирфон», 2017. – 293 с.
181. Раджабов Р.К. Региональные аспекты развития сферы платных услуг населению в условиях переходной экономики. Монография/Р.К. Раджабов. - Душанбе: Ирфон,2013. – 196с.
182. Раджабов Р.К., Саидова М.Х., Менгниева А.Х. Развитие сферы услуг в условиях переходной экономики // Ж. Аудит, № 1-2 (3), 2004. с.32-38
183. Раджабов Р.К., Саидова М.Х., Низомиддинов С.Ш. Формирование стратегии развития предприятия в условиях переходной

- экономики/Р.К.Раджабов, М.Х.Саидова, С.Ш. Низомиддинов// Учёные записки (Худжанский государственный университет имени академика Б. Гафуров). Серия естественные и экономические науки, 2016. №2(37).-С.78-91.
184. 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.
185. Раджабов Р.К., Хабибуллоев Х.Х., Ашуров К.Р. Формирование системы обеспечения устойчивого развития предпринимательской деятельности в сфере транспортных услуг: проблемы и региональные аспекты / Р.К.Раджабов, Х.Х.Хабибуллоев, К.Р.Ашуров. - Душанбе: Ирфон, 2011. - 204с.
186. Раджабов Р.К., Ходжаева Р.Х. Роль регионального потребительского комплекса в повышении уровня жизни населения // Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. №2/3(111)-2013.- Душанбе: «Сино», 2013.- С.203-207.
187. Раджабов К.Р. Экономико-математическое моделирование спроса на платные услуги частного сектора в республике Таджикистан / К.Р.Раджабов, Р.К. Раджабов, Б.К. Рахимзода // Современные информационные технологии: интеграция науки и практики: сборник материалов Международной заочной научно-практической конференции (21 апреля 2017 г.). – Чебоксары: ЧКИ РУК, 2017. – С. 205-211.
188. 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.
189. Раджабов Р.К., Зубайдов С. Физико-экономическое моделирование развития потребительского рынка в условиях инновационной экономики: под ред. д-ра экономических наук, профессора Факерова Х.Н. Монография. – Душанбе: «Ирфон», 2023.-252с.

190. Раджабов К.Р. Совершенствование механизма ценообразования на пассажирские сельские перевозки в Таджикистане / У.Дж. Джалилов, К.Р. Раджабов // РИСК: Ресурсы, Информация, Снабжение, Конкуренция. – 2024. – № 1. – С. 100-105.
191. Раджабов К.Р., Раджабов Р.К. Отраслевые особенности развития платных услуг населению на региональном рынке Республики Таджикистан// Вестник ТНУ (научный журнал). Серия социально-экономических и гуманитарных наук. №1-2022.- Душанбе: ТНУ, 2022.- С.73-81.
192. Раджабов К.Р, Раджабов Р.К. Парадигма развития транспортного комплекса Таджикистана в условиях цифровизации экономики (на тадж.языке) //Таджикистан и современный мир №4(92)2025.-Душанбе: ЦСИ, 2025.- С.105-113.
193. Раджабова Н.Р. Становление и развитие государственно-частного партнерства таможни и бизнеса в Республике Таджикистан/Р.К.Раджабов, Н.Р.Раджабова//Проблемы взаимодействия гражданского общества, государства и бизнеса: опыт России и Германии. Коллективная монография.-Ростов н/Д.: Изд-во СКАГС,2012.-С.424-431.
194. Развитие экономики России: проблемы и решения: под ред. Ю.М. Осипова, С.Ю. Синельникова, А.А. Антропова: монография. - М.: Экономический факультет МГУ имени М.В. Ломоносова, 2016. - 148 с.
195. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. -5-е изд., перераб. и доп.-М., 2006.-456с.;
196. Рауфи А. Конкурентная экономика: монография/А.Рауфи; под общ. ред. д.э.н., профессора О.Б. Бобоева. -Душанбе: Дониш, 2014. - 208 с.
197. Рахимов Ш.М. Особенности формирования инвестиционной стратегии развития малого предпринимательства в областях Республики Таджикистан/Ш.М.Рахимов//Вестник университета Российско-Таджикского (Славянского) университета. -Душанбе: РТСУ, 2013. - №3/38.- С. 79-87.

198. Рахимов Б.К. Сфера услуг как отрасль экономики и современные тенденции её развития/Б.К.Рахимов. - Научный журнал - Вестник Таджикского национального университета №2/2 (161), 2014. стр.58. – С. 2.
199. Региональная экономика/Под.ред. В.И. Видяпина, М.В. Степанова. М.: Инфра-М, 2008. -666с.
200. Региональные аспекты функционирования и развития малого предпринимательства в России: под ред. д.э.н., проф. В.А. Гневко.-СПб.: Изд-во Санкт-Петербургской академии управления и экономики, 2010.-192с.
201. Розалова Н.М. Экономика отраслевых рынков /Н.М.Розалова. -М.Юрайт, 2011. -906 с. 6.
202. Ролов Е. Маркетинговые исследования // Маркетинг в России и за рубежом / Е. Ролов. - 1999. № 6.- С. 23.
203. Рональд Коуз. Фирма, рынок и право / The Firms, the Market and the Law/ Ростислав Капелюшников /К.Рональд. - М.: Новое издательство, 2007. - 224 с.
204. Руднев В.Д., Ерин Н.И. О частной собственности и рынке земли: монография.-М.: Дашков и К⁰, 2010.-195с.
205. Рутгайзер В.М., Корякина Т.И., Арбузова Т.И. Сфера услуг: новая концепция развития/ В.М. Рутгайзер, Т.И. Корякина, Т.И. Арбузова. - М.: Экономика, 1990. - 160 с.
206. Рынок справочно-правовых услуг как элемент сервисной экономики/Т.Г. Старостина; под ред. д-ра экон. наук, проф. Сосуновой Л.А. -Ульяновск: УлГТУ, 2007. -147с.- С. 8.
207. Ряузов Н.Н. Общая теория статистики / Н.Н. Ряузов. -М.:Статистика,1979.-344с.
208. Савченко В.Е. Современное предпринимательство. Экономические и организационные основы / В.Е.Савченко. - М.: Издательство «Известия», 2006. -310с.

209. Саидмуратов Л.Х., Муминова Ф.М., Мирбобоев Р.М. Регионы Республики Таджикистан: теория и методология оценки. Монография /Л.Х. Саидмуратов, Ф.М.Муминова, Р. М. Мирбобоев: под общей ред. Саидмуратова Л.Х.- Душанбе: «Ирфон», 2012. - 174 с.
210. Саидмуратов Л.Х. Солиев А.А. Открытая экономика Республики Таджикистан: макроэкономическое равновесие в условиях внешнего инвестирования. Монография/Л.Х.Саидмуратов, А.А.Солиев. – Душанбе: Ирфон, 2004. – 166с.
211. Самандаров И.Х.Современное состояние и закономерности развития производственной инфраструктуры КАС// Вестник ТНУ. Серия социально - экономических и общественных наук, Душанбе, 2024. - №7/1. – С. 68 – 75.
212. Самандаров И.Х. Теоретические основы и практика государственной поддержки социальной инфраструктуры сельских территорий/И.Х.Самандаров, М.М.Асоев, С.И. Самандарова// Вестник ТНУ. Серия социально - экономических и общественных наук, Душанбе, 2022. - №1. – С.82 – 88
213. Самандаров И.Х. Роль и значение логистической инфраструктуры в экономики региона/И.Х.Самандаров, Н.Р.Раджабова// Вестник Бохтарского государственного университета имени Носира Хусрава. Серия гуманитарных и экономических наук. – 2023. – №. 1-1(107). – С. 225-229.
214. Государственное регулирование развития социальной инфраструктуры сельских территорий/И.Х. самандаров, З.У.Самандарова// Вестник ТНУ. Серия социально - экономических и общественных наук, Душанбе, 2021. - №3.-С.274-278.
215. Сангинов О.К. Формирование и развитие рынка транспортных услуг пассажирского автомобильного транспорта горных регионов: диссертация ... д-ра экономических наук: 08.00.05. – Душанбе,2005. – 330 с.
216. Свириденко Ю.П. Сфера услуг: проблемы и перспективы развития. Формирование сферы услуг /Ю.П. Свириденко.-М.: Вега ИНТЕЛ XXI,2000.- 256 с.

217. Симагин Ю.А. Территориальная организация населения и хозяйства / Ю.А.Симагин. - М.: Кнорус, 2011.-384 с.
218. Смешко О.Г. Региональная экономика: факторы развития: монография / О.Г. Смешко. - СПб.: Издательство Санкт-Петербургского университета управления и экономики, 2014. - 266с.
219. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. - М., Соцэкгиз, 1993. - т. 2, с. 279-280.
220. Соловьева Л.В. Сфера услуг и ее влияние на качество жизни населения: теоретико-методологические основы, методический инструментарий оценки и концепция развития: автореферат дисс. ... доктора экономических наук 08.00.05 / Соловьева Лариса Владимировна - Белгород, 2009. - 44 с.
221. Сомко, М.Л. Транспортный комплекс как элемент региональной экономики: перспективы инновационного развития/ М.Л. Сомко // Новый университет. Серия «Экономика и право». - 2011, - №2 (2). - С.88-94.
222. Совченков П.В. Национальная экономика/П.В.Совченков. - М.: Издательство «Экономистъ», 2005.-814 с.
223. Солиев А.А., Рахимзода Б.К. Совершенствование механизма государственного регулирования рынка платных услуг// Вестник Таджикского национального университета. (научный журнал). - Душанбе: «Сино» 2015, №2/8(181). – С. 279 – 285.
224. Социально-экономические проблемы развития отдельных отраслей сферы услуг: под ред. Н.А. Восколович, И.Н. Молчанова/Сборник статей. - М.: Экономический факультет МГУ имени М. В. Ломоносова, 2017.-199 с.
225. Справочник по прикладной статистике. В 2 томах., М., Т1,1989. - 510с., Т2, 1990.- 526с.
226. Спирин И.В. Организация и управление пассажирскими автомобильными перевозками / И. В. Спирин. - 5-е изд., перераб. - М.: Издательский центр «Академия», 2010. - 400 с.
227. Среднесрочная государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, от 1 апреля 2011г., №165.

228. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2025.- 442 с.
229. Стандартизация и сертификация в сфере услуг: под ред. Ракова. А.-М., 2002.-135с.
230. Статистика рынка товаров и услуг: под ред. Беляевского И.К. - М.: финансы и статистика, 2005. -656с.
231. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. -Душанбе: АСПРТ,2025. – 442с.
232. Стаханов В. Маркетинг сферы услуг/ В.Стаханов. - //WWW. ram.ru.
233. Стратегия национального развития Республики Таджикистан на период до 2030 года. - Душанбе: «Шарки озода», 2016.-115с.
234. Стратегия развития предпринимательства в реальном секторе экономики. Серия: Экономическая наука современной России. - М., Наука, 2002.- 448с.
235. Тваровская, А.И. Зарубежный опыт использования транспортных систем в качестве фактора регионального развития / А.И.Тваровская // Стратегия устойчивого развития регионов России. - Новосибирск. - 2012. - №9. - С.14-20.
236. Таланова Е.А., Громоздова Е.А. Особенности функционирования домашних хозяйств в условиях транзитивной экономики // Обществ: политика, экономика, права, №4. 2013. – С 106-109.
237. Торстейн Бунде Веблен. Теория делового предприятия/Б.В.Торстейн. -М.: «Дело», 2007. - 288 с.
238. Тоштаров Г.А. Григорьева Е.М. Финансовая среда предпринимательства и предпринимательские риски / Г.А.Тоштаров. - М.: Финансы и статистика, 2006. -255с.
239. Тультаев Т.А. Маркетинг услуг. / Московская финансово-промышленная академия / Т.А.Тультаев. - М., 2005. - с 9,11,16.
240. Тэпман Л.Н. Предпринимательское управление. Зарубежный опыт / Л.Н.Тэпман. - М.: ЮНИТИ, 2004. -220с.

241. Улицкая Н. М., Дрейцен М. А. Развитие организаций городского общественного транспорта в рыночных условиях // Транспортное дело России. –2014. – № 6. – С. 34–35.
242. Улицкая Н.М., Иванова Н.А., Соколова Н.С. Study of the basis of the development of the digital transformation of transport and logistics service // Интернаука: электрон. научн. журн. 2022. № 25(248). URL: <https://internauka.org/journal/science/internauka/248> (дата обращения: 02.05.2026).
243. Улицкая Н.М. Управление имущественным комплексом городского общественного транспорта в условиях рыночного хозяйства: дисс ... доктора экономических наук: 08.00.05 / Наталья Михайловна Улицкая; [Место защиты: Московский автомобильно-дорожный институт]. - Москва, 2011. - 293 с.
244. Файзуллоев М.К. Управление развитием инновационных процессов на предприятиях. Монография. - Душанбе: ТНУ.2020.- 276с.
245. Факеров Х. Н. Моделирование и совершенствование инфраструктуры потребительского рынка. Монография/Х.Н.Факеров, Р.К.Раджабов, С. Зубайдов.-Душанбе: «Ирфон», 2018.-120с.
246. Факеров Х.Н. Потребительский рынок: проблемы регулирования. Монография / Х.Н. Факеров. - Душанбе: «Ирфон», 2002.-117с.
247. Философова Т.Г., Быков В.А. Конкуренция и конкурентоспособность / Т.Г. Философова. - М.: ЮНИТИ, 2007. -269с.
248. Фишер С., Дребуш Р., Шмалензи Р. Экономика /С. Фишер. -М.: «Дело ЛТД»,1999. - 864 с.
249. Фурсов В.А. Формирование и функционирование регионального рынка транспортных услуг: теория, методы, модели: монография / В.А. Фурсов. – Ставрополь: СевКавГТУ, 2011. – 348 с.
250. Фурсов В.А., Марцева Т.Г. Оценка конкурентоспособности автотранспортной организации/ В.А. Фурсов, Т.Г. Марцева //Экономика. - 2009.- С. 33.

251. Хабибов С.Х., Факеров Х.Н., Мирзоалиев А.А., Шаропов Ф.Р. Менеджмент /С.Х. Хабибов. -Душанбе: «Хумо», 2003. -243с.
252. Хавина С.А. Основные тенденции развития государственного регулирования экономики за рубежом и в России. В сбор. Государственное регулирование экономики: мировой опыт и реформа в России (теория и практика). - М.: Институт экономики РАН,1996, С. 16-55.
253. Хакимов А.Х., Каримова М.Т., Кадыров Д.Б., Шодиева Т.Г., Муминова Ф.М. Региональная экономика и управление / А.Х.Хакимов, М.Т. Каримова, Д.Б. Кадыров, Т.Г. Шодиева, Ф.М. Муминова. - Душанбе: «Деваштич», 2002- 260с.
254. Хаксевер К., Рендер Б., Рассел Р., Мердик Р. Управления и организация в сфере услуг / К.Хаксевер, Б. Рендер, Р.Рассел, Р. Мердик. - М., 2002. -752с. С. 25; С. 124.
255. Хамроев Ф.М. Организационно-экономические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан: дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Хамроев Фузайли Махмадалиевич. - Душанбе, 2018. - 289 с.
256. Хамроев Ф.М., Азимов П.Х. Организационно-экономические основы функционирования и развития рынка транспортных услуг в Республике Таджикистан/Под ред. Раджабова Р.К. –Душанбе: Дониш, 2010. -159с.
257. Ханк Д.Э., Уичерн Д.У., Райтс А.Дж. Бизнес-прогнозирование, 7-е издание: пер. с англ. – М.: Издательский дом «Вильямс», 2007.-174с.
258. Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта (теория, методология, практика): / Ходжаев П.Д. специальность Дисс...докт.экон.наук:08.00.05/Парвиз Давронович Ходжаев. -Душанбе: 2016. – 354 с.
259. Ходжаев П.Д. Оценка конкурентоспособности предприятия на рынке транспортных услуг: монография/П.Д. Ходжаев;под общ.ред. д.э.н., профессора Р.К. Раджабова-Душанбе: Ирфон, 2010. - 190 с.

260. Ходжаев П.Д. Формирование и развитие общественного сектора в сфере услуг Республики Таджикистан. Монография.- Душанбе: Ирфон, 2020.- 184с.
261. Холикова Н.А., Раджабов Р.К. Государственное регулирование регионального автотранспортного комплекса// Актуальные проблемы менеджмента: повышение стратегической устойчивости регионов и предприятий. Материалы межд. науч. практ. конф. Санкт-Петербургский государственный университет (20 ноября 2020 г., г. Санкт- Петербург).- СПб: Скиф-принт, 2021.-310с.- С.79-84.
262. Хикматов Р.И. Развитие сферы услуг в современных условиях /Р.И. Хикматов. - Казань,2006.-201 с.
263. Хлебович Д.И. Сфера услуг: маркетинг / Д.И.Хлебович. - М.: КНОРУС,2007.-240с.
264. Хокон А. В., Поддубная М. Н. Особенности развития транспортной логистики в России и в мире // Экономика и бизнес: теория и практика. 2021. № 6-2(76). С. 237—239.
265. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг / М.К. Хусаинов. - М.: Компания Спутник +, 2005.- С. 40.
266. Хусаинов М.К. Наука и научные исследования/ М.К.Хусаинов. Монография. -М: Финансы и статистика, 2022.-244с.
267. Хусаинов М.К. Управление экономическим развитием сферы услуг: На примере Республики Таджикистан: автореферат дисс. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / Сиб. гос. ун-т потреб.кооп. - Новосибирск, 2005. - 40 с.
268. Цахаев Р.К., Муртузалиева Т.В., Алиев С.А. Основы маркетинга / Р.К.Цахаев - Издательство «Экзамен» - М 2005. - 448 с. - С. 250-251.
269. Четыркин Е.М. Статистические методы прогнозирования /Е.М.Четыркин. - М.: Статистика,1975. - 184 с.
270. Чеботарева А. А., Данилина Е. И. Этапы формирования новой модели управления цифровой трансформацией транспортных предприятий//Бизнес.Образование.Право.2024.№1(66).-С.46-52.

271. Шамхалов Ф. И. Государство и экономика: Основы взаимодействия/ Ф.И. Шамхалов. – М.: Экономика, 2000 – 381 с.
272. Шаталин Ю.А., Сирмай И.А. Экономико-математические методы в региональных исследованиях //Экономико-математические методы в размещении производительных сил. -М.,1979. - с.124-150.
273. Шафиркин Б.И. Единая транспортная система и взаимодействие различных видов транспорт. -Высшая школа,1983.-238с.
274. Шенон Р.Ю. Имитационное моделирование систем - наука и искусства /Пер. с англ.; Под ред. Е.К.Масловского. -М.: Мир,1978.-418 с.
275. Шумпетер И. Теория экономического развития (Исследование предпринимательской прибыли, процента и цикла конъюнктуры) –М.: Прогресс, 1982. -234с.
276. Шмарин А.А. Оптимизация модели взаимодействия участников рынка пассажирских перевозок (на примере Оренбурга) / А.А. Шмарин, А.П. Шмарин // Региональные исследования. - 2014. - №2 (44). - С. 45–50.
277. Эванс Дж. Р., Берман Б. Маркетинг: Сокр. пер. с англ. -М.: Экономика,1993.- 270 с.
278. Экономика муниципального сектора: под. ред. А.В. Пишулькина. –М.: ЮНИТИ, 2007. -467с.
279. Экономика предпринимательства. – СПб.: Просвещение,2004. - 407с.
280. Экономика предприятия торговли и сферы услуг: под ред. В.В.Басконова. - М.: ИНФРА-М., 1997.- 134 с.
281. Экономическая энциклопедия /Науч.-ред. Сов изд-ва “Экономика”; Ин-т экон. РАН; Гл.ред. Л.И.Абалкин. -М.: ОАО “Изд-во “Экономика”, 1999. - 1055 с.
282. Экономика будущего: теория институциональных изменений (новый эволюционный подход). - М.: Финансы и статистика, 2011.-432 с.
283. Экономика предпринимательства. - СПб.: Просвещение,2004. -407с.
284. Экономика предприятия торговли и сферы услуг: под ред. В.В.Басконова. - М.: ИНФРА-М, 1997.

285. Экономика: Толковый словарь: англо-русский. М.: ИНФРА-М, Весь Мир, 2000. -661с.
286. Экономикс: англо-русский словарь-справочник/Э. Дж. Долан, Б. И. Домненко. М.: Лазурь, 1994. С. 400.
287. Экономический потенциал и перспективы России и стран СНГ: монография. Кн. 4. -Краснодар: АНО «Центр социально-политических исследований «Премьер», 2012.-274с.
288. Юрьева Т.В. Экономика некоммерческих организаций / Т.В.Юрьева. - М.: Юрист, 2002. -С. 36-75.
289. Якобсон Л.И. Государственный сектор рыночной экономики/ Л.И.Якобсон. Изд-во ГУ-ВШЭ, 2000.-178с.
290. Якимов М. Р. О подходах к формированию эффективной системы пассажирского транспорта общественного пользования // Интеллект. Инновации. Инвестиции. – 2019. – № 8. – С. 10-18. DOI: 10.25198/2077-7175-2019-8-10.
291. Якобсон Л.И. Экономика общественного сектора. Основы теории государственных финансов/Л.И.Якобсон.- М., Наука, 1995.-168с.;
292. Яковлев Г.А. Организация предпринимательской деятельности. 2-е изд. / Г.А.Яковлев. - М.: «ИНФРА-М», 2010.- 313с.
293. Adnan Abdelkrim Hasan Thiabat. Metode economice de dirijare a sectorului privat (pe materialele RepubliciiMoldova și Regatului Iordan).- Chișinău, 2005.- 166p.
294. Carruthers, B. When is the State Autonomous? Culture, Organization Theory, and the Political Sociology of the State // Sociological Theory. Vol. 12. No. 1 (March 1994).
295. Easterly, W., and S. Rebelo. Fiscal Policy and Economic Growth/ W.Easterly, S. Rebelo //Journal of Monetary Economics. - 1993. - N 32. -P.220.
296. Entrepreneurship at a Glance 2015. Persons employed by enterprise size and sector // OECD Library. [Электронный ресурс]. Режим доступа - http://www.oecd-ilibrary.org/content/book/entrepreneur_aag-2015-en (дата

обращения: 25.02.2016.

297. Getting Credit // Doing Business. The World Bank Group. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.doingbusiness.org/data/explore/economies/Tajikistan/#getting-credit> (дата обращения: 03.03.2016)
298. Gronroos, C. Service Management and Marketing: A Customer Relationship Management Approach / C. Gronroos. – 2nd ed. – West Sussex, England : John Wiley & Sons, 2000. p. 316
299. Hill T. On goods & services// Rev. of income & wealth. W., 1977.Ser. Abolafia, M., Biggart, N.W. Competition and Markets: An Institutional Perspective, in: Etzioni A., Lawrence P.P. (eds.). Socio-Economics: Toward a New Synthesis. Armonk. N.Y.: M.E.Sharpe, 1991.
300. <https://ru.wikipedia>.
301. https://studopedia.ru/1_115903_teoriya-keynsa-effektivniy-spros.html.
302. IMF DATA // International Monetary Fund. [URL]. - <http://www.imf.org/en/data> (дата обращения: 29.11.2025)
303. International Investment Instruments: A Compendium. Volume I.- New York and Geneva: United Nations, 1996. P. 285 - 323.
304. ITF Transport Outlook 2015 // OECD ilibrary. [Электронный ресурс]. Режим доступа -http://www.oecd-ilibrary.org/transport/itf-transport-outlook-2015_9789282107782-en (дата обращения: 19.02.2016).
305. Keeble, D. New firm and regional economic development: Experience and impacts in the 1980s, Cambridge Regional Review 1, 1990.
306. Lovelock.C. Services marketing. -London., 2003.-241p.
307. OECD Data. Transport. Infrastructure investment // OECD. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <https://data.oecd.org/transport/infrastructure-investment.htm#indicator-chart> (дата обращения: 19.02.2016)
308. Paying Taxes // Doing Business. The World Bank Group. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.doingbusiness.org/data/explore/economies/Tajikistan/#paying-taxes> (дата обращения: 03.03.2016).
309. Pindyck R., S. Solimano. Economic Instability and Aggregate Investment/

- R.Pindyck, S. Solimano. World Bank. Policy Research Department. Macroeconomics and Growth Division.-Washington : D.C.,1993. - 152p.
310. Privatization and deregulation in passenger transportation / Proceedings of the 2th International Conference. - Tampere, Finland: 1991. - 310 p.
311. Tajikistan. Doing Business 2016 data. // Doing Business. The World Bank Group. [Электронный ресурс]. Режим доступа - <http://www.doingbusiness.org/data/explore economies/tajikistan#close> (дата обращения: 03.03.2025)
312. UNCTAD Handbook of Statistics // UNCTAD. [URL]. - <http://unctad.org/en/Pages/Publications/Handbook-of-Statistics.aspx> (дата обращения: 29.11.2025)
313. Yakimov M. Optimal Models used to Provide Urban Transport Systems Efficiency and Safety //Transportation Research Procedia. – Vol. 20: 12th International Conference Organization and Traffic Safety Management in large cities, SPbOTSIC-2016, 28-30 September 2016, St. Petersburg, Russia. – 2017. – P. 702-708.
314. Wester F.V. Transport in towns/ F.V. Wester // Journal of Transport Economics and Policy. - 1986. - № 4. - P. 129.
315. World Bank Open Data: free and open access to data about development in countries around the globe // The World Bank. [URL]. - <http://www.imf.org/en/data> (дата обращения: 29.11.2025).
316. www.dushanbe.tj - Исполнительный орган государственной власти города Душанбе.
317. www.dushanberpolice.tj - Департамент Министерства внутренних дел в городе Душанбе.
318. www.mintrans.tj - Министерства транспорта Республики Таджикистан.

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

ВВП	- Внутренний валовый продукт
СМИ	- Средство массовой информации
СМК	- Система менеджмента качества
СНГ	- Содружество независимых государств
НСР-2030	- Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года
ЕС	- Европейский союз
РФ	- Российская Федерация
ЦА	- Центральная Азия
ВАК РФ	- Высшая аттестационная комиссия при Министерстве образования и науки Российской Федерации
ГП	- Государственное предприятие
ГБАО	- Горно-Бадахшанская автономная область
РРП	- Районы республиканского подчинения
ВБ	- Всемирный банк
ПАТОП	- Пассажирский автомобильный транспорт общего пользования
РУЧС	- Рынок услуг частного сектора
ЧС	- Частный сектор
МТБ	- Материально-техническая база
ЧПАТОП	- Частный пассажирский автотранспорт общего пользования
АТП	- Автотранспортное предприятие
ГПАТ	- Городской пассажирский автомобильный транспорт
АО	- Акционерное общество
ООО	- Общество ограниченной ответственности
ПАТ	- Пассажирский автомобильный транспорт
ПТБ	- Производственно-техническая база
ПАС	- Пассажирская автотранспортная система
ЭММ	- Экономико-математическая модель
ИКТ	- Информационно-коммуникационных технологий
ИТС	- Интеллектуальные транспортные системы
РЧПАТОП	- Рынок частного пассажирского автомобильного транспорта общего пользования
ПД	- Предпринимательская деятельность
ГСМ	- Горюче смазочные материалы
ПХД	- Производственно-хозяйственная деятельность
ОЭСР	- Организация экономического сотрудничества и развития
ГУ	- Государственное учреждение
МАИ	- Матричный анализ иерархии
ЧГП	- Частно-государственное партнерство
МДП	- Международные дорожные перевозки

Приложение 1

Таблица 1- Исходные данные для прогноза объема перевозки пассажиров всеми видами транспорта в Республике Таджикистан за 2015-2024 годы

Годы	Перевозка пассажиров всеми видами транспорта, млн. чел. (У)	Фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн. сомони (X ₁)	Объём розничного товарооборота, млн. сомони (X ₃)	Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек населения (X ₄)	Объём реализации платных услуг населению, млн. сомони (X ₅)	Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажирского транспорта (сомони) (X ₆)
2015	643,95	168,15	33946,98	44,33	13008,31	12,13
2016	645,89	168,66	34049,13	44,46	13047,45	12,16
2017	647,83	169,17	34151,58	44,6	13086,71	12,2
2018	649,78	169,68	34254,35	44,73	13126,09	12,24
2019	651,74	170,19	34357,42	44,87	13165,58	12,27
2020	653,7	170,7	34460,8	45	13205,2	12,31
2021	746,8	282	38940,7	46	15165,3	12,31
2022	853,7	248,8	43379,9	50	20358,8	23,11
2023	899,3	278,2	50060,5	55	23840,1	24,57
2024	1020	254,8	50066,5	56	27120,3	20,78

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 2 - Исходные данные для прогноза объема пассажирооборота всеми видами транспорта в Республике Таджикистан за 2015-2024 годы

Годы	Пассажиро-оборот всеми видами транспорта, млн. п-км (У)	Фактические расходы государственного бюджета на транспорт, млн. сомони (X ₁)	Объём кредитных вложений банков в национальную экономику, млн. сомони (на конец года) (X ₂)	Объём розничного товарооборота, млн. сомони (X ₃)	Обеспеченность населения легковыми индивидуальными автомобилями, в расчёте на 1000 человек (X ₄)	Расходы домашних хозяйств на оплату услуг пассажир-ского транспорта (сомони) (X ₆)
2015	8105,5	167,8	6262,9	33878,9	44,2	12,1
2016	8129,9	168,3	6281,8	33980,8	44,4	12,1
2017	8154,3	168,8	6300,7	34083,1	44,5	12,2
2018	8178,9	169,3	6319,6	34185,6	44,6	12,2
2019	8203,5	169,8	6338,6	34288,5	44,8	12,2
2020	8244,7	170,7	6370,5	34460,8	45	12,31
2021	9079,9	282	8089,5	38940,7	46	12,31
2022	10361,9	248,8	9795,7	43379,9	50	23,11
2023	11625,8	278,2	12084	50060,5	55	24,57
2024	13520,7	254,8	15696,8	50066,5	56	20,78

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 3-Исходные данные для прогноза услуги частного пассажирского автомобильного общего пользования в Республике Таджикистан за 2015-2024 годы

Годы	Услуги частного ПАТ, млн. сомони (У)	Средне-душевые расходы населения, сомони (X ₁)	Удельный вес городского населения, % (X ₂)	Средний размер семьи, чел. (X ₃)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₄)	ВВП на душу населения, сомони (X ₅)	Уровень безработицы, % (X ₆)
2015	1492,1	238	26,43	5,9	43	5727,8	2,3
2016	1297,3	321,36	26,43	5,91	43	6299,6	2,2
2017	1427,0	328	26,45	5,92	43	6854,2	2,2
2018	1455,3	338,05	26,25	5,92	43	7870,2	2,1
2019	1510,6	366,38	26,39	5,93	46	8580,1	2
2020	1002,1	572,01	28,78	5,94	45	8922,3	2,1
2021	1048,5	777,64	28,77	5,95	46	10312	2,1
2022	3416,6	851,85	28,83	5,95	50	11838,8	2,1
2023	4085,7	1104,63	29,13	6,1	55	13039,2	1,9
2024	4681,1	1108,16	29,08	6,1	56	14752,5	1,8

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 1- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в Республике Таджикистан

Годы	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн.чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедушевые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безработицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₆)
2015	8490,2	8,5512	5,92	5727,8	238	2,3	43
2016	8737,3	8,5474	5,92	6299,6	321,36	2,2	43
2017	9190,4	8,735	5,93	7084,9	329,71	2,2	43
2018	9643,5	9,1266	5,93	7870,2	338,05	2,2	43
2019	10685,2	9,3138	5,95	8580,1	366,38	2	46
2020	10380,4	9,7168	5,97	8922,3	572,01	2,1	45
2021	11656	9,8868	5,98	10312	777,64	2,1	46
2022	16009,8	10,078	6	11838,8	851,85	2,1	47
2023	19265,4	10,288	6,1	13039,2	1104,63	1,9	48
2024	22257,6	10,509	6,1	14752,5	1108,16	1,8	50

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 2- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в городе Душанбе

Годы	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн.чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедушевые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безработицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₆)
2015	3969,2	0,7887	5,0	13138,7	362,0	2,3	67
2016	4289,3	0,8027	5,1	13466,4	370,3	2,2	67
2017	4987,1	0,8162	5,1	15037,3	410,7	2,2	67
2018	5684,9	0,8314	5,2	19976,1	451,77	2,2	68
2019	6178	0,8464	5,2	17886,6	501,46	2	82
2020	6737,6	0,9483	5,3	16419,4	559,63	2,1	80
2021	8120	1,1850	5,4	15954,3	632,39	2,1	61
2022	12471,3	1,2018	5,5	18739,1	746,22	2,1	83
2023	15365,8	1,2284	5,6	21496,5	887,99	1,9	89
2024	17382,6	1,2426	5,8	25153,5	950,98	1,8	94

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 3- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в ГБАО Республики Таджикистан

Годы	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн. чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедушевые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безработицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₆)
2015	64,9	0,213	6,5	3878,8	362	2,4	36
2016	67,5	0,23	6,5	3297,1	370,6	2,4	36
2017	78,1	0,233	6,4	3899,9	379,4	2,3	36
2018	88,7	0,23	6,4	4502,6	386,99	2,2	39
2019	99,9	0,228	6,4	4664	392,49	2,2	46
2020	98	0,229	6,41	4650,7	395,55	2,2	45
2021	149,3	0,231	6,42	5335,9	397,13	2	46
2022	151	0,229	6,46	5962	400,31	2,1	47
2023	168,8	0,23	6,47	7550,4	402,31	2,1	48
2024	188,6	0,2348	6,5	10655,5	410,35	2,1	50

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 4- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в Согдийская область

Годы	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн.чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедушевые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безработицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₆)
2015	3001,7	2,4	6,01	4798,3	343,49	2,7	56
2016	3137,8	2,42	6,1	5418,6	350,3	2,7	57
2017	3332,5	2,55	6,11	6159,5	401,46	2	57
2018	3527,2	2,6584	6,12	6900,3	385,03	2,1	58
2019	3603,3	2,7073	6,25	7585,8	434,8	1,8	58
2020	3291,6	2,783	6,28	7769,3	641,47	1,8	58
2021	3602,3	2,8239	6,32	9726,1	895,42	1,8	58
2022	4114,6	2,87	6,33	11128,6	847,03	1,6	62
2023	4311,1	2,9173	6,53	12061,3	1134,8	1,4	67
2024	5100,8	2,9661	6,7	14306,1	1519,32	1,4	66

Источник: составлено автором на основе Статистический ежегодник Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 5- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в Районах республиканского подчинения Республики Таджикистан

Годы	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн. чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедушевые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безработицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортном на 1000 жителей (X ₆)
2015	892,61	2,1	6,7	4031,1	250,4	2,3	40
2016	837,97	1,9716	6,1	4166,3	252,5	2,3	40
2017	899,79	2,05	6,11	4719,7	260,08	2,4	40
2018	961,6	2,1	6,12	5273,1	275,68	2,4	38
2019	1037,9	2,1	6,25	5851,2	294,98	2,3	44
2020	1007,4	2,17	6,28	6236,2	309,73	2,2	43
2021	1123,4	2,215	6,32	7816,8	337,6	2,2	50
2022	1294,9	2,101	6,33	9126	388,24	2,2	52
2023	1364,9	2,11	6,53	11204,7	395,76	2	61
2024	1468,4	2,2498	6,7	12053,2	400	2,1	63

Источник: составлено автором на основе статистического ежегодника Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Таблица 6- Исходные данные для прогноза общего объема частных услуг за 2015-2024 годы в Хатлонской области Республики Таджикистан

Хатлонская область	Общий объем частных услуг, млн. сомони (Y)	Количество населения, млн.чел (X ₁)	Средний размер семьи, чел. (X ₂)	ВВП на душу населения, сомони (X ₃)	Среднедуше-вые расходы населения, сомони (X ₄)	Уровень безрабо-тицы, % (X ₅)	Обеспеченность населения индивидуальным транспортом на 1000 жителей (X ₆)
2015	1569	3,0495	61	4217,9	246,86	2,4	28
2016	1565,4	3,1243	7,2	4679,8	251	2,5	28
2017	1716,9	3,1985	6,1	5003,5	256,02	2,1	28
2018	1868,4	3,2749	6,1	5223,82	261,14	1,9	28
2019	2064,5	3,3483	6,11	5872,83	274,2	1,7	28
2020	2070,5	3,4597	6,12	5840,98	319,71	1,8	28
2021	2170,3	3,53	6,25	7639,6	361,28	1,7	28
2022	2327	3,6112	6,28	9368,66	415,47	1,8	28
2023	2630	3,6977	6,33	9753,28	481,94	1,4	32
2024	2979,9	3,7903	6,53	9986,9	510	1,4	32

Источник: составлено автором на основе статистического ежегодника Республики Таджикистан.-Душанбе: АСПРТ,2025.-442с.

Анкета для опроса субъектов малого и среднего предпринимательства на рынке услуг частного пассажирского транспорта общего пользования Республики Таджикистан

Уважаемый предприниматель!

Просим Вас принять участие в опросе для оценки факторов повышения эффективности предпринимательской деятельности на рынке услуг частного пассажирского транспорта общего пользования Республики Таджикистан

1. Укажите, пожалуйста, территорию, на которой осуществляется ваша основная деятельность:

- ☐ Хатлонская область
- ☐ Согдийская область
- ☐ г. Душанбе
- ☐ Районы республиканского подчинения (РРП)
- ☐ Горно-Бадахшанская автономная область (ГБАО)

2. Укажите, пожалуйста, ваш опыт предпринимательской деятельности:

- ☐ от 1 до 2 лет
- ☐ от 2 до 3 лет
- ☐ от 3 до 5 лет
- ☐ от 5 лет и выше

3. Укажите, пожалуйста, количество занятых лиц в вашем бизнесе:

- ☐ до 30 человек
- ☐ от 31 до 200 человек

4. Отметьте, пожалуйста, финансово-экономическую ситуацию на предприятии за последний год:

- ☐ предприятие является прибыльным
- ☐ предприятие является малоприбыльным
- ☐ предприятие является убыточным
- ☐ предприятие ушло в небольшой временный убыток.

5. Отметьте наиболее значимые, по вашему мнению, проблемы развития предпринимательства на рынке услуг частного пассажирского транспорта общего пользования Республики Таджикистан:

- ☐ сложные официальные процедуры регистрации и взаимодействия с местными органами исполнительной власти
- ☐ высокий уровень налогов
- ☐ коррупция
- ☐ недостаток инвестиций, сложность доступа к кредитам

- ☐ низкий уровень профессионализма работников
- ☐ слабое развитие инфраструктуры транспорта (дорожные сети, автомобильный парк, сервисная инфраструктура и др.)
- ☐ высокий уровень конкуренции
- ☐ низкий уровень спроса
- ☐ ценообразование на рынке ГСМ
- ☐ высокий уровень государственного регулирования предоставления транспортных услуг населению (регулирование цен, порядка оказания транспортных услуг и др.)
- ☐ другое

6. Выделите факторы, которые могут способствовать активизации предпринимательской деятельности на рынке услуг частного пассажирского транспорта общего пользования Республики Таджикистан:

- ☐ упрощение административных процедур, снижение бюрократии
- ☐ регулирование рынка ГСМ
- ☐ снижение уровня коррупции
- ☐ консультации и обучение работников транспорта за счёт государства
- ☐ инвестиции в развитие инфраструктуры транспорта
- ☐ предоставление льготных кредитов субъектам предпринимательства в сфере транспорта
- ☐ другое

Благодарим за участие в опросе!

Таблица 1 -Результаты экономико-математического моделирования пассажирооборота в Республике Таджикистан
ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,999998
R-квадрат	0,999995
Нормированный R-квадрат	0,99999
Стандартная ошибка	6,026676
Наблюдения	10

<i>Дисперсионный анализ</i>					
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	5	32044398	6408880	176452	8,99E-11
Остаток	4	145,2833	36,32082		
Итого	9	32044543			

	<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>
У-пересечение	438,0757	399,7261	1,09594	0,33466	-671,742	1547,893	-671,742	1547,893
Переменная X 1	4,538593	0,508463	8,926095	0,000871	3,126872	5,950314	3,126872	5,950314
Переменная X 2	0,544418	0,003596	151,4004	1,14E-08	0,534434	0,554401	0,534434	0,554401
Переменная X 3	-0,18055	0,01772	-10,1893	0,000523	-0,22975	-0,13135	-0,22975	-0,13135
Переменная X 4	205,1369	20,07258	10,21976	0,000517	149,4065	260,8673	149,4065	260,8673
Переменная X 5	44,87501	2,036617	22,03409	2,51E-05	39,22045	50,52956	39,22045	50,52956

Таблица 2 -Результаты экономико-математического моделирования объема перевозок пассажиров в Республике Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,9999999
R-квадрат	0,9999998
Нормированный R-квадрат	0,9999996
Стандартная ошибка	0,089999127
Наблюдения	10

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	5	166689,1	33337,81	4115859	1,65E-13
Остаток	4	0,032399	0,0081		
Итого	9	166689,1			

	<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>
У-пересечение	4,042179026	7,115409	0,568088	0,600346	-15,7134	23,79772	-15,7134	23,79772
Переменная X 1	1,645015331	0,009088	181,0051	5,59E-09	1,619782	1,670248	1,619782	1,670248
Переменная X 2	-0,045146058	0,000313	-144,186	1,39E-08	-0,04602	-0,04428	-0,04602	-0,04428
Переменная X 3	29,80388933	0,356484	83,60524	1,23E-07	28,81413	30,79365	28,81413	30,79365
Переменная X 4	0,04210165	4,7E-05	895,9315	9,31E-12	0,041971	0,042232	0,041971	0,042232
Переменная X 5	2,227419672	0,031801	70,04286	2,49E-07	2,139126	2,315713	2,139126	2,315713

Таблица 3 -Результаты экономико-математического моделирования общего объема услуги частного ПАТ в Республике Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,989383
R-квадрат	0,978878
Нормированный R-квадрат	0,936634
Стандартная ошибка	344,5571
Наблюдения	10

<i>Дисперсионный анализ</i>					<i>Значимость</i>
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>F</i>
Регрессия	6	16505894	2750982	23,1721	0,013092
Остаток	3	356158,8	118719,6		
Итого	9	16862053			

	<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>
У-пересечение	-78335	59101,77	-1,32543	0,276927	-266423	109753,2	-266423	109753,2
Переменная X 1	-3,9917	3,597972	-1,10943	0,34818	-15,4421	7,458652	-15,4421	7,458652
Переменная X 2	-390,23	309,3067	-1,26163	0,296258	-1374,58	594,1224	-1374,58	594,1224
Переменная X 3	9314,321	8886,201	1,048178	0,371557	-18965,5	37594,18	-18965,5	37594,18
Переменная X 4	295,0736	134,1871	2,198971	0,115283	-131,97	722,117	-131,97	722,117
Переменная X 5	0,672488	0,387882	1,733741	0,18138	-0,56193	1,906903	-0,56193	1,906903
Переменная X 6	8620,397	3469,145	2,484877	0,088886	-2419,97	19660,76	-2419,97	19660,76

Таблица 4 -Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в Хатлонской области Республики Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,99341
R-квадрат	0,986864
Нормированный R-квадрат	0,960591
Стандартная ошибка	90,7727
Наблюдения	10

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	1857024	309504	37,56261	0,006484
Остаток	3	24719,05	8239,682		
Итого	9	1881743			

	<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>
У-пересечение	-22523,6	15207,92	-1,48104	0,235184	-70922	25874,82	-70922	25874,82
Переменная X 1	5377,614	3339,401	1,610353	0,205702	-5249,85	16005,08	-5249,85	16005,08
Переменная X 2	9,155527	6,431839	1,42347	0,249779	-11,3135	29,62451	-11,3135	29,62451
Переменная X 3	0,196478	0,172662	1,137939	0,3378	-0,35301	0,745964	-0,35301	0,745964
Переменная X 4	-13,5865	10,95153	-1,2406	0,302932	-48,4392	21,26618	-48,4392	21,26618
Переменная X 5	822,7915	835,415	0,98489	0,397298	-1835,87	3481,455	-1835,87	3481,455
Переменная X 6	274,475	172,2621	1,593357	0,209332	-273,74	822,6901	-273,74	822,6901

Таблица 5 -Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в районах республиканского подчинения Республики Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,998243
R-квадрат	0,99649
Нормированный R-квадрат	0,989469
Стандартная ошибка	22,33983
Наблюдения	10

<i>Дисперсионный анализ</i>					
	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	425032,1	70838,68	141,942	0,000906
Остаток	3	1497,203	499,0678		
Итого	9	426529,3			

	<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>
У-пересечение	-1371,06	656,6089	-2,08809	0,12801	-3460,68	718,565	-3460,68	718,565
Переменная X 1	-90,2209	144,7657	-0,62322	0,577307	-550,93	370,488	-550,93	370,488
Переменная X 2	131,3144	54,48994	2,409884	0,095027	-42,0969	304,7257	-42,0969	304,7257
Переменная X 3	0,047409	0,026287	1,803484	0,169089	-0,03625	0,131067	-0,03625	0,131067
Переменная X 4	1,719799	0,665762	2,583205	0,081553	-0,39895	3,838551	-0,39895	3,838551
Переменная X 5	397,8612	154,4968	2,575207	0,082121	-93,8166	889,5391	-93,8166	889,5391
Переменная X 6	1,023556	6,618269	0,154656	0,886911	-20,0387	22,08584	-20,0387	22,08584

Таблица 6 -Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в Согдийской области Республики Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,983322
R-квадрат	0,966923
Нормированный R-квадрат	0,900769
Стандартная ошибка	200,9329
Наблюдения	10

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	3540697	590116,2	14,61623	0,025287
Остаток	3	121122,1	40374,03		
Итого	9	3661819			

	<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>
У-пересечение	1049,759	11663,39	0,090005	0,933956	-36068,3	38167,87	-36068,3	38167,87
Переменная X 1	-2877,48	1833,887	-1,56906	0,214645	-8713,73	2958,765	-8713,73	2958,765
Переменная X 2	1438,502	1712,269	0,840115	0,462521	-4010,7	6887,705	-4010,7	6887,705
Переменная X 3	0,37688	0,165935	2,271249	0,107801	-0,1512	0,904959	-0,1512	0,904959
Переменная X 4	-1,06617	1,018158	-1,04716	0,371959	-4,3064	2,174061	-4,3064	2,174061
Переменная X 5	-294,853	593,4302	-0,49686	0,653416	-2183,41	1593,707	-2183,41	1593,707
Переменная X 6	-8,4174	50,75828	-0,16583	0,878834	-169,953	153,1181	-169,953	153,1181

Таблица 7 - Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в ГБАО Республики Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный	
R	0,9930
R-квадрат	0,9861
Нормированный	
R-квадрат	0,9584
Стандартная	
ошибка	9,15502777
Наблюдения	10

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	17866,7124	2977,7854	35,5282703	0,007034139
Остаток	3	251,4436004	83,81453346		
Итого	9	18118,156			

	<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>
У-пересечение	-1438,46679	1168,697135	1,230829397	0,306086686	-5157,782669	2280,84909	-5157,782669	2280,84909
Переменная X 1	460,1822927	1195,074072	0,385065917	0,725866794	-3343,076771	4263,441356	-3343,076771	4263,441356
Переменная X 2	276,2272823	134,9220325	2,047310414	0,133107576	-153,1548416	705,6094063	-153,1548416	705,6094063
Переменная X 3	0,006280561	0,004124492	1,522747967	0,225193987	-0,006845412	0,019406535	-0,006845412	0,019406535
Переменная X 4	0,163335203	1,726308029	0,094615329	0,930585773	-5,330547405	5,657217811	-5,330547405	5,657217811
Переменная X 5	-204,125854	58,10961678	3,512772332	0,03911981	-389,0565893	19,19511881	-389,0565893	19,19511881
Переменная X 6	0,451373952	2,988676894	0,151028019	0,889537438	-9,059929788	9,962677691	-9,059929788	9,962677691

Таблица 8 -Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в городе Душанбе

ВЫВОД
ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,993275069
R-квадрат	0,986595363
Нормированный R-квадрат	0,95978609
Стандартная ошибка	966,3002407
Наблюдения	10

Дисперсионный
анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	206171890,8	34361981,8	36,80052615	0,006681161
Остаток	3	2801208,466	933736,1553		
Итого	9	208973099,2			

	<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>
У-пересечение	-27513,61462	50940,25662	-0,540115352	0,626635667	-189628,2461	134601,0168	-189628,2461	134601,0168
Переменная X 1	-13255,68256	14157,53182	-0,936298977	0,418189787	-58311,26738	31799,90226	-58311,26738	31799,90226
Переменная X 2	2966,456578	10141,20891	0,292515084	0,78895713	-29307,39624	35240,30939	-29307,39624	35240,30939
Переменная X 3	-0,085275644	0,308436055	-0,276477548	0,800134988	-1,066856829	0,89630554	-1,066856829	0,89630554
Переменная X 4	37,28394389	19,06340774	1,955785891	0,145449287	-23,38432765	97,95221544	-23,38432765	97,95221544
Переменная X 5	7002,352065	6295,236573	1,112325484	0,347111964	-13031,90031	27036,60444	-13031,90031	27036,60444
Переменная X 6	-21,88982962	94,84428509	-0,23079756	0,832316264	-323,7266743	279,9470151	-323,7266743	279,9470151

Таблица 9 -Результаты экономико-математического моделирования объема частных услуг в Республике Таджикистан

ВЫВОД ИТОГОВ

<i>Регрессионная статистика</i>	
Множественный R	0,9980
R-квадрат	0,9960
Нормированный R-квадрат	0,9879
Стандартная ошибка	532,76
Наблюдения	10

Дисперсионный анализ

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Значимость F</i>
Регрессия	6	210123449,3	35020574,88	123,3843453	0,001116357
Остаток	3	851499,6326	283833,2109		
Итого	9	210974948,9			

	<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	-314158,0	99397,3933	-3,1606	0,0508	-630484,852	2168,882	-630484,852	2168,882
Переменная X 1	-4157,0	1122,8	-3,7024	0,0342	-7730,155	-583,750	-7730,155	-583,750
Переменная X 2	50282,6	14476,8	3,4733	0,0402	4211,087	96354,121	4211,087	96354,121
Переменная X 3	2,1406	0,4289	4,9905	0,0155	0,776	3,506	0,776	3,506
Переменная X 4	-6,2672	3,6265	-1,7282	0,1824	-17,808	5,274	-17,808	5,274
Переменная X 5	10634,0	4557,7	2,3332	0,1018	-3870,577	25138,623	-3870,577	25138,623
Переменная X 6	590,627	348,90	1,6928	0,1891	-519,729	1700,983	-519,729	1700,983

Таблица 1- Перечень реализованных проектов ГЧП за 2019-2025 годы в Республике Таджикистан

№ пп	Название проекта	Направление	Стоимость проекта, сомони	Привлеченные средства, сомони	Место работы, чел.	Оплата налогов, сомони	Платежи, сомони
1.	Реконструкция и управление детского сада в г. Душанбе	Образование	8 000 000	5 312 951	48	4 306 607	
2.	Создание центра по борьбы с вирусным гепатитом	Здравоохранение	20 000 000	8 000 000	56	3 200 000	
3.	Строительство линии передачи электрической энергии в СЭЗ “Дангара”	Энергетика	214 896 840	234 265 831	10	19 829 568	
4.	Система оплаты за проезд и его контроль на ГПТ общего пользования г.Душанбе	Транспорт	23 098 519	23 098 519	35	580 000	
5.	Обеспечении питьевой воды жителей сельсовета района Б.Гафурова	Коммунальное	1 783 469	1 783 469	13	558 813	
6.	Управление бытовых отходов г.Бустон	Коммунальное	13 727 217	2 202 500	57	2 517 002	
7.	Система регистрации мобильных средств и система автоматизации их таможенного оформления	Связь	27 000 000	24 200 000	20 постоянно (40 временно)	14 400 000	565 440 000
8.	Создание центра первичного скрининга болезни оташак	Здравоохранение	4 500 000	1 000 000	108	100 000	
9.	Создание единого центрального фонда обеспечения и защиты медицинской техники		17 783 850	13 648 361	120	821 172	

10.	Система оплаты за проезд и его контроль на ГПТ общего пользования г.Душанбе	Транспорт	23 991 609	23 991 148	70	5 100 000	
11.	Восстановления сети использования питьевой воды в посёлке Полос г.Бустон	Коммунальное	3 912 390	3 91 390	12	61 338	
12.	Управление твердых отходов в сельсовета Исфисор, Хистеварз и Зарзамин района Б.Гафурова	Коммунальное	30 683 529	2 047 500	24	551 047	
13.	Создание центра оказания бытовых и социальных услуг при ГП завода протез-ортопеда г. Душанбе	Здравоохранение	2 277 056	580 000	18	5280	
14.	Система искусственного видеозаписи нарушения организации дорожного движения, остановочных пунктов и специальных линий предназначенных для маршрутизированного транспорта с помощью самоуправляемой системы в улицах г.Душанбе	Транспорт	109 569 000	24 403 200	10 постоянно (103 временно)	5 380 876	
15.	Реконструкции еплового центра средней школы №2 г. Истаравшан	Коммунальное	2 350 000	1 085 520	17		
16.	Восстановление сети использования село Зерзамини района Б.Гафурова		7 638 835	800 000	12	31 320	

17.	Строительство и создание комплекса для лечения и отдыха детей и взрослых в г.Истравшан	Здравоохранение	9 348 463		38		
18.	Создание птицефабрики в г.Истиклол	Промышленность	3 169 436		13	900	
19.	Реконструкция здание оказания медицинских услуг в территории клинической больницы Согдийской области	Здравоохранение	7 270 190	3 602 372	42	279 658	
20.	Организации спортивного центра единоборств в г.Бохтар	Физкультура и спорт	2 637 240		13		
21.	Строительство спортивного комплекса при спортшколы №1 г.Истаравшан имени П.Саидгозиев	Физкультура и спорт	6 200 000	200 000	20		
22.	Управление твердых отходов в сельсовета Фирузоба, Раджаб Хамроев, Патар и Кухандиер г.Канибадам	Коммунальное	12 200 000	200 000	53		
23.	Создание детской образовательной учреждении и литсей на базе общежитие Лицей- интернат г.Турсунзаде	Образование	12 000 000		51		
24.	Регистрации мобильных электронных средств в государственной системы их определения	Связь	74 400 000		-		
	Всего		638 437 644	370 421 372	1003	57 723 581	565 440 000