

**АКАДЕМИЯИ МИЛЛИИ ИЛМҲОИ ТОҶИКИСТОН
ИНСТИТУТИ ИҚТИСОДИЁТ ВА ДЕМОГРАФИЯ**

ВБД: 629.463 (575.3)

Бо ҳуқуқи дастнавис



НАҶМУДДИНОВ НАЗАРҲОҶА АКБАРОВИЧ

**ТАКМИЛДИҲИИ МЕХАНИЗМҲОИ ИДОРАКУНИИ РУШДИ
ИНФРАСОХТОРИ НАҚЛИЁТИИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН**

АВТОРЕФЕРАТИ

**диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмӣ номзади илмҳои
иқтисодӣ аз рӯйи ихтисоси 08.00.04 – Иқтисодиёти соҳавӣ
(08.00.04.04 – Иқтисодиёти нақлиёт)**

Душанбе – 2025

Диссертатсия дар шӯбаи таҳқиқоти инфрасохтори Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ иҷро шудааст.

Рохбари илмӣ:

Рауфӣ Абдуғаффор – доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи маркетинги соҳавӣ ва байналмилалӣи Донишгоҳи технологии Тоҷикистон

Муқарризи расмӣ:

Чалилов Умарҷон Чамилович – доктори илмҳои иқтисодӣ, дотсент, мудири кафедраи ташкили интиқол ва идора дар нақлиёти Донишгоҳи техникийи Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ

Давлатзода Эҳсон Давлат – номзади илмҳои иқтисодӣ, муовини декан оид ба таълими факултети молия ва қарзи Донишгоҳи байналмилалӣи саёҳӣ ва соҳибкорӣи Тоҷикистон

Муассисаи пешбар:

Донишгоҳи давлатӣи Бохтар ба номи Носири Хусрав

Ҳимояи диссертатсия «14» январи соли 2026, соати «13⁰⁰» дар чаласаи Шурои диссертатсионӣ 6D.KOA-015 назди Донишгоҳи техникийи Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ баргузор мегардад. Суроға: Ҷумҳурии Тоҷикистон, 734042, ш. Душанбе, хиёбони академикҳо Раҷабовҳо, 10А. E-mail: habibzoda0303@gmail.com телефони котиби илмӣ: (+992) 918922242.

Бо диссертатсия ва автореферати он дар китобхона ва сомонӣ расмӣи Донишгоҳи техникийи Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ <http://www.ttu.tj> шинос шудан мумкин аст.

Автореферат «___» _____ соли 2025 фириастода шудааст.

Котиби илмӣ
Шурои диссертатсионӣ,
номзади илмҳои иқтисодӣ



Қодирзода Н.Ҳ.

МУҚАДДИМА

Мубрамии мавзуи таҳқиқот. Дар марҳилаи кунунии рушди иҷтимоию иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистон таъмин намудани сатҳу сифати баланди зиндагии аҳоли бо назардошти ҳифзи муҳити атроф яке аз вазифаҳои муҳимтарин ба шумор меравад. Иҷрои вазифаи мазкур рушди тамоми соҳаҳои сохтори иқтисодии мамлакатро металабад, ки инфрасохтори нақлиётии кишвар барои онҳо шароити умумӣ ва зарурӣ фароҳам меоварад.

Дар раванди таҳияи Стратегия миллии рушди Тоҷикистон то соли 2030 дар давраи гузариш ба модели нави иқтисодӣ, ки ба беҳтар намудани ҳамкорӣ дар барқарорсозӣ ва сохтмони роҳҳо ва баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ равона аст, як қатор пешравиҳо ба даст омадаанд. Тадбирҳои самаранок истифода бурдани захираҳо, азхудкунии заминҳои нави, рушди интиқоли транзитӣ ба қоҳиши хароҷот ва баланд бардоштани сатҳи беҳатарӣ мусоидат мекунанд. Рушди устувори инфрасохтори нақлиётӣ ба фаъолияти устувори иқтисодиёти кишвар, қалби сармоягузoron, баланд бардоштани сатҳу самаранокии истеҳсолот ва беҳтар шудани сифати зиндагии мардум таъсир мерасонад. Дар робита бо ин, дар Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз 26 декабри соли 2018 таъкид гардидааст, ки «Дар Тоҷикистон, ки 93 фоизи ҳудуди онро кӯҳҳо ташкил медиҳанд, нақлиёт барои рушди иҷтимоию иқтисодии кишвар аҳамияти калон дорад».

Дар баробари аз бунбасти коммуникатсионӣ баромадани мамлакат ташаккулу рушди нақлиётии мамлакат ҳамчун системаи комил сурат гирифта, барои ба кишвари транзитӣ табдил додани Тоҷикистон заминаҳои зарурӣ фароҳам меоварад. Инфрасохтори нақлиётии мамлакат ба худ сифати системаи мураккабу динамикиро касб намудааст, ки мутобиқан тақмили механизмҳои мавҷуда ва қоркарди механизмҳои нави идоракунии онро тақозо менамояд. Дар ин раванд ташкили шароити зарурӣ барои рушди баробару фаъолияти инфрасохтори нақлиётӣ дар тамоми минтақаҳои мамлакат ва бартарафсозии монеаҳои мавҷуда дар роҳи рушди он таҳияи стратегияи идоракунии миёнамуҳлат ва дарозмуддатро металабад. Системаи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётии кишвар бояд барои таъмини такрористеҳсолоти мунтазами қамъиятӣ шароити умумии зарурӣ фароҳам оварад ва истифодаи самараноки тамоми захираҳои истеҳсолии кишварро кафолат диҳад.

Дар марҳилаи муосир сатҳи рушди муносибатҳои иқтисодии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ нисбат ба сатҳи рушди ҳуди

инфрасохтор қафо мондааст. Дар системаи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ номутаносибӣ дар танзими механизмҳои идоракунии, нобаробарии ҷойгиркунии, фаъолияти нокифояи механизми бозори идоракунии ва ғайраҳо мушоҳида мешаванд.

Дар шароити ҷаҳонишавӣ инфрасохтори нақлиётии миллии ҳарчӣ бештар ба системаи нақлиётии байналмилалӣ ҳамгиро мешавад. Ин маънои онро дорад, ки системаи нақлиётии кишварҳо бояд дар сатҳе фаъолият кунанд, ки ба меъёрҳои байналмилалӣ ҷавобгӯ бошанд, то ҳамкориҳои самарабахш байни кишварҳо таъмин гардида, сатҳи баланди идоракунии ва хизматрасонии нигоҳ дошта шавад. Пайваста бо шомил гаштани инфрасохтори нақлиётии кишвар ба ҷузъи муҳими инфрасохтори байналмилалӣ он бо якчанд проблемаҳои ҷалталаб рӯ ба рӯ шудааст, ки танзими ин самт вобаста ба талаботи муосири иқтисоди бозори Тоҷикистон ба таҳқиқоти мукамал ниёз дорад.

Илова бар ин, идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ, махсусан дар минтақаҳои кишвар ба талаботи марҳилаи рушди иқтисодии бозори муосири кишвар ҷавобгӯ нест. Ҳанӯз ҳам байни мақомоту соҳаҳои мухталифи инфрасохтори нақлиётӣ ҳамохангсозӣ дар сатҳи паст қарор дорад, шарикӣ давлатӣ-хусусӣ дар соҳаи фаъолияти истеҳсолии инфрасохтори нақлиётӣ дар сатҳи паст аст ва дар фаъолияти логистикаи нақлиётии инфрасохтори нақлиётӣ масъалаҳои ҷалталаб ҷой доранд. Бинобар ин, чунин вазъи ҷойдошта дар фаъолияти инфрасохтори нақлиётии мамлакат имкон намедихад, ки беҳтар намудани хизматрасонии нақлиётӣ ба истифодабарандагон вобаста ба талаботи даврони муосир ва дурнамои иқтисодии кишвар таъмин карда шавад. Ҳалли илмӣ чунин масъалаҳои муҳим ва зарурати интиҳоби мавзӯи таҳқиқоти кори диссертатсиониро муайян намудааст.

Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ. Ҳангоми омӯзиши идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар кишвар дар баробари истифодаи таҷрибаи ҷаҳонӣ дар ин соҳа, хусусиятҳои иқтисодӣ, молиявӣ ва иҷтимоии рушди кишвар ҳамчун кишвари кӯҳӣ, инчунин зарурати ба назар гирифтани хусусиятҳои муносибатҳои бозорӣ ва ҳолати заминаи моддию техникаи комплекси нақлиётии мамлакат пеш меояд.

Масъалаҳои идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ дар соҳаҳои мухталиф дар қорҳои илмӣ олимони хориҷӣ, ба монанди Гольская Ю.Н., Горшков В.В., Иванов М.В., Задворный Ю.В., Заостровских Е.А., Златин П.А., Казаковцева М.В., Катаева Ю.В., Кизим А.А., Коломак Е.А., Коробейников Е., Кудрявцев А.М., Новоселов А.С., Пак Е.В., Руднева

Л.Н., Рубан В.А., Селезнев А.З., Семина И.А. ва дигарон мавриди таҳқиқ қарор гирифтаанд.

Асосҳои илмӣ таҳқиқотӣ, идоракунӣ, ташаккул ва рушди инфрасохтори нақлиётӣ, аз ҷониби олимони – иқтисодчиёни ватанӣ, ба монанди Бобоев О.Б., Бобозода К.О., Бронштейн Я.Т., Катаев А.Ҳ., Мирзобеков Х.Д., Мирзоева Ҷ.П., Рауфӣ А., Раҷабов Р.К., Раҷабов Э.Д., Самандаров И.Х., Сангинов О.Қ., Сайдализода А.С., Ҷумаев Ҷ.Ҷ., Хоҷаев П.Д., Ҳамроев Ф.М., Шералиев А.А. ва дигарон омӯхта шудааст. Масъалаҳои ояндаи рушди инфрасохтори нақлиётӣ, тамоюли рушди устувори он ва пайваст шудан бо шохроҳҳои ҷаҳон дар асарҳои таҳқиқотии онҳо инъикос ёфтаанд. Масъалаҳои ба шакли муайян даровардани соҳаҳои гуногуни инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон ҳамчун механизми идоракунӣ рушди ин соҳаи фаъолият, муаммоҳои асосии инфрасохтори нақлиётӣ ва роҳҳои ҳалли он, хусусиятҳои дигаргунсозии сохтори инфрасохтори нақлиётӣ ва ғайраҳо мавриди таҳқиқи васеи олимони қарор гирифтаанд.

Ҳамзамон, бояд қайд кард, ки бисёр масъалаҳои назариявӣ, методологӣ ва методии идоракунӣ рушди инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун системаи мураккабу динамикӣ нокифоя омӯхта шудаанд, ки дар марҳилаи муосири рушди иқтисоди бозории мамлакат дарки илмӣ навад ва рушди он талаб карда мешавад. Нақши афзоюндаи инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити гузариши Тоҷикистон ба марҳилаи нави рушд ва таъмину эҳёи устувори иқтисодӣ, зарурати васеъ намудани миқёси таҳқиқоти илмӣ, муайян кардани роҳҳои ҳалли масъалаҳои марбут ба идоракунӣ рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар саросари кишвар ва минтақаҳои вай мебошад.

Ҳамин тариқ, ҳалли масъалаҳои идоракунӣ самарабахши рушди фаъолияти инфрасохтори нақлиётӣ, инчунин мавҷуд набудани усулҳои ягонаи методӣ барои таҳлили ин система, интиҳоби мавзӯ, таҳияи ҳадафҳо ва вазифаҳои таҳқиқоти диссертатсиониро муайян карданд.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳои давлатӣ. Мавзӯи қори диссертатсионӣ бо барномаҳои давлатии «Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030», «Барномаи миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2016-2020», «Барномаи миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2021-2025», «Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025», инчунин бо мавзӯҳои нақшавии илмӣ-таҳқиқотии Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ марбут аст.

I. ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади таҳқиқот. Мақсади таҳқиқоти кори диссертационӣ тақмил додани механизмҳои ташкилӣ ва иқтисодию идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ ва самтҳои стратегии рушди онҳо дар системаи иқтисодиёти бозори кишвар мебошад.

Вазифаҳои таҳқиқот. Ҳадафи гузошташуда ҳалли вазифаҳои зеринро муқаррар намудааст:

-асосноккунии илмӣ моҳият, таъйинот ва механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва таҳқиқи таҷрибаи мамлакатҳои хориҷии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ;

-таҳлили вазъи муносири идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ;

-муайянкунии омилҳои таъсиррасон ба идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар кишвар;

-арзёбии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ;

-таҳияи механизмҳои ташкилӣ-иқтисодии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ;

-коркарди роҳҳои тақмилдиҳии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити шарикӣ давлатӣ-хусусӣ.

Объекти таҳқиқот инфрасохтори нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар сохтори иқтисодиёти мамлакат мебошад.

Мавзӯи таҳқиқот муносибатҳои иқтисодие мебошанд, ки ҳангоми идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва тақмилдиҳии механизмҳои он дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ҷой доранд.

Фарзияи асосии таҳқиқот дар ифшо намудани алоқамандӣ ва вобастагии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон ба тақмилдиҳии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ, доир ба мақсадҳои оқилона истифодабарии воситаҳо, дастгириҳо ва ҳавасмандии молиявӣ давлатӣ, рушди инфрасохтори нақлиётӣ, рақобатпазир намудани рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва ба ҳамин васила муайян намудани мавқеи рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар раванди татбиқи ҳадафҳои олии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон зухур меёбад.

Асосҳои назариявии таҳқиқотро асарҳои олимони иқтисодчиёни ватанӣ ва хориҷӣ дар соҳаи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ташкил доданд. Пояи иттилоотии таҳқиқотро маводи таҳлилӣ ва омории Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, маълумоти вазоратҳо, идораҳо, санадҳои меъёрий, маводи пешбиникунанда, таҳлилӣ, оморий ва концептуалӣ ташкил доданд, ки дар адабиёти махсуси илмӣ ва пойгоҳҳои маълумот оварда шудаанд. Дар рисола инчунин маводи

таҳлилии Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон, корҳои монографӣ, хулосаҳое, ки нашрияҳои даврӣ дар бар мегиранд, мавриди истифода қарор гирифтанд.

Усулҳои илмӣ таҳқиқот абстраксияи илмӣ таҳлили муқоисавӣ ва сохторӣ, таҳлили ҳамоҳангӣ ва рефренатсия, арзёбии қоршиносон, усулҳои ҳамаҷонибаи системавӣ ва барномавӣ, модели иқтисодӣ ва математикӣ, усули сохтани гурӯҳҳои оморӣ ва таҳлили қаторҳои вақт мебошанд. Қорқарди маълумот бо истифодаи технологияҳои компютерӣ ва истифодаи воситаҳои барномавӣ барои мақсадҳои умумӣ ва махсус анҷом дода шуд.

Пойгоҳи методии таҳқиқот абстраксияи илмӣ, таҳлили муқоисавӣ ва сохторӣ, таҳлили ҳамоҳангӣ ва рефренатсия, арзёбии қоршиносон, усулҳои ҳамаҷонибаи системавӣ ва барномавӣ, модели иқтисодӣ ва математикӣ, усули сохтани гурӯҳҳои оморӣ ва таҳлили қаторҳои вақтро дарбар мегиранд.

Сарчашмаҳои оморӣ таҳқиқотро маълумоти расмӣи Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва мақомоти минтақавӣи он, санадҳои меъёрию ҳуқуқӣи Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, ҳисоботи расмӣи Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, маводи банаширрасида дар шакли адабиёти илмӣ, инчунин матбуоти даврӣ, сарчашмаҳои интернетӣ ва маводе, ки аз қониби таҳқиқотчӣ гузаронида шудааст, фаро мегиранд.

Пойгоҳи таҳқиқот. Диссертатсия дар Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ анҷом дода шудааст. Давраи иҷрои диссертатсия солҳои 2015-2024-ро дар бар мегирад.

Навгонии илмӣ диссертатсия аз асосноккунии илмӣ назариявӣ-методӣ ва таҳияи роҳҳои тақмилдиҳии механизмҳои ташкилию иқтисодии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣи кишвар иборат аст.

Натиҷаҳои навгонии таҳқиқоти диссертатсионӣ инҳоянд:

-асосноккунии илмӣ-назариявии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар системаи муносибатҳои иқтисодӣ, ки ҳамчун инфрасохтори иқтисодиёти мамлакат барои рушди самараноки иқтисодиёт ва иҷтимоиёти кишвар шароитҳои умумии зарурӣ фароҳам меорад, амалӣ гардидааст; мушахас карда шудааст, ки системаи идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ, аз як тараф чун қисмати инфрасохтори хоҷагии халқ ва аз қониби дигар, ҳамчун қисмати ташкилии серсоҳа – комплекси нақлиётӣ баррасӣ мегардад; барои идоракунии самараноки инфрасохтори нақлиёт, сохторбандӣ ва гурӯҳбандӣ шудаанд, ки бар асоси таҳқиқоти гуногуни мутахассисони ватанӣ ва хориҷӣ дар пояи меъёрҳои мухталиф иҷро гардидаанд;

-нишон дода шудааст, ки механизмҳои ташкилию иқтисодии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ вобаста ба гуногуншаклии моликият дар соҳа хусусиятҳои хосро гирифтаанд ва муносибатҳои бозорӣ байни ташкилоти инфрасохтори нақлиётӣ ва мизоҷон бо таъя ба принципҳои бозорӣ ба роҳ монда мешаванд; таҳқиқот нишон дод, ки корхонаҳои инфрасохтори нақлиётӣ нисбат ба дигар корхонаҳои иқтисодӣ зудтар рушд меёбанд. Чунин рушди суръатноки инфрасохтори нақлиётӣ барои қонеъ кардани талаботи соҳибдорӣ ба хизматрасониҳои босифат зарур аст. Ин ба зиёд шудани ҳаҷми боркашонӣ мусоидат намуда, ба рушди иқтисодӣ суръат мебахшад ва ғайроти корхонаҳоро самараноктар мегардонад;

-ҷанбаҳои муҳими рушди инфрасохтори нақлиётӣ муайян карда шудааст. Сохтмон ва ба истифода додани роҳҳои байналмилалӣ автомобилӣ, ки минтақаҳои кишварро бо ҳам пайваست мекунанд ва яке аз намудҳои асосии нақлиёт ба ҳисоб мераванд, дар рушди инфрасохтори нақлиётӣ нақши калидӣ мебозанд. Аниқ карда шудааст, ки дар натиҷаи таъсири омилҳо ба идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ натиҷагирӣ кори нақлиёт баланд шуда, ба динамикаи афзоиши иқтисодиёти кишвар ва рушди натиҷаҳои ислоҳоти иқтисодӣ ва иҷтимоии мамлакат шароити зарурӣ фароҳам меоранд;

-муқаррар карда шудааст, ки суръат гирифтани ҳамгироии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ бо системаи ягонаи нақлиёти мамлакат ҷараёни тезонидани интиқоли молҳоро дар сохтори иқтисодии кишвар таъмин мекунад; исбот карда шудааст, ки рушди муваффақонаи системаи нақлиётӣ ба самаранокии идоракунии он вобаста аст. Агар инфрасохтори нақлиётӣ ба таври самаранок идора карда шавад, рақобатпазирии он зиёд мешавад, истифодаи имкониятҳои транзитӣ самараноктар мегарданд ва рушди муносибатҳои бозорӣ дар соҳаи нақлиёт таъмин мешавад;

-нақши механизмҳои ташкилӣ-иқтисодӣ асоснок шудааст: механизмҳои хуби идоракунӣ ба корхонаҳои нақлиётӣ кумак мекунанд, ки рақобатпазирии худро зиёд намуда, хизматрасониҳои босифат пешниҳод шаванд ва дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ мавқеи устувор пайдо намоянд; самтҳои стратегӣ механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ мувофиқи ҳадафҳо ва вазифаҳои рушди инфрасохтори нақлиёти мамлакат муайян карда шудаанд;

-концепсияи шарикӣ давлативу хусусӣ (ШДХ) дар идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёти кишвар таҳия шудааст: ШДХ ҳамчун як абзори иқтисодиву ташкилӣ дида мешавад, ки ба таври самаранок идора

кардани рушди инфрасохтори нақлиётӣ кишварро имкон медиҳад; зарурати истифодаи ШДХ нишон дода шудааст.

Натиҷаҳои нисбатан муҳими аз ҷониби муаллиф дар ҷараёни таҳқиқоти илмӣ бадастомада дар бандҳои зерин пешниҳод шудаанд:

-асосноккунии илмӣ-назариявии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар системаи муносибатҳои иқтисодӣ, ки ҳамчун инфрасохтори иқтисодии мамлакат барои рушди самараноки иқтисодӣ ва иҷтимоӣ кишвар шароитҳои умумии зарурӣ фароҳам меорад, оварда шудааст; мушаххас карда шудааст, ки системаи идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ, аз як тараф чун қисмати инфрасохтори хоҷагии халқ ва аз ҷониби дигар, ҳамчун қисмати ташкилии серсоҳа – комплекси нақлиётӣ баррасӣ мегардад; барои идоракунии самараноки инфрасохтори нақлиёт, сохторбандӣ ва гурӯҳбандӣ шудаанд, ки бар асоси таҳқиқоти ғуноғуни мутахассисони ватанӣ ва хориҷӣ дар пояи меъёрҳои мухталиф иҷро шуданд;

-муқаррар карда шудааст, ки суръат гирифтани ҳамгироии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ бо системаи ягонаи нақлиётӣ мамлакат ҷараёни тезонидани интиқоли молҳоро дар сохтори иқтисодии кишвар таъмин мекунад; исбот карда шудааст, ки рушди муваффақонаи системаи нақлиётӣ ба самаранокии идоракунии он вобаста аст. Агар инфрасохтори нақлиётӣ ба таври самаранок идора карда шавад, рақобатпазирии он зиёд мешавад, истифодаи имкониятҳои транзитӣ самараноктар мегардад ва рушди муносибатҳои бозорӣ дар соҳаи нақлиёт таъмин мешавад.

Нуктаҳои асосие, ки ба ҳимоя пешниҳод мешаванд, аз инҳо иборатанд:

-асосноккунии илмӣ-назариявии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ дар системаи муносибатҳои иқтисодӣ ва мушаххас кардани системаи идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ;

-баррасии мукаммали хусусияти механизмҳои ташкилию иқтисодии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ вобаста ба ғуноғунии шаклҳои моликият дар соҳа;

-муайян кардани таъсири омилҳо ба механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва таъсири идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ба баландшавии натиҷагирӣ кори нақлиёт ва динамикаи афзоиши иқтисодии кишвар;

-муқаррар кардани суръатгирӣ ҳамгироии идораи рушди инфрасохтори нақлиётӣ бо системаи ягонаи нақлиётӣ мамлакат, ки

чараёни тезонидани кашондани молҳоро дар сохтори иқтисодии кишвар таъмин мекунад;

-асосноккунии такмилдиҳии механизмҳои ташкилӣ-иқтисодии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва рақобатпазирии рушди муассисаҳои нақлиётӣ дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ;

-коркарди концепсияи шарикии давлатӣ-хусусӣ дар идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ мамлакат ҳамчун механизми такмилёфтаи иқтисодиву ташкилии идоракунии рушди системаи мазкур.

Аҳамияти назариявии таҳқиқот. Пешинҳодоти илмии назариявии дар ҷаҳорҷӯбаи таҳқиқи масъалаҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ифодаёфта, пеш аз ҳама ба асосноккунии назариявӣ ва амалии вазифаҳои мубрам дар соҳаи иқтисодиёти кишвар равона карда шудаанд. Онҳо метавонанд ҳамчун маводи аввалия барои таҳқиқоти минбаъда, ки ба такмили идоракунии рушди системаҳои мамлакат дар маҷмӯъ нигаронида шудаанд, истифода шаванд. Омилҳои хусусияти эндогенӣ ва экзогенидошта, қонуниятҳои асосии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ, инчунин самтҳои стратегии рушди системаи ягонаи нақлиётӣ метавонанд ба сифати асоси назариявӣ-методологӣ барои таҳқиқоти минбаъда аз рӯйи мавзӯи мазкур хизмат кунанд. Хулосаҳо ва пешниҳодоти назариявии дар диссертатсия баёнгардида, инчунин таҳлили муаллифии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон метавонанд ҳамчун манбаи иловагӣ барои таҳқиқоти минбаъдаи назариявӣ ва амалӣ дар соҳаи ошкорсозии қонуниятҳо ва хусусиятҳои ташкил ва идораи сохторҳои иқтисодӣ дар мамлакат мавриди истифода қарор гиранд.

Аҳамияти амалии таҳқиқот. Методикаи пешниҳодшудаи арзёбии таъсири механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ ҶТ ба рушди иҷтимоию иқтисодии мамлакат барои асосноккунии самтҳои стратегии рушди иҷтимоию иқтисодии кишвар истифода шуда метавонад. Инчунин натиҷаҳои илмии таҳқиқотро дар таълими фанҳои “Иқтисодиёти нақлиёт”, “Менеджмент дар нақлиёт”, “Менеджменти стратегӣ”, “Ташкил ва идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ”, “Иқтисоди минтақавӣ” ва дигар фанҳои тахассусӣ дар муассисаҳои таҳсилоти олии ҶТ истифода бурдан мумкин аст.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот бо гузаронидани таҷрибаҳо, дақиқии маълумот, кифоягии ҳаҷми маводи таҳқиқотӣ, коркарди омории натиҷаҳои таҳқиқот ва интишорот тасдиқ мегардад. Хулоса ва тавсияҳо дар асоси таҳлили илмии натиҷаҳои таҳқиқоти назариявӣ ва таҷрибавӣ пешниҳод карда шудаанд.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Таҳқиқот дар доираи ихтисоси 08.00.04 – Иқтисодиёти соҳавӣ (08.00.04.04 – Иқтисодиёти нақлиёт) ба иҷро расонида шудааст. Мавзӯи диссертатсия ба нуқтаҳои зерини Шиноснома мутобиқат мекунад: 6. Рушди инфрасохтори нақлиётию логистикӣ ва ширкатҳои нақлиётӣ, комплекси нақлиётии мамлакат, минтақаҳои он ва ғайра. 7. Ташҳиси иқтисодии фаъолияти муассиса ва ширкатҳои нақлиётӣ, комплекси нақлиётии мамлакат, минтақаҳои он ва ғайра. 11. Баҳодиҳӣ ва баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои нақлиётии иқтисодиёт ва аҳолии мамлакат. 20. Услуб ва муносибатҳои методӣ ба мукаммалгардонии низоми идоракунии дар нақлиёт ва хоҷагии роҳ. 34. Механизми баланд бардоштани самаранокӣ ва сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ. 41. Шарикии давлатию хусусӣ дар соҳаи нақлиёт.

Саҳми шахсии довталаби дарёфти дараҷаи илмӣ дар таҳқиқот. Дар ҳамаи давраҳо ҷиҳати иҷрои нақшаи кори илмӣ, ба монанди таҳияи мавзӯ, асосноккунӣ ва муҳимияти он, мақсади гузошташуда, иҷрои вазифаҳои он бо иштироки бевоситаи муаллиф гузаронида шудааст. Муаллиф дар таҳқиқи концепсияи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ, таркиб ва таснифи унсурҳои он, нишонаҳо ва меъёрҳо барои ҳамкорӣ бо соҳаҳои дигари иқтисодиёти кишвар, тақмили асосҳои концептуалии идоракунии рушди стратегияи инфрасохтори нақлиётӣ саҳми худро гузошта, ҳулоса, пешниҳодоти илмиро ба даст оварда, мақолаҳои илмӣ нашр кардааст.

Тасвиб ва амалисозии натиҷаҳои диссертатсия. Мавқеи концептуалӣ, натиҷаҳои кори диссертатсионӣ дар конференсияҳои илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ, конференсияҳои илмӣ-амалии байни макотиби олий, семинарҳо ва мизҳои мудаввари Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон дар давраи солҳои 2015-2024 мавриди муҳокима қарор дода шуд. Ҷанбаҳои асосии назариявӣ ва методии диссертатсия ҷиҳати татбиқ дар Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва таълими донишҷӯёни мактабҳои олий ва миёнаи касбӣ истифода бурда мешаванд.

Маводи диссертатсия дар Муассисаи давлатии «Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ»-и Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон (санад дар бораи татбиқ №291 аз 22.11.2023) ва Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон (санад дар бораи татбиқ №34004-23 аз 17.09.2025) мавриди татбиқ ва истифода қарор дода шудааст.

Интишорот аз рӯи мавзӯи диссертатсия. Муқаррароти асосӣ ва натиҷаҳои таҳқиқот дар конференсияҳои ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ

гузориш дода шуда, дар 12 мақолаи илмӣ дар ҳаҷми умумии 9,5 ҷ.ч., аз ҷумла 9 мақола дар маҷаллаҳои аз ҷониби КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тавсияшуда нашр гардидаанд.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз феҳристи ихтисора, муқаддима, се боб, хулосаву пешниҳодот, тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳо, феҳристи адабиёт иборат аз 124 номгӯи маводи истифодашуда таркиб ёфтааст. Ҳаҷми диссертатсия 216 саҳифаро ташкил дода, фарогири 10 ҷадвал, 6 расм ва 2 замима мебошад.

II. ҚИСМИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ

Дар муқаддима асосноккунии илмии масъала ва зарурати муҳрам будани мавзӯи таҳқиқот зикр гардида, сатҳи таҳияшавии он дар фазаи илми муосир нишон дода мешавад. Ҳамзамон ҳадаф ва вазифаҳои асосии таҳқиқот муайян шуда, объекти таҳқиқ ва мавзӯи мустақими он ба таври равшан шарҳ дода мешавад.

Дар ҳамин қисмат фарзия (гипотеза)-и илмие, ки таҳқиқот дар он асос ёфтааст, пешниҳод гардида, равишҳои назариявӣ ва методологӣ, инчунин манбаъҳои иттилоотӣ тавсиф ва асоснок карда мешаванд. Ётимоднокӣ ва асоснокии натиҷаҳои бадастомада, инчунин навовариҳои илмӣ ва аҳамияти амалии таҳқиқот таъкид мегарданд. Илова бар ин, далелҳои воқеӣ ва маълумоти муқоисавӣ, ки хулосаҳои таҳқиқотро тасдиқ мекунанд, оварда мешаванд. Ҳамчунин рӯйхати мақолаҳои илмии муаллиф, ки дар асоси маводи диссертатсия нашр шудаанд, сохтори умумии қисми диссертатсионӣ дар охири муқаддима ё дар қисми алоҳидаи қисм ҷой дода мешаванд.

Дар боби якум – «Асосҳои илмии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ» ҷанбаҳои назариявӣ ва методологии идоракунии ин соҳа баррасӣ мешаванд. Концепсияҳо, равишҳо ва принсипҳои асосие, ки дар асоси онҳо рушди самараноки инфрасохтори нақлиётӣ таъмин мегардад, мавриди таҳлил қарор мегиранд. Ҳамчунин моҳияти инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун объекти идоракунӣ ва таҷрибаи идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ дар кишварҳои рушдёфта таҳлил карда мешавад.

Дар рушди иҷтимоию иқтисодии кишвар, бозсозии сохтори хоҷагидорӣ мутобиқи талаботи муосири иқтисодиёти бозорӣ нақши муҳим мебозад. Инфрасохтор, пеш аз ҳама барои қонеъ кардани ниёзи ҳудудҳои муайян, махсусан талаботи бизнес ва аҳоли эҷод карда мешавад. Барои ин зарур аст, ки як системае вучуд дошта бошад, то талаботи кунуниро таҳлил карда, эҳтиёҷоти ояндаро пешгӯӣ намояд. Чунин система имкон медиҳад,

ки инфрасохтор тавре сохта шавад, то ба ҷомеа самаранок хизмат расонида, ба талаботи он ҷавобгӯ бошад.

Дар иқтисодиёт «инфрасохтор» маҷмуи соҳаҳо ва системаҳоеро ифода мекунад, ки кори устувори тамоми иқтисодиётро таъмин менамоянд. Дар маънои умумӣ, инфрасохтор маҷмуи фаъолиятҳо ва системаҳоест, ки барои кори дигар соҳаҳои истеҳсолот ва ҷомеа шароити зарурӣ фароҳам меоранд.

Тибқи маълумоти Энциклопедияи иқтисодӣ инфрасохтор маҷмуи асосҳои моддӣ, ташкиливу ҳуқуқӣ мебошад, ки рушди устувори иқтисодиётро таъмин менамояд. Инфрасохтор тамоми он унсурҳоеро дар бар мегирад, ки барои фаъолияти муътадили иқтисодиёт, аз ҷумла нақлиёт, алоқа, қонунгузорӣ ва муассисаҳои гуногун заруранд. Инфрасохтор дар таъмини рушди устувори кишвар ва ҷомеа нақши ҳалкунанда мебозад.

Дар асоси таҳлилҳои назариявӣ муаллиф ба хулосае омадааст, ки:

- инфрасохтор бо нишонаҳои асосии худ шароитҳои умумиро барои татбиқи истеҳсолот ва таъмини фаъолияти устувори он эҷод мекунад. Ҳамзамон таркиби инфрасохтор хусусияти тағйирёбанда дошта, вобаста ба сатҳи рушди минтақа, вазифаҳои ҷорӣ, имкониятҳои қаблан ташаккулефта ва хусусиятҳои минтақавӣ фарқ мекунад;

- инфрасохторро метавон аз ду ҷиҳат – иқтисодӣ ва маҷмуи объектҳои моддӣ, ки ба соҳаҳои дахлдор дохил мешаванд, инчунин маҷмуи соҳаҳо, ки истеҳсолоти асосиро дастгирӣ намуда, меҳнати ҷамъиятиро самаранок истифода мебаранд, баррасӣ кард;

- маънои «инфрасохтор» аз мафҳуми «соҳаи хизматрасонӣ» фарқ мекунад. Инфрасохтор соҳае мебошад, ки интиқоли молҳо аз истеҳсолкунанда ба истеъмолкунанда таъмин мекунад ва ин нақлиёт, алоқа, энергетика ва логистика аст. Соҳаи хизматрасонӣ бошад, барои пешниҳод кардани хизматҳо барои истеҳсолот ва аҳоли, ба монанди таълим, тиб, молия ва хизматҳои рӯзмарра равона шудааст.

Маъмултарин таснифоти инфрасохтор нишонаи функционалие мебошад, ки дар доираи он се навъи асосӣ – инфрасохтори истеҳсолӣ, иҷтимоӣ ва институтсионалӣ дида мешавад. Ба ҷуз аз таснифи анъанавии инфрасохтор дар асоси вазифаҳо, ки онҳо иҷро мекунанд, муаллиф таснифи иловагиро пешниҳод мекунад ва меёрҳо, ба монанди миқёси минтақавӣ, тааллуқ ба соҳа, шакли моликият ва сатҳи рушдро ба назар мегирад. Аз нуқтаи назари миқёси минтақавӣ, инфрасохтор метавонад маҳаллӣ, миллӣ ё байналмилалӣ бошад. Дар шароити рушди фаъолнаи равандҳои савдои глобалӣ, инфрасохтори байналмилалӣ (ё байнидавлатӣ)

ташаккул ёфтааст, ки соҳаҳои калидӣ, ба монанди нақлиёт, технологияҳои иттилоотӣ, савдо ва дигаронро фаро мегирад.

Дар марҳилаи муосир, инфрасохтори боэътимод як ҷузъи муҳим ба ҳисоб меравад, ки ҳамгироии ҳамаи соҳаҳои иқтисодиётро таъмин мекунад ва шароити рушди мутавозини иҷтимоӣ-иқтисодии кишварро эҷод мекунад. Рушди инфрасохтор ҳамчун омили стратегии муҳим баррасӣ мегардад, ки ба ҷалби манбаъҳои нави табиӣ ба гардиши иқтисодӣ, баланд бардоштани самаранокии истифодаи онҳо ва инчунин ба ҷойгиркунии мантиқии қувваи истеҳсоли дар дохили кишвар мусоидат мекунад.

Дар автореферат инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун объекти идоракунӣ баррасӣ мешавад. Бо назардошти он ки он як ҷузъи системаи нақлиётӣ мебошад, таҳлили ҷанбаҳои идоракунии он ғайриимкон аст, агар сохтор ва ҷаъолияти ҳуди системаи нақлиётӣ ҳаматарафа омӯхта нашавад. Системаи нақлиётӣ-логистикӣ ҳамчун унсурҳои муҳими механизми иқтисодии давлат амал мекунад, ки интегратсияи намунаҳои гуногуни нақлиётро тавассути як шабакаи ягонаи роҳҳо, воситаҳои техникӣ ва хизматрасониҳои марбут ба он таъмин мекунад (расми 1.).



Расми 1 – Унсурҳои асосии инфрасохтори нақлиётӣ

Диссертант зикр намудааст, ки бо мақсади шарҳи амиқи моҳияти идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ, тадқиқоти зиёде ба ин самт бахшида шудаанд, ки мафҳумҳо ва муносибатҳои гуногуни идоракунӣ дар соҳаи нақлиёт мавриди таҳлил қарор мегиранд. Ҳар як таҳқиқот дурнамои ҳоси худро пешниҳод мекунад, ки равишҳои мухталифи идоракунии инфрасохторро равшан месозад. Олимон ба ин мавзӯ аз дидгоҳҳои гуногун муносибат карда, ҷанбаҳои мухталиф ва хусусиятҳои идоракунии

инфрасохтори нақлиётро таҳлил мекунад. Ин таҳқиқот имкон медиҳад, ки роҳҳои беҳтари идоракунии ин соҳа муайян шавад. Мақсад аз идоракунӣ фароҳам овардани шароити мусоид барои тараққиёти ҳамаи соҳаҳои иқтисодӣ мебошад. Ғайр аз он, инфрасохтори нақлиёт ҳамчун системаи захираҳои моддию техникӣ, ки барои фаъолиятҳои гуногуни инсон заруранд, тавсиф карда мешаванд [4]. Идоракунии инфрасохтор ташкили шароити моддию техникӣ ва ташкилиро дар бар мегирад, ки интиқоли муттасил ва бефосиларо таъмин мекунад. Яъне ин на танҳо идоракунии объектҳои ҷисмонӣ (роҳҳо, бандарҳо, воситаҳои нақлиёт), балки ҳамоҳангсозӣ низ мебошад.

Инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун пояи асосии пайвастандаи ҳамаи соҳаҳо ва минтақаҳо дар як системаи ягонаи иқтисодӣ баромад мекунад. Он ҳаракати молҳоро аз истеҳсолот то истеъмолот таъмин мекунад, ки раванди истеҳсоли молро анҷом медиҳад. Ин имкон медиҳад, ки як сикли комили иқтисодӣ дар системаи “пул – мол – пул” ба вуҷуд ояд. Худи ин система ба сифати асос барои тамоми иқтисодӣ хизмат мекунад, нақлиёт ва идоракунии он дар таъмин кардани рушди устувори ҷомеа ва иқтисодӣ нақши калидӣ мебозад.

Барои самаранок идора кардани фаъолияти инфрасохтори нақлиёт, тасниф кардани он муҳим аст. Таснифи объектҳои инфрасохтори нақлиёт имкон медиҳад, то унсурҳои гуногунро, ки ин соҳаро ташкил медиҳанд, сохторбандӣ карда, идоракунӣ ва муносибгардонии равандҳоро соддатар намуд. Ин барои баланд бардоштани самаранокӣ, беҳатарӣ ва истифодаи системаҳои нақлиётӣ муҳим аст. Хусусиятҳои асосии таснифоти объектҳои инфрасохтори нақлиётӣ аз дастрасии истифодабарандагон, намуди моликият, шаклҳои нақлиёт, вазифаҳои функционалии объектҳо иборатанд. Ҳар як объекти инфрасохторӣ метавонад дар як вақт ба якчанд меъёрҳои гурӯҳбандӣ мувофиқат кунад ва бо назардошти ин хусусиятҳо ба мо имкон медиҳад, ки равишҳои бештар самаранокӣ банақшаگیرӣ, навшозӣ ва истифодаи системаи нақлиётро таҳия намоем.

Ҳангоми таҳлили инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун объекти рушд ва идоракунӣ муаллиф як қатор хусусиятҳои онро муайян намудааст:

- инфрасохтори нақлиётӣ таъсири бузурге ба хусусият ва суръати рушди иҷтимоӣ-иқтисодӣ дар минтақаҳо дорад;

- инфрасохтори нақлиётӣ сармоягузориҳои калонро талаб мекунад, хусусан вақте ки суҳан дар бораи сохтмони роҳҳои автомобилӣ ва роҳи оҳан меравад;

- инфрасохтори нақлиётӣ вақти зиёдро барои тарҳрезӣ, сохтмон, навшозӣ ва истифода талаб мекунад. Имрӯз таҳияи чунин лоиҳаҳо на танҳо

солҳо, балки ҳатто даҳсолаҳо давом мекунад, зеро банақшагирӣ ва татбиқи онҳо марҳилаҳои зиёдеро дар бар мегирад;

– ҳангоми амалӣ кардани лоиҳаҳои инфрасохторӣ бояд манфиатҳои тарафҳои гуногун, аз ҷумла давлат, ҷомеа ва бахши хусусӣ ба назар гирифта шаванд. Яке аз мушкилиҳои калидӣ дар ин раванд масъалаи сармоягузориӣ мебошад.

Инфрасохтор шароити заруриро барои ҳамоҳангсозии равандҳои иқтисодӣ фароҳам меорад, ки ба рушди онҳо ва баланд бардоштани самаранокӣ мусоидат менамояд. Бидуни инфрасохтори хуб рушдёфта, бозорҳо наметавонанд устувор ҷаъолият кунанд ва рушди онҳо бевосита ба сатҳи шабакаи нақлиётӣ вобаста аст. Инфрасохтори нақлиётӣ дар ҳамгирии соҳаҳои гуногуни иқтисодиёт нақши калидӣ бозида, истеҳсолот, тақсимот, савдо ва истеъмолро ба як занҷири воҳид муттаҳид месозад. Дар натиҷа ҷараёнҳои моддӣ, молиявӣ ва иттилоотӣ дар иқтисодиёти минтақа бо суръат ва самаранокӣ бештар идора карда мешаванд.

Диссертант таъкид мекунад, ки инфрасохтори нақлиётӣ ҳамчун унсури калидии иқтисодиёт шароити асосиро барои рушди муносибатҳои бозорӣ фароҳам меорад. Унсурҳои инфрасохтор на танҳо дар дохили кишвар, балки бо шарикони хориҷӣ низ ба ҳам пайванд мебошанд, ки ин ба рушди ҳам тичорати дохилӣ ва ҳам байналмилалӣ мусоидат менамояд.

Суръат бахшидан ба равандҳои нақлиётӣ ва логистикӣ ба кори самаранокӣ иқтисодиёт мусоидат мекунад. Ин равандҳо вақти расонидани молҳоро дар марҳилаҳои гуногун, аз қабилӣ омодагӣ ба интиқол, нигоҳдорӣ, гузаштан аз гумрук, интиқол, боркунӣ ва борфарорӣ, иваз кардани воситаи нақлиёт, гурӯҳбандӣ ва омодагӣ ба истифода ё фурӯш коҳиш медиҳанд. Вақте ки ҳамаи унсурҳои инфрасохтори нақлиётӣ самаранок ва ҳамоҳанг кор мекунанд, ҳаракати молҳо дар тамоми занҷир – аз истеҳсолкунанда то истеъмолкунанда тезтар мешавад. Дар натиҷа, хароҷот кам мешавад, суръати иҷрои корҳо бештар ва иқтисодиёт дар маҷмӯъ самараноктар мегардад.

Муаллиф таъкид намуд, ки имрӯз инфрасохтори нақлиётӣ дар байни омилҳои асосии таъсиррасон ба ҷаъолияти самаранокӣ иқтисодиёт ҷойгоҳи афзалиятнок пайдо намудааст. Он ба яке аз шартҳои муҳими рушди минбаъда ва пайваستшавии кишвар ба системаи хоҷагии ҷаҳонӣ табдил ёфтааст. Аз ин рӯ, Ҳукумати Тоҷикистон тамоми тадбирҳоро оид ба амалигардонии минбаъдаи Стратегияи раҳой аз бунбасти коммуникатсионӣ ва пайвастшавӣ ба инфрасохтори ҷаҳонӣ нақлиётӣ меандешад. «Аз замони соҳибистиклолӣ дар кишвар барои рушди

системаи нақлиётӣ корҳои зиёде анҷом дода шудаанд. Бисёре аз роҳҳои дорои аҳамияти гуногундошта, аз ҷумла зиёда аз 2100 километр роҳҳои байналмилалӣ ва ҷумҳуриявӣ, инчунин зиёда аз 1000 километр роҳҳои дохилӣ бо истифода аз манбаҳои гуногуни маблағгузорӣ сохта ва таъмир карда шудаанд. Дар соли 2018 сохтмони тақрибан 200 километр роҳ ва 45 пул бомуваффақият ба анҷом расид. Ҳоло дар ҷаҳони нақлиёт 14 лоиҳаи сармоягузори давлатӣ бо арзиши умумии 7,5 миллиард сомонӣ амалӣ мешавад, ки ин аз сармоягузори бузург ба рушди иқтисод гувоҳӣ медиҳад».

Ба шарофати рушди роҳҳои байналмилалӣ Тоҷикистон бо Чин, Афғонистон ва Қирғизистон робитаҳои нақлиётӣ барқарор намуда, инчунин бо Ўзбекистон иртиботи роҳи оҳан ва 16 гузаргоҳҳои сарҳадӣ боз намудааст. Ин иқдом боиси зиёд шудани кишвар аз ин тарҳ, ба беҳбуди дастрасӣ ба роҳҳои байналмилалӣ тичорат мусоидат намуда, инчунин иҷрои яке аз ҳадафҳои стратегии кишвар – таҳкими равобити иқтисодӣ ва рушди ҳамкориҳо бо кишварҳои ҳамсояро таъмин хоҳад кард.

Инфрасохтори нақлиётӣ дар системаи иқтисодӣ аҳамияти асосӣ дорад ва дорои як қатор хусусиятҳо мебошад, ки сохтор ва вазифаҳои онро муайян мекунанд. Ҳамин тавр, нуқтаҳои асосиро метавон чунин шарҳ дод:

1. Фароҳам овардани шароити умумӣ барои иқтисод ва ҳаёти мардум: Инфрасохтори нақлиётӣ шароити асосиро барои фаъолияти иқтисодӣ дар ҳама сатҳҳо – миллӣ, минтақавӣ ва соҳавӣ таъмин мекунад. Инчунин он барои зиндагии ҳаррӯзаии мардум шароити заруриро муҳайё месозад. Масалан, роҳҳо, роҳи оҳан ва дигар унсурҳои инфрасохтор интиқоли бору мусофирон ва пайваستшавии минтақаҳо ро таъмин менамоянд.

2. Қисмати раванди истеҳсолот: Инфрасохтори нақлиётӣ арзиши молу маҳсулотро тавассути хароҷоти нақлиёт ва нигоҳдорӣ зиёд мекунад. Он маҳсулоти моддиро мустақиман тавлид намекунад, аммо барои дастрасии он нақши калидӣ мебошад.

3. Алоқамандӣ бо ҳама соҳаҳои иқтисодиёт: инфрасохтори нақлиётӣ бо тамоми бахшҳои иқтисодиёти миллӣ алоқаи мустақим дорад. Он ҳамчун як пайванд байни бахшҳои гуногуни иқтисод амал карда, барои ҳамоҳангсозӣ ва рушди онҳо шароити зарурӣ фароҳам меорад.

4. Ҷойивазкунӣ ҳамчун маҳсулоти асосӣ: маҳсулоти асосии инфрасохтори нақлиётӣ худ раванди ҷойивазкунии мол, одамон ва иттилоот мебошад. Ин раванд ба фаъолияти ҳаррӯзаии иқтисод таъсири мусбӣ мерасонад, аммо маҳсулоти он барои захиракунӣ муносиб нест.

5. Хизматрасонӣ дар нигоҳдорӣ ва иттилоот: ғайр аз интиқоли молу маҳсулот, инфрасохтор дар нигоҳдорӣ ва интиқоли иттилоот низ нақши муҳим мебозад. Ин хосият онро дар иқтисоди муосир, ки иттилоот аҳамияти асосӣ дорад, боз ҳам муҳимтар месозад.

Инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити рушди мураккаб ва тағйирёбандаи иқтисодиёт аҳамияти калидӣ касб мекунад. Таҳлили вазъи кунунии он нишон медиҳад, ки сатҳи рушд ва ҷойгиронии инфрасохтори нақлиётӣ барои қонеъ кардани талаботи ҳозираи иқтисоди миллӣ ва дурнамои рушд кофӣ нест. Дар ҳолате ки нақлиёт на танҳо бахши мустақили иқтисодиёт, балки ҷузъи муҳими механизми бозорӣ мебошад, самаранокии он ба фаъолияти тамоми соҳаҳо ва минтақаҳои кишвар таъсири амиқ мерасонад.

Барои ноил шудан ба пешрафти иқтисодӣ ва рушди устувор муҳим аст, ки на танҳо ҷанбаҳои амалӣ, балки назариявӣ ва методологии инфрасохтори нақлиётӣ низ омӯхта шаванд. Ин таҳлилҳо имкон медиҳанд, ки фаҳмиши амиқтар дар бораи нақши инфрасохтор дар дастгирии иқтисодиёт ва фароҳам овардани шароити зарурӣ барои пешрафти он ба вуҷуд ояд.

Дар боби дуюм – «Ҳолати муосири идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон» муаллиф зикр мекунад, ки рушди системаи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон яке аз афзалиятҳои асосии сиёсати давлатии кишвар маҳсуб меёбад. Ташкили инфрасохтори муосир, ки ба таври динамикӣ, устувор ва мутавозин рушд намояд, шартҳои муҳими ташаккули иқтисоди бозорӣ ба ҳисоб меравад. Дар ин замина, соҳаи нақлиёт ба як системаи омехта табдил меёбад, ки дар он шаклҳои моликияти давлатӣ ва хусусӣ ҳамзамон амал мекунанд. Ин ҳолат ташкили муносибатҳои иқтисодиро дар соҳаи нақлиёт миёни ташкилоти нақлиётӣ ва муштариёни онҳо дар асоси принципҳои бозорӣ талаб мекунад.

Бешубҳа, дар марҳилаи кунунии рушди иқтисодӣ инфрасохтори мавҷудаи нақлиётӣ ба ҳадафҳои стратегии рушд, махсусан дар самти интиқоли дохилӣ ва байналмилалӣ ҷавобгӯ нест. Ин ҳолат зарурати бознигариҳои усулҳои рушди инфрасохтор ва муайянсозии самтҳои нави муосиргардонии онро ошкор намуд, то ки дастгирии самараноки рушди иқтисодӣ дар баробари дигар афзалиятҳои рушди кишвар таъмин гардад.

Системаи нақлиётии Тоҷикистон се намуди асосии нақлиёт – нақлиёти автомобилӣ, роҳи оҳан ва ҳавоиро дар бар мегирад. Бо назардошти шароити мураккаби табиӣ ва иқлимӣ, ки 93% ҳудуди кишварро кӯҳҳо ташкил медиҳанд, нақлиёти автомобилӣ аҳамияти калидӣ

дорад. Он робитаи байни минтақаҳои гуногуни кишварро таъмин намуда, нақши муҳимро дар интиқоли бор ва мусофирон дар дохили кишвар бозӣ мекунад, зеро имкониятҳои маҳдуди инфрасохтори роҳи оҳан ва ҳавоӣ маҳдуд мебошанд. Интихоби нақлиёти автомобилӣ ҳамчун воситаи асосии ҳаракат бо шароити чуғрофӣ ва зарурати рафъи монеаҳои табиӣ вобаста аст.

Дар диссертатсия таъкид мегардад, ки дар шароити муосир инфрасохтори нақлиётӣ яке аз омилҳои калидии рушди иқтисодӣ ва иҷтимоии Тоҷикистон ба шумор меравад. Бо афзоиши шумораи корхонаҳо ва субъектҳои хоҷагидор дар иқтисоди кишвар, инфрасохтори нақлиётӣ низ рушд меёбад, ки ин ба беҳтар шудани логистика, баланд гардидани дастрасии молу хизматрасониҳо ва таҳкими робитаи байни минтақаҳои гуногун мусоидат мекунад.

Таҳлили тағйироти шумораи корхонаҳо дар иқтисоди кишвар ва бахши инфрасохтори нақлиётӣ дар солҳои 2015 то 2023 чунин нишон медиҳад (ҷадвали 1).

Ҷадвали 1 – Динамикаи корхонаҳо ва шуғл дар инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон*

Нишондиҳандаҳо	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Афзоиш 2023 нисбат ба 2015 бо %
Теъдоди корхонаҳо дар иқтисодиёти кишвар	42358	42347	42031	43252	46465	47639	48625	52134	55636	131,3
аз он ҷумла										
Нақлиёт, хоҷагии анборӣ ва алоқа	1180	1271	1302	11373	991	1012	1087	1780	1778	150,7
Бо %	2,8	3	3,1	3,17	2,13	2,12	2,23	3,4	3,2	
Шуғл дар иқтисодиёт, ҳазор нафар	2379,7	2385,3	2407	2425,5	2463,4	2506,2	2533,5	2545	2625	110,3
Аз он ҷумла, нақлиёт, хоҷагии анборӣ ва алоқа	56,8	56	43,6	63,8	61,3	61,3	58,6	51	58,3	102,6
Бо %	2,4	2,3	1,8	2,63	2,3	1,8	2,6	2,01	2,22	92,5

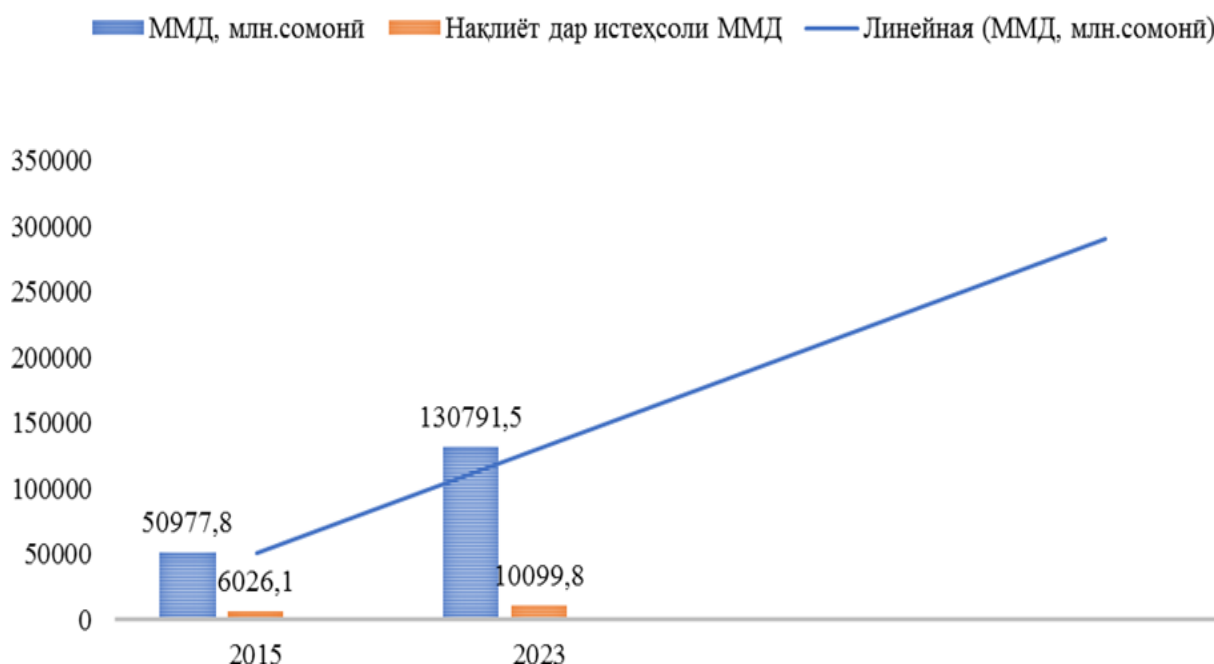
**Манбаъ: ҳисоби муаллиф аз рӯйи Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе: 2023. - С. 220* [6].*

Ҷадвали 1 нишон медиҳад, ки шумораи корхонаҳо 31,3% афзудааст. Ҳамзамон, бинобар мутаҳидшавии баъзе корхонаҳои нақлиётӣ ва хоҷагиҳои анбор шумораи онҳо 50,7 % афзоиш ёфтааст.

Ҳиссаи хоси корхонаҳои нақлиётӣ дар ҷумҳурӣ 3,1%-ро ташкил медиҳад, ки чунин сатҳи хоси минтақаҳои кишвар низ мебошад. Рушди

иҷтимоию иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистонро метавон тавассути таҳлили нишондиҳандаҳои макроиқтисодӣ, аз ҷумла маҷмуи маҳсулоти дохилӣ (ММД), арзёбӣ кард. Дар давраи солҳои 2015-2023 тамоюли устувори афзоиши иқтисодӣ мушоҳида мешавад, ки нишондиҳандаи ММД дар ин давра тақрибан ду маротиба афзудааст.

Ин далел нишон медиҳад, ки ислоҳоти иқтисодӣ ва сиёсати рушд, ки дар кишвар татбиқ шудаанд, натиҷаҳои мусбат ба бор овардаанд ва ба рушди минбаъдаи иқтисодиёт мусоидат кардаанд. Иштироки соҳаи нақлиёт дар истеҳсоли ММД дар давраи солҳои 2015-2023 аз 6026,1 то 10099,8 млн. сомонӣ ва ё 1,67 маротиба афзудааст (расми 2).



Расми 2 – Иштироки соҳаи нақлиёт дар истеҳсоли ММД (млн. сомонӣ)

Манбаъ: Таҳияи муаллиф дар асоси маълумоти ҷадвали 1.

Таҳлили динамикаи рушди боркашонӣ дар соҳаи нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон дар солҳои 2015 то 2023 чунин нишон медиҳад:

-ҳаҷми умумии боркашонӣ аз 5995,5 млн т то 12122,1 млн т: дар ин давра ҳаҷми умумии боркашонӣ то 2,02 маротиба афзудааст, ки ба густариши назарраси фаъолияти нақлиётӣ ва афзоиши ҳаҷми боркашонӣ ишора мекунад;

-аксари боркашонӣ тавассути нақлиёти рӯйизаминӣ анҷом дода мешавад: ин нишон медиҳад, ки нақлиёти автомобилӣ ва роҳи оҳан дар сохтори боркашонии кишвар бартарӣ доранд. Нақлиёти рӯйизаминӣ дар таъмини талаботи логистикӣ иқтисодиёт нақши калидӣ мебозад;

-афзоиши ҳаҷми боркашонии автомобилӣ аз 5672,3 млн. т то 11815,7 млн. т: Дар ин давра ҳаҷми боркашонӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ то

2,08 маротиба афзоиш ёфтааст, ки аз афзоиши умумии нақлиёти рӯйизаминӣ баландтар аст;

-суръати афзояндаи боркашонии автомобилӣ: суръати афзоиши боркашонии автомобилӣ аз суръати афзоиши умумии нақлиёти рӯйизаминӣ зиёдтар аст, ки ин нақши рӯзафзуни нақлиёти автомобилӣ дар иқтисоди кишварро таъкид мекунад;

-беҳтар шудани логистика ва дастрасӣ: рушди нақлиёти автомобилӣ ба боркашонии муассиртар ва сарехтари бору мусофирон мусоидат мекунад, ки ба фаъолиятҳои иқтисодӣ ва сифати зиндагии аҳоли таъсири мусбат мерасонад;

-густариши бозори хизматрасониҳои инфрасохтори нақлиётӣ: афзоиши ҳаҷми истеҳсоли молҳо ниёз ба васеъ кардани хизматрасониҳои нақлиётӣ барои интиқоли онҳо ба вуҷуд меорад, ки ин ба рушди инфрасохтори нақлиётӣ мусоидат мекунад.

Ҷадвали 2 – Динамикаи боркашонӣ тибқи намудҳои нақлиёт (млн. тонна-километр)

Нишондиҳандаҳо	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023 ба 2015%
Боркашонӣ, ҳамагӣ	5995,5	5515,3	6094,1	6516,8	7693,3	7800,8	8566,3	10702,3	12122,1	202,1
Аз он ҷумла:										
Бо нақлиёти хушкгард	5989,2	5510,3	6099,3	6512,5	7689,4	7799	8563,5	10700,4	12119,6	203,3
Аз он ҷумла										
Бо нақлиёти автомобилӣ	5672,3	5282	5924,2	6289,7	7457,7	7525,6	8310,3	10426,3	11815,7	208,3
Аз он ҷумла:										
Бо нақлиёти автомобилҳои байналхалқӣ	2175	1816,6	2187,7	2370,5	3314,7	3001,2	3254,1	3978,4	4272,9	196,4
Бо роҳи оҳан	316,9	228,3	165,1	222,8	231,7	273,4	253,2	274,1	303,9	95,8
Бо нақлиёти авиатсионӣ	6,3	5	4,8	4,3	3,9	1,8	2,8	1,9	2,4	38,1

**Манбаъ: ҳисоби муаллиф аз рӯйи Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе: 2022. – С. 300* [5].*

Инчунин тамоюли рушд дар нақлиёти мусофирбар мушоҳида карда мешавад: дар давраи солҳои 2015-2023 ҳаҷми мусофирбарӣ беш аз 61,4% афзудааст (ҷадвали 3). Соли 2023 беш аз 97%-и мусофирбарӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ сурат гирифтааст. Мусофирбарӣ тавассути нақлиёти автомобилҳои байналмилалӣ коҳиш ёфтааст, дар ҳоле ки мусофирбарӣ тавассути нақлиёти роҳи оҳан бетағйир мондааст. Нақлиёти ҳавоӣ тамоюли пастравӣ дошта, дар давраи таҳлилӣ бетағйир мондааст. Пастравии рушди нақлиёти ҳавоӣ аз маҳдуд шудани шумораи муҳочирони

меҳнатӣ вобаста бо пандемияи КОВИД-19 ва нооромии кишвари Россия мебошад. Дар шаҳрҳо истифодаи нақлиёти барқӣ ба таври назаррас – зиёда аз 2,09 маротиба афзудааст (ниг. ҷадвали 3). Аммо яке аз мушкилоти асосӣ фарсудашавии воситаҳои нақлиёт мебошад.

Ҷадвали 3 – Динамикаи мусофирбарӣ аз рӯи намудҳои нақлиёт (миллион нафар)*

Нишондиҳандаҳо	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Соли 2023 ба 2015%
Мусофирбарӣ, ҳамагӣ	556,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	746,8	853,7	899,3	161,4
Аз он ҷумла										
Бо нақлиёти хушкгард	555,8	563,7	572,1	593,8	613,7	653,4	746,5	853,2	898,5	161,6
Аз он ҷумла										
Бо нақлиёти автомобилӣ	545,2	553,1	560,7	582,2	602,6	635,4	726,8	806,1	876,7	160,8
Аз он ҷумла										
Бо нақлиёти байналмилалӣ	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,01	0,03	0,04	40,0
Бо нақлиёти барқӣ	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	209,8
Бо нақлиёти роҳи оҳан	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	125,0
Бо нақлиёти авиатсионӣ	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,3	0,4	0,5	0,8	100

**Манбаъ:* ҳисоби муаллиф аз рӯи Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе: 2023. – С. 301* [6].

Бо сабаби камбуди захираҳои молиявӣ, ширкатҳои нақлиётӣ, бахусус онҳое, ки интиқоли мусофиронро дар шаҳрҳо ба роҳ мемонанд, маҷбур мешаванд воситаҳои нақлиёти худро аз ҳад зиёд истифода баранд. Ин раванд ба фарсудашавии босуръати техника оварда мерасонад, ки дар натиҷа эътимоднокии воситаҳои нақлиёт паст шуда, сифат ва амнияти хизматрасониҳо зерӣ хатар қарор мегиранд.

Қайд карда мешавад, ки дар системаи кунунии идоракунии инфрасохтори роҳҳои Тоҷикистон тақсимоли возеҳи вазифаҳо байни сатҳҳои гуногуни ҳокимият (вилоятӣ, ноҳиявӣ, минтақавӣ) мавҷуд нест. Ин ба номуайянии ва самаранокии паст дар идоракунӣ оварда мерасонад.

Дар сурати набудани идоракунии марказонидаи роҳҳои маҳаллӣ, ки нақши муҳимро дар шабакаи нақлиётӣ мебозанд, бе тавачҷуҳ ва захираҳои зарурӣ мемонанд. Ин метавонад боиси зудфарсудашавӣ ва пастшавии сифати хизматрасонӣ гардад.

Таҳлили вазъи инфрасохтори нақлиётӣ кишвар, ки дар марҳилаи ислоҳоти амиқ қарор дорад ва ба системаи ҷаҳонии нақлиёт ҳамгиро мешавад, нишон медиҳад, ки барои бартарафсозии мушкилоти мавҷуда бояд як қатор масъалаҳои муҳим ҳал шаванд:

– азнавсозии фондҳои асосии нақлиёт: ҳамаи намудҳои нақлиёт ба навсозӣ ниёз доранд, зеро сатҳи техникийи онҳо ба стандартҳои муосир ҷавобгӯ нест;

- камбудии ҳамоҳангсозии байнисоҳавӣ ва байниминтақавӣ: ин ҳолат ба кандашавии фазои ягонаи нақлиётӣ, истифодаи ғайрисамараноки захираҳо ва паст шудани самаранокии умумии система оварда мерасонад;
- истифодаи нокифояи вазъи ҷуғрофии кишвар: имкониятҳои транзитӣ, махсусан дар самти авруосиёӣ, ба таври пурра истифода намешаванд;
- суръати пасти гардиши мол: ин мушкилот рушди устувори иқтисодиро бозмедорад;
- технологияи сусти нақлиётӣ: технологияи мавҷуда бо талаботи истеҳсолот, савдо ва нигоҳдории мол мувофиқат намекунад;
- сатҳи пасти иттилоотонӣ: равандҳои нақлиётӣ ва ҳамкориҳои онҳо бо дигар бахшҳои иқтисодиёт ба иттилоотрасонии бештар ниёз доранд;
- камбудии механизмҳои ҳавасмандкунанда: механизмҳои молиявӣ ва иқтисодӣ барои ҷалби сармоягузорӣ ба рушди соҳаи нақлиёт самаранок нестанд;
- мушкилоти бехатарии нақлиёт: сатҳи бехатарӣ дар фаъолияти нақлиётӣ ба таври кофӣ таъмин нашудааст;
- масъалаҳои экологӣ: нақлиёт ба муҳити атроф таъсири манфӣ мерасонад, ба стандартҳои баланди байналмилалӣ мутобиқ нест;
- сатҳи пасти рақобатпазирӣ: корхонаҳои нақлиётии ватанӣ дар бозорҳои дохилӣ ва байналмилалӣ рақобатпазирӣ кофӣ надоранд.

Дар диссертатсия қайд гардидааст, ки яке аз унсурҳои асосии инфрасохтори нақлиётӣ роҳҳои мавриди истифодаи иртиботӣ, хусусан, роҳи иртиботии автомобилӣ мебошад. Дар давраи соҳибистиклолии Ҷумҳурии Тоҷикистон шоҳроҳҳои автомобилгарди байналмилалӣ дар тамоми кишвар сохта ба истифода дода шуданд. Дар кишвар 3138 километр роҳҳои байналмилалӣ мавҷуд аст. Роҳҳои кишвар тибқи созишномаҳои байналмилалӣ ба категорияҳои II то V тасниф шудаанд, ки сатҳу сифат ва аҳамияти онҳоро инъикос мекунад. Аксари роҳҳо (50%) ба категорияи IV мансубанд, ки ин сатҳи миёнаи сифат ва аҳамияти онҳоро нишон медиҳад. Бархе аз роҳҳои байналмилалӣ аз якҷанд минтақа мегузаранд, ки аҳамияти онҳо дар фароҳам овардани пайвастагии байниминтақавӣ бештар мегардад. Аз ҷумла, 1740 километр роҳҳои ҷумҳуриявӣ ҳамчун шоҳроҳ ё фаръҳо қайд шудаанд. Қисми зиёди ин роҳҳо (46%) ба категорияи V ва 40% ба категорияи IV тааллуқ доранд, ки ин сатҳи паст ё миёнаи сифати онҳоро инъикос мекунад. Беш аз нисфи ин роҳҳо (54%) бо асфалт пӯшонида шудаанд, ки барои ҳаракати бароҳат ва бехатар мусоидат мекунад. 33%-и онҳо пӯшиши сангрёза бо битум доранд

ва 13% бидуни қабати битум мебошанд, ки ин ба сатҳи пасттари сифат ишора мекунад.

Дар Тоҷикистон 1781 километр роҳ ҳамчун шохаҳо ҳисобида шудаанд, ки аз онҳо 50% ба категорияи чорум ва 5% ба категорияи панҷум мансубанд. Ин нишон медиҳад, ки сифати ин роҳҳо асосан ба сатҳи миёна ё паст мувофиқ аст.

Сипас, аз ҷониби диссертант таснифи роҳҳо дар Тоҷикистон, аҳамият ва сифати онҳо пешкаш мегардад. Роҳҳои байналмилалӣ аксаран дар категорияҳои баландтар қарор доранд, дар ҳоле ки аксари роҳҳои ҷумҳуриявӣ ба сатҳи пасттар тааллуқ доранд. Маълумоти муфасссал дар бораи дарозӣ ва миқдори роҳҳо дар минтақаҳо ва ноҳияҳо дар ҷадвали 4 оварда шудааст.

Ҷадвали 4 – Роҳҳои байналмилалӣ дорои аҳамияти байниминтақавӣ*

Номгуи роҳҳо	Индекс	Дарозии умумӣ, км	Минтақаҳо	Масофа аз рӯи минтақаҳо, км
Душанбе – Чанок	РБ 01 (134)	368,2	НТҚ Суғд	74,5 243,7
Душанбе – Кӯлоб – Хоруғ – Мурғоб – марзи Хитой	РБ 04 (141) РБ 04 (141) РБ 04 (141)	1008	НТҚ Хатлон ВМКБ	33,3 215,7 759
Лабичар – Сангвор – Дарвоз	РБ 03 (141) РБ 03 (141)	135	НТҚ ВМКБ	66 69
Душанбе – Бохтар – Панҷи Поён	РБ09 (Н 384) РБ 09 (Н 384)	181,3	НТҚ Хатлон	24,6 156,7

**Манбаъ: Маводи Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон. 2023.*

Дар 42%-и роҳҳои дигари ҷумҳуриявӣ дарозӣ камтар аз 10 км буда, 92% - камтар аз 50%-ро ташкил медиҳанд. Зиёда аз 96,5%-и роҳҳо дохилиноҳиявӣ (оғозу анҷомаш дар ҳудуди як ноҳия ҷойгир аст) дар ҳоле боқимонда 3,5% ба хизматрасонии байниноҳиявӣ, яъне байни зиёда аз як ноҳия мансуб мебошад. Мувофиқи сифатҳои техникӣ ин роҳҳо ба категорияи II-IV дохил мешаванд. Зиёда аз 46% дарозии роҳ ба категорияи III, 41% ба категорияи IV ва қариб 13% ба категорияи V дохил мешаванд. 1385,4 км масоҳати умумии ин роҳҳо нисбат ба роҳҳои дигар, ки шиддатнокии ҳаракат дар роҳ мушоҳида карда мешавад, дорои аҳамияти иқтимоиву иқтисодӣ мебошанд.

Дар Тоҷикистон роҳҳои маҳаллӣ, ҷумҳуриявӣ ва дохилихоҷагӣ таҳти назорати сохторҳои гуногуни ҳукуматӣ қарор доранд ва маблағгузориҳои онҳо тавассути вазоратҳо, идораҳо ва кумитаҳо сурат мегирад. Аммо системаи ҳисобдории роҳҳо дорои маҳдудиятҳои ҷиддӣ мебошад.

Пеш аз ҳама, тамоми намуди роҳҳо ба таври пурра дар ин система ба ҳисоб гирифта намешаванд. Масалан, роҳҳои дохилӣ ва дохилихоҷагӣ, ки барои пайваст кардани маҳалҳои аҳолинишин ва минтақаҳои хоҷагӣ муҳиманд, ба назар гирифта намешаванд. Ғайр аз ин, истилоҳи умумии “роҳҳои ҷумҳуриявӣ” аксар вақт барои роҳҳои дорои хусусиятҳои мухталиф, аз ҷумла роҳҳои байниминтақавӣ истифода мешаванд, ки метавонад ба нофаҳмӣ дар идоракунии ва баҳодихии роҳҳо оварда мерасонад.

Дар давраи солҳои 2015 то 2023 афзоиши назарраси боркашонӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ мушоҳида шуд, ки он зиёда аз 1,3 маротиба зиёд шудааст (ҷадвали 5), ки ин ба рушди фаъолони бахши нақлиёт ҳамчун посух ба талаботи иқтисодии кишвар ишора мекунад.

Қайд карда мешавад, ки сатҳи гардиши бор ва гардиши мусофирон аз вазъи рушди минтақаҳои кишвар вобаста аст. Нишондиҳандаи синтетикӣ рушди иқтисодии минтақаҳо дар миқдори маҷмуи маҳсулоти минтақавӣ инъикос меёбад.

Ҷадвали 5 - Боркашонӣ бо нақлиёти автомобилӣ (ҳаз. тонна)*

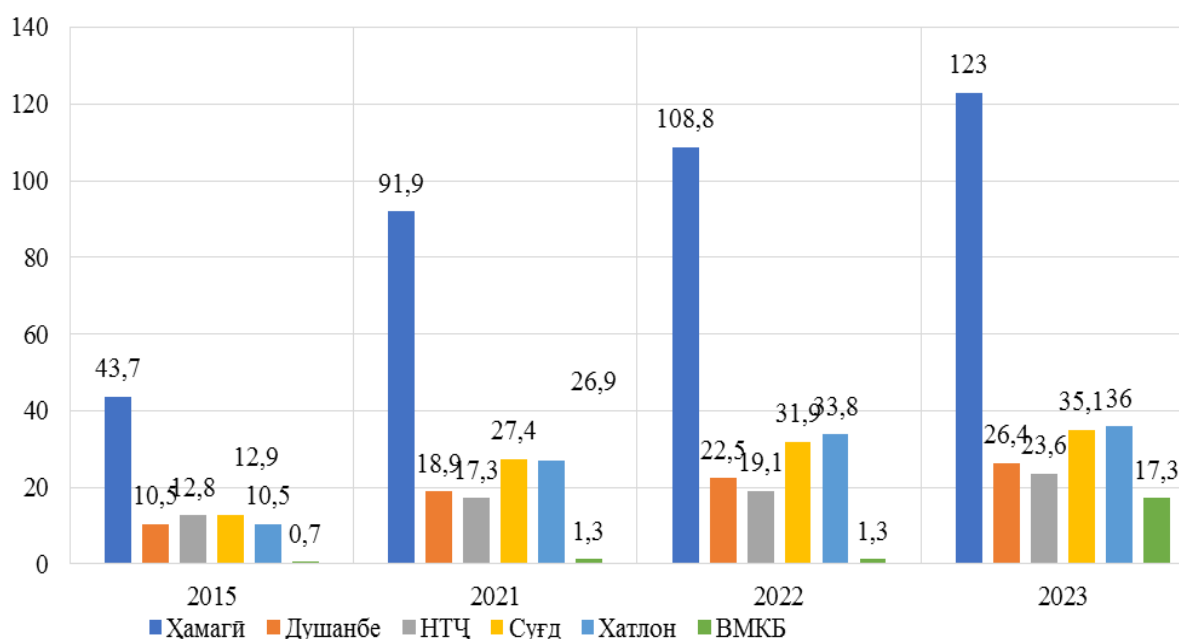
Минтақаҳо	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Соли 2023 нисбат ба соли 2015 бо %
Ҳамагӣ	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	79075,9	88900,9	107836,3	114124,1	167,1
Аз ҷумла										
ш. Душанбе	8049,4	8725,3	8178,1	8298,5	8828,6	9849,1	11366,7	19622,8	19608,8	243,6
НТҚ	14184,9	21175	24522,6	26616,9	22183,6	18566,9	19121,3	20544,3	18156,7	128,0
Вилояти Суғд	21745,8	23114	22306,8	23947,9	22487,2	22810,2	27320,5	32638,2	33300,9	153,1
Вилояти Хатлон	23816,7	25017,3	23798,7	24597,6	25341,8	27377,2	30107,4	33997,5	42076,9	176,7
ВМКБ	507,3	578,9	676,3	796,7	753,5	472,4	985	1033,5	980,8	193,3

***Манбаъ:** ҳисоби муаллиф аз рӯйи Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе: 2023. – С. 310* [6].

Тавре аз расми 3 бармеояд, маҷмуи маҳсулоти минтақавӣ дар ҳамаи минтақаҳои ҷумҳурӣ тамоюли афзоиш дорад.

Гарчанде ки дар солҳои охир барои беҳтарсозии инфрасохтори нақлиётҳои кишвар кӯшишҳо ба харҷ дода шуда бошанд ҳам, аммо дар маҷмуъ ҳолати он то ҳол ба стандартҳои ҷаҳонӣ ҷавобгӯ нест. Хусусан новобаста аз баъзе дастовардҳо дар самти рушди роҳҳо, нақлиёт ва дигар иншоот, мушкилот дар самти сифат, самаранокӣ ва дастрасии хизматрасониҳои нақлиётӣ тақвият мемонанд. Нишондиҳандаҳои техникӣ-

иқтисодӣ дар солҳои охир тамоюли коҳишро нишон медиҳанд, инчунин набудани терминалҳои муосири баландтехнологӣ ва марказҳои логистикӣ мушоҳида мешавад.



Расми 3 – Динамикаи маҷмуи маҳсулоти минтақавӣ (млрд. сомонӣ)

Манбаъ: Таҳияи муаллиф дар асоси маълумоти таҳқиқот

Барои бартараф намудани мушкилоти ҷойдошта ва таъмин намудани самаранокии инфрасохтори нақлиётӣ як қатор масъалаҳо бояд ҳалли худро ёбанд. Ҳалли ин масъалаҳо барои рушди устувори соҳа ва таъмини самаранокии синергетикии он аҳамияти калон дорад:

- зарурати таъсиси системаи нақлиётӣ, ки хизматҳои босифатро бо хароҷоти кам таъмин намуда, ба талаботи иқтисодиёт ҷавобгӯ бошад;
- ташкили системаи дастрас барои ҳамаи сокинони минтақаҳо, кам кардани хароҷоти логистика ва нақлиёт;
- тақвияти ҳамкориҳои устувори байнисоҳавӣ ва байниминтақавӣ: ин барои рушди ҳамоҳангшудаи бахши нақлиёт ва шуғлҳои вобаста ба он зарур мебошад;
- баланд бардоштани самаранокии равандҳои иқтисодӣ тавассути ҳамоҳангсозии фаъолияти бахшҳои иқтисодӣ ва минтақаҳо;
- ҷорӣ намудани технологияҳои пешрафта барои ташкили шабакаҳои терминалӣ-логистикӣ ва гиреҳҳои тақсимотӣ дар долонҳои калидии нақлиёт;
- татбиқи марказҳои тақсимотӣ ва технологияи инноватсионӣ барои муносибгардонии интиқоли бор ва мусофирон;

- баланд бардоштани самаранокии истифодаи объектҳои инфрасохторӣ ва танзими сарборӣ дар онҳо;
- баланд бардоштани рақобатпазирии минтақаҳо тавассути тақмили комплекси нақлиётию логистикӣ ва истифодаи самараноки имкониятҳои транзитии минтақаҳо;
- ташаккули фазои ягона барои ҳамаи иштирокчиёни равандҳои нақлиётӣ зарур аст, то ки маълумот оид ба нархҳо ва шароити интиқолро дастрасӣ дошта бошанд;
- коркарди механизмҳои маблағгузорӣ ва эҷоди муҳити мусоид барои сармоягузорӣ дар соҳаи инфрасохтори нақлиётӣ;
- баланд бардоштани сифати хизматрасониҳо ва боркашонӣ ба талаботи иқтисодӣ ва стандартҳои беҳтарини ҷаҳонӣ;
- ташкили шароити мусоид барои ҷалби сармоягузориҳо ба комплекси нақлиётию логистикӣ.

Дар диссертатсия зикр шудааст, ки Ҷумҳурии Тоҷикистон дар маркази Осиё ҷойгир аст, иқтисодии стратегияи лозимро барои иҷрои нақши пайвандкунанда байни Осиёи Ҷанубу Шарқӣ, Шарқи Наздик ва Аврупо дорост. Маълумоти таърихӣ тасдиқ мекунад, ки тавассути Осиёи Марказӣ Роҳи бузурги абрешим мегузашт, Осиё ва Аврупо ро ба масири кӯтоҳтарини тиҷоратӣ мепайваस्त. Гузариш ба иқтисоди бозорӣ пас аз пошхӯрии Иттиҳоди Шӯравӣ ба соҳаи нақлиёти Тоҷикистон таъсири назарраси манфӣ расонд. Аз байн рафтани системаи марказонидаи идоракунии боиси коҳиши самаранокии ин соҳа гардид: ҳаҷми боркашонӣ 2,7 маротиба, гардиши бор 3,7 маротиба ва мусофирбарӣ 4,3 маротиба дар давраи солҳои 1991-1996 кам шуданд. Новобаста аз ин мушкилот ислоҳоти иқтисодӣ ва либерализатсия заминаҳои ташаккули бозори озоди хизматрасониҳои нақлиётиро фароҳам оварданд, ки ба воқеиятҳои иқтисодӣ рушдбандаи кишвар мутобик шудаанд. Ин тағйирот ҳамчунин ба ислоҳот дар заминаи меъёриву ҳуқуқӣ ва системаи идоракунии нақлиёт боис гардиданд, ки онҳо заминаи рушди минбаъдаи соҳаи нақлиёт дар ҷумҳуриро фароҳам месозанд [3].

Таҷрибаҳо нишон медиҳад, ки хизматрасониҳои ҳамгирошудаи логистикӣ таъсири назаррас ба баланд бардоштани самаранокии иқтисодӣ доранд. Ширкатҳои логистикӣ, ки роҳи ҳалли мураккаби нақлиётӣ ва логистикиро пешниҳод мекунанд, бо муносибгардонии равандҳои интиқол ва хизматрасонии молҳо тавонистаанд, хароҷотро коҳиш дода, сифати хизматрасониро беҳтар кунанд. Ин равиш афзалиятҳои рақобатпазирии ширкатҳоро тақвият дода, ба онҳо имкон

медихад, ки дар бозорҳои дохилӣ ва байналмилалӣ самараноктар фаъолият намоянд. Ин усул на танҳо самаранокии амалиёти логистикаи нақлиётро баланд мебардорад, балки ба рушди устувори иқтисодии ширкатҳо ва минтақаҳо мусоидат мекунад [2]. Таҷрибаи кишварҳои пешрафта нишон медиҳад, ки татбиқи системаи самараноки нақлиёти логистикӣ ба коҳиши назарраси хароҷот ва афзоиши самаранокӣ мусоидат мекунад. Хароҷоти нақлиётӣ то 7-20%, хароҷот барои боркунӣ, борфарорӣ ва нигоҳдории захираҳои моддӣ то 15-30% ва хароҷоти умумии логистикӣ то 12-35% кам мешаванд. Илова бар ин, суръати гардиши захираҳои моддӣ ба 20-40% афзоиш ёфта, миқдори захираҳо ва маҳсулоти тайёр то 50-100% коҳиш меёбад. Ин натиҷаҳо нишон медиҳанд, ки истифодаи системаҳои муосири нақлиётӣ логистикӣ на танҳо хароҷотро коҳиш медиҳад, балки самаранокии тамоми занҷири таъминотро низ ба таври назаррас баланд мебардорад.

Дар боби сеюм – «Роҳҳои такмилдиҳии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон» роҳҳои беҳтарсозии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ Тоҷикистон мавриди баррасӣ қарор мегиранд. Дар он аҳамияти истифодаи равишҳои стратегӣ барои рушди инфрасохтор асоснок карда мешавад, инчунин зарурати такмил додани механизмҳои ҳамкорӣ байни давлат ва бахши хусусӣ барои банақшагирӣ, сохтмон ва истифодаи самараноки иншооти инфрасохторӣ таъкид мегардад.

Дар автореферат омадааст, ки стратегияи рушди муассисаҳои нақлиётӣ аз системаи афзалиятҳои, ки эҷод ва нигоҳдории бартарҳои рақобатиро дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ дар бар мегирад, “амсилаи хоси амалҳои”, ки барои ноилшавӣ ба ҳадафҳо ва вазифаҳои гузошташуда бо роҳи ҳамохангсозӣ ва тақсимои захираҳо заруранд, иборат аст. Стратегия дастур ва супоришҳои ҷузъиро дар бар нагирифта, аз маҷмуи шарҳҳои иборат аст, ки ноилшавиро ба ҳадафҳои гузошташуда таъмин менамояд. Стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётӣ як нақшаи ҳамаҷониба аст, ки ҳадафҳо ва вазифаҳои асосиро муайян карда, онҳоро дар шакли маҷмуи барномаҳо ва лоиҳаҳо муттаҳид менамояд [1].

Ҳангоми таҳияи стратегия зарур аст, ки принципҳои зерин ба назар гирифта шаванд:

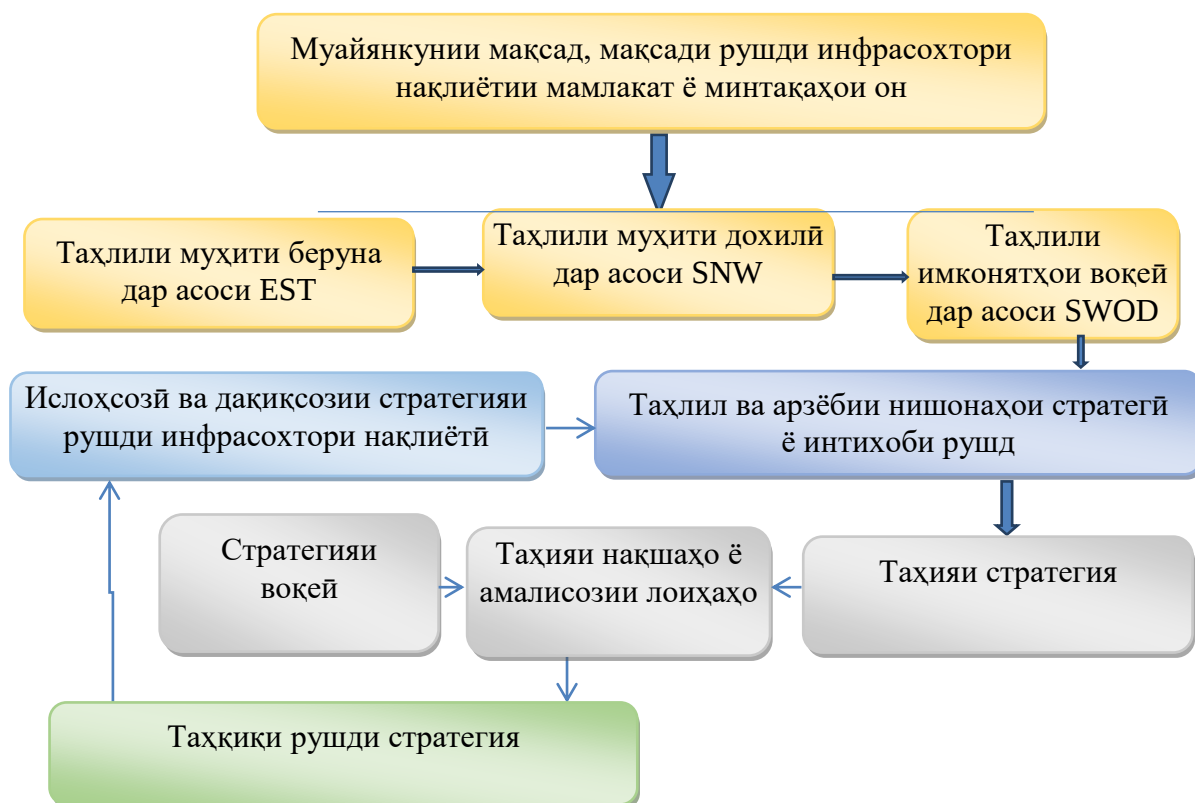
- таъмини равиши системавӣ ва алоқамандии байни ҳадафҳо ва вазифаҳои афзалиятнок;
- муайян намудани муҳлатҳои татбиқ ва захираҳои зарурӣ;
- мутобиқсозӣ ба стандартҳои байналмилалӣ дар рушди системаи нақлиётӣ;

–фароҳам овардани шароит барои ташаккули муҳити рақобатӣ ҳамчун асоси самаранокӣ;

–тақсимои возеҳи вазифаҳо ва ваколатҳо байни сохторҳои марказӣ ва минтақавӣ;

–роҳандозии шарикӣ самаранокӣ давлат ва бахши хусусӣ.

Дар робита бо гуфтаҳои боло, амсилаи зерини ташаккули самтҳои стратегияи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётро пешниҳод кардан мумкин аст (расми 4).



Расми 4 – Амсилаи раванди ташаккул ва татбиқи стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётӣ (таҳияи муаллиф)

Ҳадафи асосии стратегияи мазкур дар он аст, ки системаи нақлиётӣ кишвар на танҳо ниёзҳои ҷорӣ аҳолиро қонеъ намояд, балки ба рушди дарозмуддати иқтисодӣ ва иҷтимоӣ мусоидат кунад. Барои ноил шудан ба ин лозим аст, ки системаи инфрасохтори нақлиётӣ уҳдабароёна ва инноватсионӣ таъсис дода шавад, ки ба нигоҳ доштани сифати баланди хизматрасонӣ ва мутобиқшавӣ ба талаботи тағйирёбандаи иқтисодиёт кодир бошад.

Ба ақидаи муаллиф мувофиқи ҳадафҳо ва вазифаҳои муқарраршуда самтҳои стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётӣ бояд чунин бошанд:

1. Навсозии муосири шабакаи нақлиётӣ. Ин бояд тавассути рушди ҳамаҷонибаи намудҳои нақлиёт сураат гирад. Дар доираи ин самт бояд шабакаи маҷмааҳои терминалӣ ва марказҳои логистикӣ дар саросари кишвар таъсис дода шуда, технологияҳои пешрафтаи нақлиётӣ ҳамгиро гардонида шаванд.

2. Рушди фарогири объектҳои нақлиётӣ-логистикӣ бояд дар асоси барномаҳо ва стратегияҳои миллӣ бо назардошти рушди иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва нақшакашии умумии кишвар амалӣ шавад.

3. Эҷоди заминаи нақлиётӣ-логистикӣ барои робитаҳои хориҷӣ бояд ба беҳтар кардани робитаҳои иқтисодии байналмилалӣ, баланд бардоштани рақобатпазирӣ ва ҳамгироии системаи нақлиётӣ-логистикӣ дар шабакаҳои нақлиёти миллӣ ва байналмилалӣ мусоидат намояд.

4. Рушди долонҳои нақлиёти байналмилалӣ ва потенциали транзитӣ – таъмини инфрасохтори долонҳои нақлиёти байналмилалӣ дар дохили кишвар ва истифодаи самараноки имкониятҳои транзитии он.

5. Беҳтар намудани сифати зиндагии аҳоли тавассути баланд бардоштани дастрасии хизматрасониҳои нақлиётӣ, рушди шабакаи роҳҳо ва инфрасохтори нақлиётӣ амалӣ карда мешавад.

6. Рушди инфрасохтори нақлиётӣ барои соҳаи курортӣ ва рекреатсионӣ – ин самт ба баланд бардоштани дастрасӣ ва сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ барои минтақаҳои сайёҳӣ ва истироҳатӣ равона шудааст.

7. Баланд бардоштани боэътимодӣ ва бехатарии системаи нақлиёт – таҳкими бехатарӣ ва боэътимодии системаи нақлиётӣ бо мақсади дастгирии рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ҷумҳурӣ дар доираи фазои ягонаи нақлиётӣ.

8. Таҳия ва ҷорӣ намудани механизмҳои шарикӣ давлативу хусусӣ.

Дар диссертатсия асоснок карда мешавад, ки бо назардошти ҷараёни ғайридавлатикунонӣ ва рушди бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ нақши давлат асосан дар дастгирии ташаббусҳои хусусӣ мебошад. Ин дастгирӣ метавонад тавассути чунин иқдомҳо амалӣ шавад:

1. Ташкили шароити мусоиди иқтисодӣ: давлат бояд муҳити иқтисодиро барои рушди инфрасохтор беҳтар намояд. Ин метавонад дохил кардани сиёсати меъёрӣ-техникӣ (стандартҳо ва талаботи мувофиқ) ва сиёсати фискалии тағйирпазирро дар бар гирад, ки ширкатҳои хусусиро барои сармоягузорӣ ҳавасманд мекунад.

2. Дастгирии ташаббусҳои хусусӣ: давлат бояд шароит фароҳам оварад, то ки ширкатҳои хусусӣ тавонанд ба истеҳсолот, азнавсозӣ ва

муосирсозии таркиби ҳаракаткунанда ва объектҳои инфрасохтор сармоягузорӣ кунанд.

3. Мустақилияти молиявии ширкатҳои хусусӣ: азбаски хизматрасониҳои нақлиётӣ асосан аз ҷониби корхонаҳои хусусӣ пешниҳод мешаванд, онҳо хароҷоти амалиётӣ ва молиявии худро мустақилона мепӯшонанд.

Ин маънои онро дорад, ки ширкатҳо барои идоракунии ва нигоҳдории инфрасохтор масъул мебошанд, дар ҳоле ки давлат онҳоро бо шароити мусоид дастгирӣ мекунад.

Муаллиф афзудааст, ки дар доираи лоиҳаҳои шарикии давлативу хусусӣ (ШДХ) метавон як қатор бартариҳои муҳимро қайд кард, ба монанди дастрасӣ ба сохторҳои давлатӣ ва байналмилалӣ, ки барои истифодаи самараноки захираҳои нақлиётӣ ва шуғл мусоидат менамоянд. Афзалияти асосии ШДХ дар он аст, ки ширкатҳои хусусӣ захираҳои худ, аз ҷумла идоракунии, ташкилӣ ва молиявиро ҷалб мекунад ва ин қабули қарорҳоро тезтар ва иҷрои онҳоро муассиртар мегардонад.

Дар амал шарикии давлативу хусусӣ як ҳамкориҳои расмӣ сохторҳои давлатӣ ва хусусӣ мебошад, ки барои расидан ба ҳадафҳои мушаххас таъсис дода мешавад. Ин ҳамкорӣ дар асоси созишномаи мувофиқ сурат мегирад ва дорои чунин хусусиятҳо мебошад:

- ҳадафи асосии ҳамкорӣ байни давлат ва баҳши хусусӣ (ШДХ) қонеъсозии ниёзҳои иҷтимоӣ мебошад, ки бо ҷалби захираҳо ва таҷрибаи ширкатҳои хусусӣ амалӣ мегардад. Ин раванд имкон медиҳад, ки самаранокии хизматрасониҳои пешниҳодшаванда баланд гардида, арзиши иловагӣ эҷод шавад;

- лоиҳаҳои дар доираи ҳамкориҳои давлат ва баҳши хусусӣ (ШДХ) амалишаванда одатан, дорои хусусияти дарозмуддат мебошанд ва муҳлати татбиқи онҳо метавонад то 20 сол ва бештар аз онро дар бар гирад. Ҳама марҳилаҳо – аз банақшагирӣ то ба истифода додани иншоот ба таври расмӣ дар санадҳои дахлдор дастгирӣ карда мешаванд;

- маблағгузорӣ аз манбаъҳои махсус: сармоягузориҳои хусусӣ, ки бо захираҳои молиявии давлатӣ пурра карда мешаванд ё маблағгузориҳои муштаракӣ якҷанд ҷонибҳо;

- интиҳоби шарикии хусусӣ асосан бо тариқи озмун сурат мегирад, ки ин барои таъмин намудани шаффофият ва муҳити рақобатпазирӣ кумак мерасонад, дар он ширкатҳои гуногун шароитҳои худро барои амалӣ кардани лоиҳа пешниҳод мекунанд;

- бо вучуди он ки баҳши хусусӣ дар иҷрои амалии лоиҳа, аз ҷумла тарҳрезӣ, сохтмон, истифода ва идоракунии иншоот вазифадор мебошад,

барои ташаккули ҳадафҳои стратегӣ, муайян кардани манфиатҳои иҷтимоӣ ва назорати сифату арзиши хизматрасонӣ давлат масъул аст;

– хавфҳо байни тарафҳо мувофиқи шартномаҳо тақсим карда мешаванд ва ин имкон медиҳад, ки сарбории молиявӣ ба буҷет коҳиш ёбад ва самаранокии иҷроии лоиҳаҳо баланд гардад.

Дар диссертатсия Концепсияи шарикии давлативу хусусӣ (ШДХ) одатан чунин марҳилаҳоро дар бар мегирад:

– таҳияи лоиҳае, ки дар доираи он бахши хусусӣ тибқи супориши давлат объекти сармоягузоришударо бунёд намуда, онро то андозае идора мекунад;

– маблағгузорию лоиҳа бо иштироки давлат метавонад дар шакли пардохт барои истифодаи инфрасохтор амалӣ гардад;

– бастанӣ шартномаи дарозмуддат, ки сохтор ва мазмуни он вобаста ба хусусиятҳои лоиҳа муайн мешавад, усулҳо ва муҳлати пардохт, вобастагии пардохт аз сифати хизматрасонӣ шартҳои муайяни иқтисодӣ, тақсимои хароҷоти ҷорӣ ва дигар ҷузъиётро дар бар гирад. Ҳамаи ин ҳамчун натиҷаи гуфтушунидҳои байни шарикон муайян мегардад;

– пас аз анҷоми муҳлати шартнома объекти сармоягузорӣ метавонад ба моликияти давлатӣ ё хусусӣ гузарад.

Ин равиш имкон медиҳад, ки ҳам манфиатҳои давлат ва ҳам бахши хусусӣ ба таври мутавозин таъмин шаванд.

Муаллиф алгоритми қабули қарорро дар бораи ташкили шакли ШДХ ҳамчун субъекти идора, ки пайваста бо ҳамкорию бахши давлатӣ ва хусусии иқтисодиёт ташкил карда мешавад, пешниҳод намудааст.

ХУЛОСАҲО ВА ПЕШНИҲОДОТ

Вобаста ба натиҷаҳои ба даст овардашуда дар рисолаи диссертатсионӣ хулосаҳои зерин таҳия мегарданд:

1. Инфрасохтори нақлиётӣ унсури калидии сохтори иқтисодӣ ва иҷтимоии ҷомеа ба шумор меравад, ки тамоми соҳаҳои ҳаёти ҷамъиятиро дастгирӣ мекунад. Таҳлили таҷрибаи ватанӣ ва байналмилалӣ нишон медиҳад, ки аҳамияти инфрасохтори нақлиётӣ на танҳо барои иқтисодиёт дар маҷмӯъ, балки барои маҷмуи нақлиётӣ низ муҳим аст. Ин натиҷаҳо бозгӯӣ мекунанд, ки системаи идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ бояд ба стратегияи иқтисодии миллии кишвар муттаҳид карда шавад, зеро он рушди иқтисодиро дастгирӣ намуда, фаъолияти устувори соҳаҳои ҷамъиятиро таъмин мекунад ва барои баланд шудани сатҳи зиндагии аҳоли мусоидат менамояд [1-М, 2-М].

2. Ҳолати муосири механизмҳои ташкиливу иқтисодии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ вобаста ба гуногунии шаклҳои моликият таҳлил шуда, муайян гардид, ки ин механизмҳо дорои хусусиятҳои хоси ҳеш мебошанд. Байни ташкилоти инфрасохтори нақлиётӣ ва мизочон муносибатҳои бозорӣ вобаста ба талаботи иқтисодиёти бозорӣ ба роҳ монда мешаванд. Барои қонеъ кардани талаботи субъектҳои иқтисодӣ ба хизматрасониҳои нақлиётӣ, инфрасохтори нақлиётӣ бо суръати тез нисбат ба дигар бахшҳои иқтисод рушд меёбад. Ин маънои онро дорад, ки ширкатҳои нақлиётӣ ва корхонаҳое, ки бо инфрасохтори нақлиётӣ вобастаанд (масалан, сохтмони роҳҳо ва нигохдории марказҳои логистикӣ), нисбат ба корхонаҳои соҳаҳои дигар бо суръати тезтар рушд менамояд. Чунин афзалияти рушд ба таъмини ҳаракати бефосилаи молу хизматрасонӣ мусоидат намуда, фаъолиятҳои иқтисодиро дастгирӣ ва рушди тиҷоратро таъмин мекунад [3-М].

3. Дар солҳои истиқлолият ва соҳибхитиёрии Тоҷикистон сохта ва ба истифода додани соҳаҳои гуногуни инфрасохтори нақлиётӣ, ки ҷавобгӯии талаботи байналмилалӣ мебошанд ва такмил додани воситаҳои ҳаракаткунанда ва нақлиётро дар бар гирифта, омилҳои асосии таъсиркунанда ба идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёти кишварро ташкил медиҳанд. Дар натиҷаи таъсири омилҳо ба идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ натиҷагирии кори нақлиёт баланд шуд ва ин ба динамикаи афзоиши иқтисодиёти кишвар ва рушди натиҷаҳои ислоҳоти иқтисодӣ ва иҷтимоии мамлакат шароити зарурӣ фароҳам меоранд [1-М, 4-М, 6-М].

4. Таҳқиқи ҳолати муосири идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёт нишон дод, ки инфрасохтори нақлиёт тамоми соҳаҳо ва минтақаҳоро ба таври комил мепайвандад. Инфрасохтор дар раванди интиқоли молҳо бидуни тағйир додани шакли онҳо арзиши молҳоро бо андозаи хароҷоти нақлиёт афзоиш дода, инчунин барои истехсолот шароити зарурӣ фароҳам меорад. Дар натиҷаи суръат гирифтани ҳамгироии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёт бо системаи ягонаи нақлиётӣ дар сохтори иқтисодии кишвар раванди тезонидани кашондани молҳо таъмин мегардад [5-М].

Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳо:

1. Такмили механизмҳои ташкилӣ-иқтисодии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ ба муассисаҳои нақлиётӣ имкон медиҳад, ки мавқеи худро дар бозор тақвият бахшида, рақобатпазирии худро баланд

бардоранд. Дар ин робита, самтҳои стратегии такмили идоракунии таҳия шудаанд:

– мутобиқсозии равандҳои дохилӣ: қорӣ намудани усулҳои муосири идоракунии ва истифодаи технологияҳои пешрафта ба муассисаҳои нақлиётӣ кумак мекунад, ки фаъолияти худро самараноктар ва босифаттар анҷом диҳанд. Ин раванд ба коҳиши хароҷот, беҳтар кардани хизматрасониҳо ва суръат бахшидан ба раванди қабули қарорҳо мусоидат менамояд [1-М];

– таҳияи роҳҳои маблағгузорӣ ва ҳамкорӣ бо баҳши хусусӣ: шарикӣ бо баҳши хусусӣ (таваассути ШДХ, консессияҳо ва ғ.) ва ҷалби сармоягузорӣ рушди устувори инфрасохторро таъмин намуда, бори молиявиرو аз дӯши давлат коҳиш медиҳад;

– таъмини хизматрасониҳои босифати нақлиётӣ ва коҳиши хароҷот: ин ба муассисаҳои нақлиётӣ бартариҳои стратегӣ медиҳад ва ба онҳо имкон медиҳад, ки дар бозор беҳтар рақобат кунанд.

2. Такмили идоракунии лоиҳаҳои инфрасохторӣ бо истифода аз шарикии давлатӣ ва баҳши хусусӣ метавонад барои равона намудани магистралҳо бо ҳаракати баланди нақлиёт ва роҳҳои рушди иқтисодӣ мусоидат намояд. Рушди чунин роҳҳои нақлиётӣ на танҳо ҳаракатро беҳатар мегардонад, балки ба рушди иқтисодии минтақаҳо низ мусоидат мекунад. Чунин роҳҳо дастрасиро ба истихроҷи конҳои дурдаст тақвият мебахшанд ва маҳдудиятҳо (масалан, «ҷойҳои танг»)-ро дар шабакаи роҳҳо бартараф менамоянд, ки ин маҳдудиятҳо монеаи ҳаракати самараноки нақлиёт мебошанд. Агар сармоягузориҳо аз ҷониби баҳши хусусӣ ҷалб шаванд, вазифаҳо ва хатарҳо байни давлат ва соҳибкорӣ дуруст тақсим карда шаванд, ин боис мегардад, ки инфрасохтори нақлиётии устувор ва муосир сохта шавад, ки рушди дарозмуддати иқтисодро дастгирӣ мекунад [4-М, 5-М].

РҶҲАТИ АДАБИЁТИ ИСТИФОДАШУДА

1. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030. – Душанбе, 2016. – С. 95.

2. Рихтер, К.Ю. Транспортная эконометрия: [Текст] / К.Ю. Рихтер. - М.: Транспорт, 1982. - 317 с.

3. Бобоев, К.О. Модернизация транспортно-коммуникационной модели Республики Таджикистан [Текст] / К.О. Бобоев. - Душанбе: Изд-во «Надир». – 275 с.

4. Загорский, И.О. Транспортная инфраструктура [Текст]: учеб. пособие / И.О. Загорский, П.П. Володькин, А.С. Рыжова. - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2015. - 228 с.

5. Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2022. – 416 саҳ
6. Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Душанбе, 2023. – 420 саҳ.

ИНТИШОРОТ АЗ РҶҶИ МАВЗУИ ДИССЕРТАТСИЯ

Феҳристи корҳои ҷопшудаи муаллиф доир ба мавзӯи диссертатсия

Мақолаҳо дар нашрияҳои тақризшаванда:

[1-М]. Рачабов Р.К., Шодиев Ш.К., **Начмуддинов Н.А.** Ҷанбаҳои назариявии моҳияти иқтисодии инфрасохтори нақлиётӣ минтақавӣ дар шароити иқтисоди бозорӣ [Матн] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – №2/4, 2017. Қисми I. – С.89-94.

[2-М]. Солиев Н.М., **Начмуддинов Н.А.** Социально-экономическое развитие горных районов – основа устойчивого развития сельского хозяйства [Текст] // Иқтисодиёти Тоҷикистон Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ. – №4, 2017. – С.198-202.

[3-М]. **Начмуддинов Н.А.** Транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан, Вопросы кластеризации транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан в годы независимости [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – №2/4 2017, Қисми 2. С.-179-182.

[4-М]. Солиев Н.М., **Начмуддинов Н.А.** Рациональное использование земельных ресурсов в горные районы Республики Таджикистан [Текст] // Институт эконоики сельского хозяйства ТАСХН, 2018, № 1. – С.162-167.

[5-М]. **Начмуддинов Н.А.** Факторы влияющие на кластеризацию объектов транспортной инфраструктуры в условиях Республики Таджикистана [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). 2018, №3. – С.162-165

[6-М]. **Начмуддинов Н.А.** Таҳлили динамика ва соҳтори рушди инфрасохтори нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – №7, 2019. – С.177-181.

[7-М]. **Начмуддинов Н.А.** Ҷорӣ кардани методҳои стратегияи идораи рушди ифрасохтори нақлиётӣ [Матн] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. – № 6, 2020. – С.155-160.

[8-М]. **Начмуддинов Н.А.** Совершенствование механизмов управления автомобильным инфраструктурным развитием в условиях

государственно-частного партнёрства [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. 2023, №4. Қисми 1 – С.83-90.

[9-М]. **Начмуддинов Н.А.**, Абдуғаффор Рауфӣ. Оценка управления развитием транспортной инфраструктуры (на таджикском языке) [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. 2025, №8. – С.94-103.

Дар дигар маҷаллаҳо:

[10-М]. Маҳмадов Ш.Р., **Начмуддинов Н.А.** “Вопросы кластеризации транспортной инфраструктуры РТ” “Перспективы развития науки образования” [Матн], Конференсияи VIII байналмилалӣ илмӣ-амалии «ДУРНАМОИ РУШДИ ИЛМ ВА МАОРИФ» баҳшида ба 25-солагии Истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва 60-солагии Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С.Осимӣ (3-4 ноябри соли 2016). – С.373-376.

[11-М]. **Начмуддинов Н.А.** Рушди соҳаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Конференсияи илмӣ-амалӣ дар мавзӯи «Ҷанбаҳои концептуалӣ ва асосҳои назариявӣ-методологии ташаккули шуғли пурмаҳсул дар Ҷумҳурии Тоҷикистон». – Душанбе, 2022. – С. 121-128.

[12-М]. **Начмуддинов Н.А.** “Таҷрибаи мамлакатҳои хориҷии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ”, Конференсияи илмӣ-амалии байналмилалӣ дар мавзӯи «Нақши рақамикунонӣ ва низомҳои зеҳнӣ дар рушди иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистон» [Матн] (Баҳшида ба “Бистсолаи омӯзиш ва рушди фанҳои табиатшиносӣ, дақиқ ва риёзӣ дар соҳаи илм ва маориф”, солҳои 2020-2040) Донишгоҳи байналмилалӣ сайёҳӣ ва соҳибкорӣ Тоҷикистон (13-декабри соли 2024). – Душанбе, 2024. – С. 132-148.

**НАЦИОНАЛЬНАЯ АКАДЕМИЯ НАУК ТАДЖИКИСТАНА
ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ДЕМОГРАФИИ**

УДК: 629.463 (575.3)

на правах рукописи



НАДЖМУДДИНОВ НАЗАРХОДЖА АКБАРОВИЧ

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ
РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

АВТОРЕФЕРАТ

**На соискание ученой степени кандидата экономических наук по
специальности 08.00.04 – Экономика отраслей (08.00.04.04 –
Экономика транспорта)**

Душанбе – 2025

Диссертация выполнена в отделе инфраструктурных исследований
Института экономики и демографии НАНТ.

Научный руководитель: **Рауфи Абдугаффор** - доктор
экономических наук, профессор кафедры
отраслевого международного маркетинга
Техноло-гического университета
Таджикистана

**Официальные
оппоненты:** **Джалилов Умарджон Джамилович** -
доктор экономических наук, доцент,
заведующий кафедрой организации
перевозок и управление на транспорте
Таджикского технического Университета
имени академика М.С. Осими

Давлатзода Эхсон Давлат - кандидат
экономических наук, заместитель декана по
учебной части факультета финансы и
кредит Международный университет
туризма и бизнеса Таджикистана

Ведущая организация: Бохтарский государственный университет
им. Носира Хусрава

Защита состоится «14» января 2026, года в «13⁰⁰» часов на заседании
Диссертационного совета 6D.KOA-015 при Таджикском техническом
университете имени академика М.С. Осими. Адрес: 734042, Республика
Таджикистан, г. Душанбе, проспект академиков Раджабовых 10а. E-mail:
habibzoda0303@ gmail.com Телефон ученого секретаря (+992) 918922242.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке
и на официальном сайте Таджкского технического университета имени
академика М.С. Осими <http://web.ttu.tj>.

Автореферат разослан «___» _____ 2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук



Кодирзода Н.Х.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. На современном этапе социально-экономического развития Республики Таджикистан одной из важнейших задач является обеспечение высокого уровня и качества жизни населения с учетом охраны окружающей среды. Реализация этой задачи требует развития всех отраслей экономической структуры страны, для которых транспортная инфраструктура создает необходимые предпосылки.

В процессе разработки Национальной стратегии развития Таджикистана до 2030 года были достигнуты значительные успехи в переходе к новой экономической модели, направленной на укрепление сотрудничества в сфере восстановления и строительства дорог, а также на повышение качества транспортных услуг. Принятые меры способствуют эффективному использованию ресурсов, освоению новых земель, развитию транзитных перевозок, снижению издержек и повышению уровня безопасности. Устойчивое развитие транспортной инфраструктуры способствует стабильному функционированию экономики, делает страну более привлекательной для инвесторов, повышает продуктивность в разных сферах и улучшает условия и качество жизни людей. В этой связи в Послании Президента Республики Таджикистан к Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 26 декабря 2018 года отмечается: «В Таджикистане, 93% территории которого занимают горы, транспорт играет важную роль в социально-экономическом развитии страны».

С выходом из коммуникационного тупика формирование и развитие транспортной системы Таджикистана как единого механизма способствует созданию необходимых условий для превращения страны в транзитное государство. Транспортная инфраструктура страны приобрела качество сложной и динамичной системы, которая соответственно требует совершенствования существующих механизмов и разработки новых механизмов управления ею. В этом процессе создание необходимых условий для равного развития и функционирования транспортной инфраструктуры во всех регионах страны и устранение существующих препятствий на пути ее развития требует разработки среднесрочной и долгосрочной стратегии управления. Система управления развитием транспортной инфраструктуры страны должна создавать общие необходимые условия для обеспечения регулярного общественного воспроизводства и гарантировать эффективное использование всех производственных ресурсов страны.

На современном этапе уровень развития экономических отношений в управлении транспортной инфраструктурой отстает от потребностей её развития инфраструктуры. В системе управления развитием транспортной инфраструктуры наблюдаются дисбаланс в работе управленческих механизмов, неравномерное размещение, недостаточная эффективность рыночного механизма управления и другие проблемы.

В условиях глобализации национальная транспортная инфраструктура все больше интегрируется в международную транспортную систему. Это означает, что транспортные системы стран должны функционировать на уровне, соответствующем международным стандартам-чтобы обеспечить эффективное сотрудничество между государствами, поддерживать высокий уровень управления и качества услуг. Вместе с включением транспортной инфраструктуры страны в состав важнейших элементов международной инфраструктуры она сталкивается с рядом нерешенных проблем, которые требуют соответствующего изучения в контексте современных требований рыночной экономики Таджикистана.

Кроме того, управление развитием транспортной инфраструктуры, особенно в регионах страны, не соответствует требованиям этапа развития современной рыночной экономики Таджикистана. Следует подчеркнуть, что в настоящее время между разными ведомствами и секторами транспортной инфраструктуры наблюдается слабая координация, что отражается в недостаточном развитии государственно-частного партнёрства в сфере транспортной деятельности. В логистической системе транспорта остаётся много нерешённых проблем. Всё это мешает транспортной системе страны работать эффективно и улучшать качество услуг для потребителей – как сейчас, так и в будущем. Поэтому решение этих актуальных проблем обладает высокой научной подтверждённой выбранной темы исследования.

Степень изученности научной темы. Исследование управления развитием транспортной инфраструктуры в стране, требует не только учета мирового опыта в данной сфере, экономических, финансовых и социальных особенностей развития Таджикистана как горной страны, а также специфики рыночных отношений и состояния материально-технической базы транспортного комплекса.

Вопросы управления транспортной инфраструктурой в различных отраслях рассматривались в научных трудах зарубежных ученых, таких как Гольская Ю.Н., Горшков В.В., Иванов М.В., Задворный Ю.В., Заостровских Е.А., Златин П.А., Казаковцева М.В., Катаева Ю.В., Кизим

А.А., Коломак Е.А., Коробейников Е., Кудрявцев А.М., Новоселов А.С., Пак Е.В., Руднева Л.Н., Рубан В.А., Селезнев А.З., Семина И.А. и других.

Научные основы исследования управления формированием и развитием транспортной инфраструктуры изучены отечественными экономистами, такими как Бобоев О.Б., Бобозода К.О., Бронштейн Я.Т., Катаев А.Х., Мирзобеков Х.Д., Мирзоева Дж.П., Рауфи А., Раджабов Р.К., Раджабов Э.Д., Самандаров И.Х., Сангинов О.К., Сайдализода А.С., Джумаев Дж.Дж., Ходжаев П.Д., Хамро-ев Ф.М., Шералиев А.А. и др. Перспективные вопросы развития транспортной инфраструктуры, её устойчивого роста и интеграции с мировыми магистралями подробно освещены в их исследованиях. В трудах этих авторов также рассматриваются вопросы систематизации различных секторов транспортной инфраструктуры Таджикистана как механизма управления ее развитием, основные проблемы транспортной инфраструктуры возможные пути их решения, а также особенности структурных преобразований в данной сфере.

В то же время следует отметить, что многие теоретические, методологические и прикладные вопросы управления развитием транспортной инфраструктуры остаются недостаточно проработанным в научной литературе. В современных условиях развития рыночной экономики страны требуется новое научное осмысление и дальнейшее развитие этих вопросов. Возрастающая роль транспортной инфраструктуры в процессе перехода Таджикистана на новый этап развития и обеспечения устойчивого экономического подъема обуславливает необходимость расширения масштабов научных исследований, определения путей решения проблем, связанных с управлением развитием транспортной инфраструктуры, как в стране в целом, так и в ее отдельных регионах.

Таким образом, для эффективного управления развитием транспортной инфраструктуры, а также отсутствие единых методических подход к анализу данной системы предопределили выбор темы, постановку целей и задач диссертационного исследования.

Связь исследования с программами (проектами) и научными темами. Тема диссертационной работы связана с государственными программами «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года», «Среднесрочная программа развития Республики Таджикистан на 2016–2020 годы», «Среднесрочная программа развития Республики Таджикистан на 2021–2025 годы», «Целевая государственная программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до

2025 года», соответствует плановым научно-исследовательским темам Института экономики и демографии АН РТ.

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ:

Цель диссертационного исследования – совершенствование организационно-экономических механизмов управления транспортной инфраструктурой и стратегических направлений ее развития в системе рыночной экономики страны.

Задачи исследования. Поставленная цель определила необходимость решения следующих задач:

- обоснование сущности, роли и механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры, а также изучение зарубежного опыта в данной сфере;
- исследование текущего состояния системы управления развитием транспортной инфраструктуры;
- выявление ключевых факторов, влияющих на управление развитием транспортной инфраструктуры в стране;
- оценка эффективности управления развитием транспортной инфраструктуры;
- разработка организационно-экономических механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры;
- определение путей совершенствования механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства.

Объект исследования – транспортная инфраструктура Республики Таджикистан в структуре экономики страны.

Предмет исследования – это экономические отношения, возникающие в процессе управления развитием транспортной инфраструктуры и совершенствования ее механизмов в Республике Таджикистан.

Основная гипотеза исследования заключается в выявлении взаимосвязи и зависимости управления развитием транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан от совершенствования механизмов управления ее развитием. Это направлено на рациональное использование средств, государственную поддержку и финансовые стимулы, повышение конкурентоспособности транспортной инфраструктуры и, таким образом, определение ее роли в процессе реализации высших целей развития Республики Таджикистан.

Теоретическую базу исследования составляют работы отечественных и зарубежных экономистов в области управления развитием транспортной инфраструктуры. Информационной базой исследования послужили

аналитические и статистические материалы Агентства статистики Таджикистана, данные министерств и ведомств, нормативные акты, а также прогнозные, аналитические, статистические и концептуальные материалы, представленные в специальной научной литературе и информационных базах данных. В работе также использовались аналитические материалы Института экономики и демографии Академии наук Таджикистана, монографические исследования, выводы, опубликованные в периодических изданиях.

Научные методы исследования включают в себя научную абстракцию, сравнительный и структурный анализ, корреляционный анализ и референтирование, экспертную оценку, комплексные системные и программные методы, экономическое и математическое моделирование, методы формирования статистических групп и анализ временных рядов. Обработка данных проводилась с использованием компьютерных технологий и применения программных средств для общих и специализированных целей.

Методическая база исследования включает научную абстракцию, сравнительный и структурный анализ, корреляционный анализ и референтирование, экспертную оценку, комплексные системные и программные методы, экономическое и математическое моделирование, методы формирования статистических групп и анализ временных рядов.

Информационными источниками исследования явились официальные данные Агентства статистики при Президенте Республики Таджикистан и его территориальных органов, нормативно-правовые акты Правительства Республики Таджикистан, официальные отчеты Министерства транспорта Республики Таджикистан, опубликованные материалы научной литературы и периодической прессы, а также интернет-источники и материалы, полученные исследователем в процессе проведения исследования.

База исследования. Диссертация выполнена в Институте экономики и демографии Академии наук Таджикистана. Период выполнения диссертации охватывает 2015-2024 годы.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в ней теоретически и методологически обоснованы новые подходы к управлению развитием транспортной инфраструктуры.

Основные результаты научного исследования, заключаются в следующем:

-научно-теоретическое обоснование механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры в системе экономических отношений, рассматривает их как важную часть экономической системы. Поскольку транспортная инфраструктура создает условия для стабильного экономического роста и социальной сферы, особую разработку эффективных методов

управления, направленных на улучшение транспортной связанности значение приобретает, повышение инвестиционной привлекательности и обеспечение устойчивого развития страны; указано, что система управления транспортной инфраструктурой рассматривается, с одной стороны, как элемент инфраструктуры народного хозяйства, а с другой – как составная часть сложной транспортной системы, объединяющей различные виды транспорта и формы их организации; для повышения эффективности управления данной системой предложены структурные решения и способы классификации механизмов, основанные на различных подходах. При этом учтены исследования как отечественных, так и зарубежных специалистов с целью заимствования и адаптации наилучших практик и современных управленческих моделей;

-исследованием выявлено, что механизмы управления транспортной инфраструктурой зависят от форм собственности в этой сфере, что придает им особые характеристики. При этом взаимодействие между транспортными организациями и их клиентами строится на рыночных принципах, таких как конкуренция, спрос и предложение, что способствует более эффективному развитию инфраструктуры; исследования показали, что предприятия, связанные с транспортной инфраструктурой, развиваются быстрее, чем другие предприятия экономики. Именно ускоренное развитие транспортной инфраструктуры необходимо для того, чтобы бизнес мог получать качественные услуги. Это помогает перевозить больше грузов, что дает мощный импульс экономическому развитию и делает работу предприятий более эффективной;

-определены ключевые аспекты развития транспортной инфраструктуры. Строительство и вывод в эксплуатацию международных автодорог, соединяющих разные регионы страны, и являются важной частью транспортной системы, играют важную роль в развитии всей транспортной инфраструктуры. Установлено, что в результате влияния факторов на управление развитием транспортной инфраструктуры повышаются результаты работы транспорта, создаются необходимые условия для динамики роста экономики страны и развития результатов экономических и социальных реформ в стране;

-подтверждено, что при ускоренной интеграции управления транспортной инфраструктурой с общей транспортной системой страны, значительно увеличиваются темпы перемещения товаров внутри экономики; доказано, что развитие транспортной системы напрямую зависит от эффективности её управления. Повышение эффективности управления способствует, расширению конкурентных преимуществ транспортной системы, значительному росту транзитных возможностей и активному развитию рыночных отношений в сфере транспорта;

-обоснована роль организационно-экономических механизмов: хорошие механизмы управления помогают транспортным предприятиям повысить свою конкурентоспособность, предоставлять качественные услуги и прочно закрепиться на рынке транспортных услуг; стратегические направления механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры определены в соответствии с целями и задачами развития транспортной инфраструктуры страны;

-концепция государственно-частного партнерства (ГЧП) была разработана в управлении развитием транспортной инфраструктуры страны: ГЧП рассматривается как экономический и организационный инструмент, позволяющий эффективно управлять развитием транспортной инфраструктуры страны; была продемонстрирована необходимость использования ГЧП.

Наиболее важные результаты, полученные автором в ходе научных исследований, представлены в следующих пунктах:

-приведено научно-теоретическое обоснование механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры в системе экономических отношений, которая как инфраструктура экономики страны создает общие необходимые условия для эффективного экономического и социального развития страны; уточнено, что система управления транспортной инфраструктурой рассматривается, с одной стороны, как часть инфраструктуры народного хозяйства, а с другой-как организационная часть междисциплинарного-транспортного комплекса; для эффективного управления транспортной инфраструктурой они структурированы и классифицированы на основе различных исследований, проведенных отечественными и зарубежными специалистами на основе различных критериев;

-установлено, что ускорение интеграции управления развитием транспортной инфраструктуры с единой транспортной системой страны обеспечивает процесс ускорения перемещения товаров в экономической структуре страны; доказано, что успешное развитие транспортной системы зависит от эффективности ее управления. Если транспортная инфраструктура будет эффективно управляться, ее конкурентоспособность возрастет, использование транзитных возможностей станет более эффективным и будет обеспечено развитие рыночных отношений в транспортной отрасли.

Основные положения диссертации, выносимые на защиту:

- обосновать научно-теоретические механизмы управления развитием транспортной инфраструктуры в системе экономических отношений и определение системы управления транспортной инфраструктурой;
- выделить особенности организационно-экономических механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры в зависимости от разнообразия форм собственности в данной сфере;
- определить, как различные факторы влияют на механизмы управления развитием транспортной инфраструктуры, а также как само управление этой сферой сказывается на эффективности работы транспорта и темпах экономического роста. Это поможет выявить ключевые зависимости и разработать более эффективные стратегии управления транспортной системой страны;
- обеспечить более ускоренную интеграцию управления развитием транспортной инфраструктуры с общей транспортной системой страны способствует ускорению грузоперевозок, оптимизации логистики и повышению экономической эффективности;
- обосновать, необходимость совершенствования организационно-экономических механизмов управления транспортной инфраструктурой. Это позволит эффективно развивать отрасль и обеспечивать конкурентоспособность транспортных предприятий на рынке, способствовать их адаптации к изменениям, повышению качества услуг и привлечению большего числа клиентов;
- разработка концепции государственно-частного партнерства в управлении развитием транспортной инфраструктуры страны как эффективного и усовершенствованного механизма экономического и организационного регулирования данной системы.

Теоретическая значимость исследования заключается в том, что научные теоретические предложения, выраженные в рамках исследования вопросов управления развитием транспортной инфраструктуры, прежде всего, направлены на теоретическое и практическое обоснование актуальных задач в сфере экономики страны. Эти предложения могут быть использованы в качестве исходных материалов для дальнейших исследований, которые не ограничиваются улучшением управления развитием систем страны в целом. Факторы эндогенных и экзогенных характеристик, основные закономерности управления развитием транспортной инфраструктуры, а также стратегические направления развития единой транспортной системы могут служить теоретической и методологической основой для дальнейших исследований по данной теме. Выводы и теоретические предложения, изложенные в диссертации, а также авторский анализ управления транспортной инфраструктурой

Республики Таджикистан могут быть использованы в качестве дополнительного источника для дальнейших теоретических и практических исследований, направленных на выявление закономерностей и особенностей организации и управления экономическими структурами в стране.

Практическое значение исследования. Предлагаемая методика оценки влияния механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры РТ на социально-экономическое развитие страны может быть использована для обоснования стратегических направлений социально-экономического развития страны. Также научные результаты исследований могут быть использованы при преподавании дисциплин “Экономика транспорта”, “Менеджмент на транспорте”, “Стратегический менеджмент”, “Организация и управление транспортной инфраструктурой”, “Региональная экономика” и других специализированных дисциплин в высших учебных заведениях РТ.

Достоверность полученных результатов исследования подтверждается проведением научных экспериментов, точностью исходных данных, достаточным объемом исследовательских материалов, а также статистической обработкой полученных результатов и их публикацией. Выводы и рекомендации основываются на научном анализе результатов теоретических и практических опытных исследований.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Исследование выполнено в рамках специальности 08.00.04 – Экономика отраслей (08.00.04.04 – Экономика транспорта). Тема диссертации соответствует следующим положениям научной специальности паспорта: 6. Развитие транспортной и логистической инфраструктуры и транспортных компаний, транспортного комплекса страны, его регионы и други субъектов. 7. Экономическая диагностика деятельности транспортных организаций, учреждений и компаний, транспортного комплекса страны его регионов. 11. Оценка и повышение качества транспортных услуг для экономики и населения страны. А также способы и методические подходы к совершенствованию системы управления в транспорте и дорожном хозяйстве. 34. Механизмы повышения эффективности и качества транспортных услуг. 41. Государственно-частное партнерство в транспортной отрасли.

Личный вклад соискателя в исследование. На всех этапах выполнения научного плана, таких как разработка темы, обоснование и значимость, постановка цели и выполнение задач, автор принимал непосредственное участие. Автор внес свой вклад в исследование концепции управления развитием транспортной инфраструктуры, состав и классификацию ее элементов, показатели и критерии для сотрудничества с другими секторами экономики

страны. Также он улучшил теоретические основы концептуального управления стратегическим развитием транспортной инфраструктуры, получил научные выводы и предложения, а также опубликовал научные статьи.

Апробация и реализация результатов диссертации. Концептуальная позиция и результаты диссертационной работы были представлены и обсуждены на республиканских и международных научно-практических конференциях, межвузовских семинарах, круглых столах, а также в Институте экономики и демографии Академии наук Таджикистана в период с 2015 по 2024 годы. Основные теоретические и методологические аспекты диссертации планируется использовать в деятельности Министерства транспорта Республики Таджикистан, а также в образовательном процессе вузов и профессионально-технических учебных заведениях.

Материалы диссертационной работы были использованы в практической деятельности Министерства транспорта Республики Таджикистан и государственного учреждения «Автомобильный транспорт и логистические услуги» (акт о внедрении от 22 ноября 2023 года № 291) и Институт экономики и демографии НАНТ (акт о внедрении №34004-23 аз 17.09.2025).

Публикация результатов диссертации. Основные положения и результаты исследований были представлены на республиканских и международных конференциях и опубликованы в 12 научных статьях общим объемом 9,5 печатных листов, включая 9 статей в журналах, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из списка сокращений, введения, трех глав, выводов и рекомендаций по практическому применению результатов, а также списка использованной литературы из 124 наименований. Общий объем диссертации составляет 216 страницы, включая 10 таблиц, 6 рисунков и 2 приложения.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении обосновывается актуальность темы исследования и степень её разработанности в научном пространстве. Также формулируются цель и задачи работы, определяется объект и предмет исследования.

Приводится гипотеза, на основе которой строится исследование, описываются теоретические и методологические подходы, а также источники информации. Подчеркивается достоверность и обоснованность полученных результатов, их научная новизна и практическая ценность. Кроме того, приводятся реальные факты и сравнительные данные, подтверждающие выводы исследования. Также список научных статей автора, опубликованных на основе материалов диссертации, общая структура

диссертационной работы приводится в конце введения или в отдельной части работы.

В первой главе – «Научные основы управления развитием транспортной инфраструктуры» – рассматриваются теоретические и методологические аспекты управления данной сферой. Анализируются основные концепции, подходы и принципы, лежащие в основе эффективного развития транспортной инфраструктуры, раскрывается сущность транспортной инфраструктуры как объекта управления, а также изучается опыт управления этой сферой в развитых странах.

В социально-экономическом развитии страны важную роль играет перестройка хозяйственной структуры в соответствии с современными требованиями рыночной экономики. Инфраструктура создается в первую очередь для удовлетворения потребностей определенных территорий, особенно потребностей бизнеса и населения. Для этого необходимо, чтобы существовала система для анализа текущего спроса и прогнозирования будущих потребностей. Такая система позволяет строить инфраструктуру таким образом, чтобы эффективно обслуживать общество и удовлетворять его потребности.

В экономике под “инфраструктурой” понимается совокупность отраслей и систем, обеспечивающих стабильную работу всей экономики. В общем смысле инфраструктура – это совокупность видов деятельности и систем, создающих необходимые условия для функционирования других сфер производства и общества.

Согласно данным экономической энциклопедии, инфраструктура – это совокупность материальных, организационных и правовых основ, обеспечивающих стабильное функционирование и развитие экономики. Это всё, что необходимо для её нормального функционирования: транспорт, связь, законодательство, а также различные учреждения. Инфраструктура играет ключевую роль в обеспечении устойчивого развития страны и общества в целом.

На основе анализа теоретических подходов диссертант заключает, что:

- инфраструктура с её основными свойствами создает общие условия для производства и его стабильного функционирования. При этом состав инфраструктуры может изменяться в зависимости от уровня развития региона, текущих потребностей, имеющихся ресурсов и региональных особенностей;

- инфраструктуру можно рассматривать с двух точек зрения: как экономический ресурс – это совокупность объектов и ресурсов, которые входят в различные отрасли и способствуют их развитию, а также как совокупность

отраслей – это системы, которые поддерживают производство и помогают эффективно использовать рабочую силу в обществе;

- понятие «инфраструктура» отличается от понятия «сфера обслуживания». Инфраструктура включает отрасли, которые обеспечивают доставку товаров от производителя к потребителю – это транспорт, связь, энергетика и логистика. Сфера обслуживания же ориентирована на предоставление услуг для производства и населения – такие как образование, медицина, финансы и бытовые услуги.

Наиболее распространённой является классификация инфраструктуры по функциональному признаку, в рамках которой выделяются три её основных вида: производственная, социальная и институциональная. Наряду с традиционным подходом к разграничению инфраструктуры по выполняемым функциям, автором предлагается дополнительная классификация, учитывающая такие критерии, как территориальный охват, отраслевая принадлежность, форма собственности и уровень развития. С точки зрения территориального охвата инфраструктура может быть локальной, национальной или международной. В условиях активного развития процессов глобальной торговли сформировалась международная (или межгосударственная) инфраструктура, охватывающая ключевые сферы, такие как транспорт, информационные технологии, торговля и другие.

На современном этапе надёжно функционирующая инфраструктура выступает важнейшим звеном, обеспечивающим интеграцию всех отраслей экономики и создающим условия для сбалансированного социально-экономического развития страны. Инфраструктурное развитие рассматривается как стратегический фактор, способствующий вовлечению в хозяйственный оборот новых природных ресурсов, повышению эффективности их использования, а также рациональному размещению производительных сил на территории государства.

В автореферате транспортная инфраструктура рассматривается как объект управления, поскольку она является составной частью общей транспортной системы. Анализ её управленческих аспектов невозможен без всестороннего изучения структуры и функционирования самой транспортной системы. Транспортно-логистическая система выступает важнейшим элементом экономического механизма государства, обеспечивая интеграцию различных видов транспорта через единую сеть дорог, технических средств и сопутствующих услуг (рисунок 1).

Диссертант отмечает, что для понимания сущности управления транспортной инфраструктурой было проведено множество исследований, в которых анализируются различные понятия и подходы к управлению в данной

сфере. Каждое исследование предлагает свою уникальную перспективу, которая проливает свет на различные подходы к управлению инфраструктурой. Ученые подходят к этой теме с разных точек зрения и анализируют различные аспекты и особенности управления транспортной инфраструктурой. Это исследование позволяет определить лучшие способы управления этой областью.

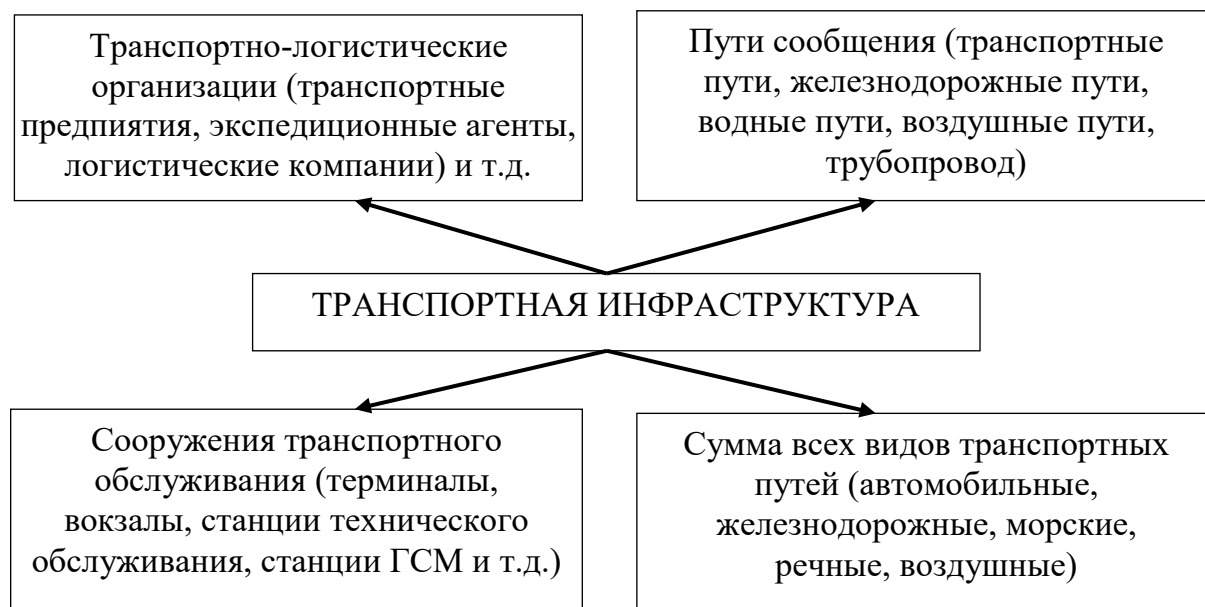


Рисунок 1 – Основные компоненты транспортной инфраструктуры

Цель управления – создание благоприятных условий для развития всех отраслей экономики. Кроме того, транспортная инфраструктура описывается как система материально-технических ресурсов, необходимых для различных видов деятельности человека [4]. Управление инфраструктурой предполагает создание материально-технических и организационных условий, обеспечивающих непрерывную и бесперебойную передачу данных. То есть речь идет не только об управлении физическими объектами (дорогами, портами, транспортными средствами), но и о координации процессов.

Транспортная инфраструктура является основой для объединения всех отраслей и регионов в единую систему. Она обеспечивает движение товаров от производства до потребления, завершая процесс товарного производства. Это позволяет сформировать полный экономический цикл в системе «деньги – товар – деньги». Сама по себе эта система служит основой для всей экономики, ее транспорт и управление играют ключевую роль в обеспечении устойчивого развития общества и экономики.

Для эффективного управления деятельностью транспортной инфраструктуры важно классифицировать ее. Классификация объектов транспортной инфраструктуры позволяет структурировать различные элементы, составляющие отрасль, упрощая управление и оптимизацию процессов. Это важно для повышения эффективности, безопасности и удобства использования транспортных систем. Основные характеристики классификации объектов транспортной инфраструктуры включают доступ пользователей, виды собственности, виды транспорта, функциональные функции объектов. Каждый объект инфраструктуры может соответствовать нескольким критериям классификации одновременно, и учет этих характеристик позволяет нам разрабатывать более эффективные подходы к планированию, модернизации и эксплуатации транспортной системы.

При анализе транспортной инфраструктуры как объекта развития и управления автор выделяет ряд её особенностей:

- транспортная инфраструктура оказывает значительное влияние на характер и скорость социально-экономического развития регионов;

- транспортная инфраструктура требует крупных инвестиций, особенно когда речь идёт о строительстве автомобильных и железных дорог;

- транспортная инфраструктура требует значительного времени на проектирование, строительство, модернизацию и эксплуатацию. Реализация таких проектов занимает годы, а иногда и десятилетия, так как их планирование и внедрение включает множество этапов;

- при реализации инфраструктурных проектов необходимо учитывать интересы различных сторон: государства, общества и частного сектора. Одной из ключевых сложностей в этом процессе является вопрос финансирования.

Инфраструктура создает необходимые условия, для координации экономических процессов, способствуя их развитию и повышению эффективности. Без хорошо развитой инфраструктуры рынки не могут функционировать стабильно, и их развитие напрямую зависит от уровня транспортной сети. Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в интеграции различных секторов экономики, объединяя производство, распределение, торговлю и потребление в единую цепочку. В результате материальные, финансовые и информационные потоки в экономике региона управляются с большей скоростью и эффективностью.

Диссертант подчеркивает, что транспортная инфраструктура как ключевой элемент экономики создает базовые условия для развития рыночных отношений. Элементы инфраструктуры взаимосвязаны не

только внутри страны, но и с зарубежными партнерами, что способствует развитию как внутренней, так и международной торговли.

Ускорение транспортных и логистических процессов способствует эффективному функционированию экономики. Эти процессы сокращают время доставки товаров на различных этапах, таких как подготовка к транспортировке, хранение, прохождение таможи, транспортировка, погрузка и разгрузка, замена транспортного средства, сортировка и подготовка к использованию или продаже. Когда все элементы транспортной инфраструктуры работают эффективно и слаженно, движение товаров по всей цепочке – от производителя к потребителю – ускоряется. В результате затраты снижаются, скорость выполнения работ улучшается, а экономика в целом становится более эффективной.

Автор подчеркнул, что сегодня транспортная инфраструктура заняла приоритетное место среди основных факторов, влияющих на эффективное функционирование экономики. Это стало одним из важных условий дальнейшего развития и интеграции страны в мировую сельскохозяйственную систему.

В связи с этим правительство республики предпринимает всесторонние меры по дальнейшей реализации Стратегии выхода из транспортной изоляции и присоединения к глобальной транспортной инфраструктуре. С момента обретения независимости в стране была проведена значительная работа по развитию транспортной системы. Построены и отремонтированы многие дороги различного значения, в том числе более 2100 километров международных и республиканских трасс, а также свыше 1000 километров внутренних дорог с привлечением различных источников финансирования. В 2018 году успешно завершено строительство около 200 километров автодорог и 45 мостов. В настоящее время в транспортной сфере реализуются 14 государственных инвестиционных проектов общей стоимостью 7,5 миллиарда сомони, что свидетельствует о значительных инвестициях в развитие экономики».

Благодаря развитию международных дорог Таджикистан наладил транспортные связи с Китаем, Афганистаном и Кыргызстаном, а также восстановил железнодорожное сообщение и открыл 16 пограничных пунктов с Узбекистаном. Это способствует выходу страны из изоляции, улучшает доступ к международным торговым маршрутам и способствует достижению одной из стратегических целей страны – укреплению экономических связей и развитию сотрудничества с соседними государствами.

Транспортная инфраструктура в экономической системе имеет первостепенное значение и обладает рядом особенностей, которые определяют её

структуру и функции. Основные положения можно изложить следующим образом:

1. Создание общих условий для экономики и жизни населения: транспортная инфраструктура обеспечивает базовые условия для экономической деятельности на всех уровнях – национальном, региональном и отраслевом. Она также создаёт необходимые условия для повседневной жизни людей. Например, дороги, железные дороги и другие элементы инфраструктуры обеспечивают перевозку грузов и пассажиров, а также связывают различные регионы.

2. Часть производственного процесса: транспортная инфраструктура увеличивает стоимость товаров за счёт транспортных и складских расходов. Хотя она напрямую не производит материальные продукты, она играет ключевую роль в обеспечении их доступности.

3. Связь со всеми отраслями экономики: транспортная инфраструктура имеет прямую связь со всеми секторами национальной экономики. Он действует как связующее звено между различными секторами экономики, создавая необходимые условия для их координации и развития.

4. Перемещение как основной продукт: основным продуктом транспортной инфраструктуры является сам процесс перемещения товаров, людей и информации. Этот процесс положительно влияет на повседневную деятельность экономики, но его продукция не подходит для складирования.

5. Услуги по хранению и передаче информации: помимо доставки товаров и продуктов, инфраструктура также играет важную роль в хранении и передаче информации. Это свойство делает его еще более важным в современной экономике, где информация имеет первостепенное значение.

Транспортная инфраструктура приобретает ключевое значение в условиях сложного и изменчивого развития экономики. Анализ его текущей ситуации показывает, что уровень развития и размещения транспортной инфраструктуры недостаточен для удовлетворения текущих потребностей национальной экономики и перспектив развития. В то время как транспорт является не только самостоятельным сектором экономики, но и важным компонентом рыночного механизма, его эффективность оказывает глубокое влияние на функционирование всех отраслей и регионов страны.

Для достижения экономического прогресса и устойчивого развития важно изучить не только практические, но и теоретические и методологические аспекты транспортной инфраструктуры. Эти анализы

позволяют глубже понять роль инфраструктуры в поддержке экономики и создании необходимых условий для ее процветания.

Во второй главе «Современное состояние управления развитием транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан» автор отмечает, что развитие транспортной системы Таджикистана является одним из ключевых приоритетов государственной политики. Создание национальной инфраструктуры, которая развивалась бы динамично, стабильно и сбалансированно, является важным условием для становления рыночной экономики. В этом контексте транспортный сектор становится смешанной системой, в которой сочетаются как государственная, так и частная форма собственности. Это требует организации экономических отношений в транспортной сфере между транспортными организациями и их клиентами, основываясь на рыночных принципах.

Безусловно, на текущем этапе экономического развития существующая транспортная инфраструктура не отвечает стратегическим целям роста, особенно в области внутренних и международных перевозок. Это выявило необходимость пересмотра подходов к развитию инфраструктуры и определения новых направлений её модернизации, чтобы обеспечить эффективную поддержку экономического роста, наряду с другими приоритетами развития страны.

Транспортная система Таджикистана включает три основных вида транспорта: автомобильный, железнодорожный и авиационный. С учётом сложных природно-климатических условий, где 93% территории занимают горы, автомобильный транспорт имеет ключевое значение. Он обеспечивает связь между различными регионами страны и играет важную роль в перевозке грузов и пассажиров внутри страны, компенсируя ограниченные возможности железнодорожной и авиационной инфраструктуры. Выбор автомобильного транспорта в качестве основного средства передвижения обусловлен географическими условиями и необходимостью преодоления природных барьеров.

В диссертации подчеркивается, что в современных условиях транспортная инфраструктура является одним из ключевых факторов для экономического и социального развития Таджикистана. С ростом числа предприятий и хозяйствующих субъектов в экономике страны происходит развитие транспортной инфраструктуры, что способствует улучшению логистики, повышению доступности товаров и услуг, а также укреплению связей между регионами.

Анализ изменений в числе предприятий в экономике страны и транспортной инфраструктуры в период с 2015 по 2023 год показывает следующие данные (табл. 1).

Таблица 1 показывает, что количество предприятий увеличилось на 31,3%. Однако, в связи с объединением некоторых транспортных предприятий и складских хозяйств, их количество увеличилось на 50,7%.

Таблица 1 – Динамика предприятий и занятости в транспортной инфраструктуре Таджикистана

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Относительный прирост 2023 – 2015 в %
Количество предприятий в экономике республики	42358	42347	42031	43252	46465	47639	48625	52134	55636	131,3
В том числе										
Транспорт, складское хозяйство и связь	1180	1271	1302	11373	991	1012	1087	1780	1778	150,7
В %	2,8	3	3,1	3,17	2,13	2,12	2,23	3,4	3,2	
Занятость в экономике, тыс. чел.	2379,7	2385,3	2407	2425,5	2463,4	2506,2	2533,5	2545	2625	110,3
В том числе, транспорт, складское хозяйство и связь	56,8	56	43,6	63,8	61,3	61,3	58,6	51	58,3	102,6
В %	2,4	2,3	1,8	2,63	2,3	1,8	2,6	2,01	2,22	92,5

**Источник: составлено автором по Статистический ежегодник Республики Таджикистан. – Душанбе: 2023. - С. 220* [6].*

Удельный вес транспортных предприятий в республике составляет 3,1%, что соответствует уровню в регионах страны. Социально-экономическое развитие Республики Таджикистан можно оценить с помощью анализа макроэкономических показателей, включая валовой внутренний продукт (ВВП). В период 2015-2023 годов наблюдается устойчивая тенденция экономического роста, при этом показатель ВВП за этот период увеличился почти в два раза.

Этот факт свидетельствует о том, что экономические реформы и политика развития, реализованные в стране, дали положительные результаты и способствовали дальнейшему развитию экономики. Участие транспортного сектора в производстве ВВП за период с 2015 по 2023 годы увеличилось с 6026,1 до 10099,8 млн. сомони, что составляет рост на 1,67 раза (рисунок 2).

Анализ динамики развития грузоперевозок в транспортной отрасли Республики Таджикистан за 2015-2023 годы показывает следующее:

-общий объем перевозок с 5995,5 млн т до 12122,1 млн т: за этот период общий объем перевозок увеличился в 2,02 раза, что свидетельствует о значительном расширении транспортной деятельности и увеличении объемов перевозок;

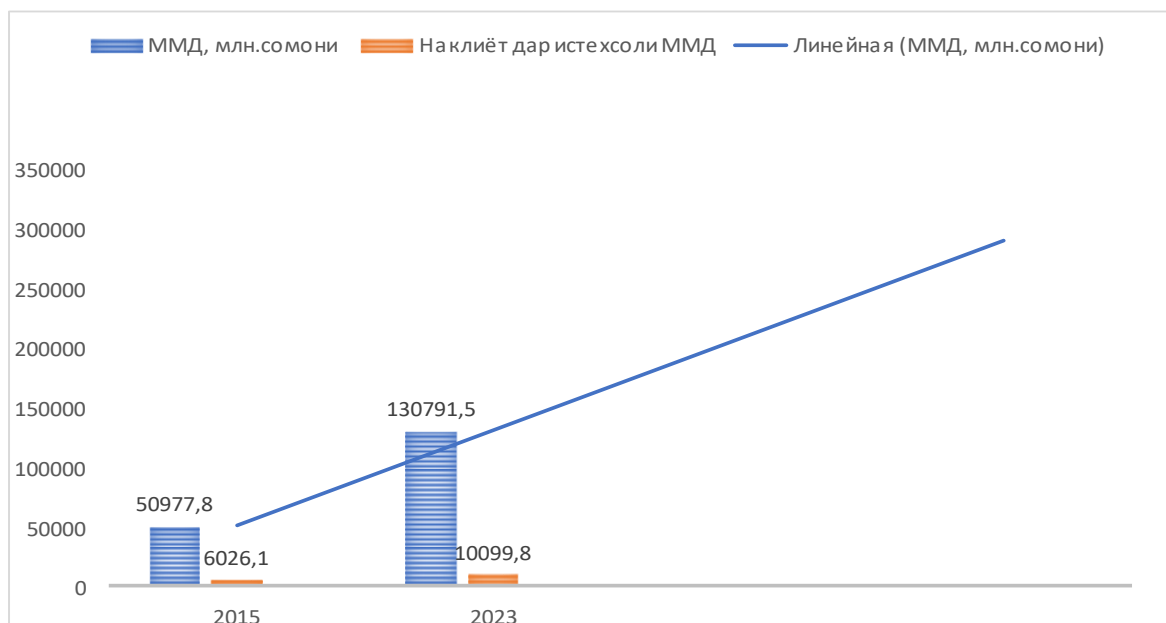


Рисунок 2 - Участие транспортной сферы в производстве ВВП (млн. сомони).

Источник: составлено автором по данным таблицы 1.

-большая часть грузоперевозок осуществляется наземным транспортом: это показывает, что автомобильный и железнодорожный транспорт доминируют в структуре грузоперевозок страны. Наземный транспорт играет ключевую роль в обеспечении логистических потребностей экономики;

-увеличение объема автомобильных перевозок с 5672,3 млн. т до 11815,7 млн. т: за этот период объем перевозок автомобильным транспортом увеличился в 2,08 раза, что выше, чем общий рост наземного транспорта;

-растущие темпы автомобильных перевозок: темпы роста автомобильных перевозок превышают общие темпы роста наземного транспорта, что подчеркивает растущую роль автомобильных перевозок в экономике страны;

-улучшенная логистика и доступность: развитие автомобильного транспорта способствует более эффективной и плавной перевозке грузов и пассажиров, что положительно влияет на экономическую деятельность и качество жизни населения;

-расширение рынка услуг транспортной инфраструктуры: увеличение объема производства товаров создает потребность в

расширении транспортных услуг для их транспортировки, что способствует развитию транспортной инфраструктуры.

Таблица 2 - Динамика перевозки грузов по видам транспорта (млн. тонна-километр)

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023 относи- тельно 2015 в %
Перевозка грузов – всего	5995,5	5515,3	6094,1	6516,8	7693,3	7800,8	8566,3	10702,3	12122,1	202,1
В том числе										
Сухопутным транспортом	5989,2	5510,3	6099,3	6512,5	7689,4	7799	8563,5	10700,4	12119,6	203,3
В том числе										
Автомобильным транспортом	5672,3	5282	5924,2	6289,7	7457,7	7525,6	8310,3	10426,3	11815,7	208,3
В том числе										
Международным автомобильным транспортом	2175	1816,6	2187,7	2370,5	3314,7	3001,2	3254,1	3978,4	4272,9	196,4
Железной дорогой	316,9	228,3	165,1	222,8	231,7	273,4	253,2	274,1	303,9	95,8
Авиационными путями	6,3	5	4,8	4,3	3,9	1,8	2,8	1,9	2,4	38,1

**Источник: составлено автором по Статистическому ежегоднику Республики Таджикистан. – Душанбе: 2022. - С. 300* [5].*

Кроме того, наблюдается тенденция развития в пассажирских перевозках: в период 2015-2023 годов количество пассажиров увеличилось более чем на 61,4% (таблица 3). В 2023 году более 97% пассажирских перевозок осуществлялось автомобильным транспортом. Пассажирские перевозки международным автомобильным транспортом увеличилось, перевозки железнодорожным транспортом остались на прежнем уровне. Авиационный транспорт демонстрирует тенденцию к снижению, за анализируемый период он остался неизменным. Снижение развития авиационного транспорта связано с ограничением числа трудовых мигрантов в результате эпидемии COVID-19 и нестабильной ситуацией в России. В городах использование электрического транспорта значительно возросло — более чем в 2,09 раза (см. таблицу 3). Однако одной из основных проблем является износ транспортных средств. Из-за нехватки финансовых ресурсов транспортные компании, особенно те, которые занимаются перевозкой пассажиров в городах, вынуждены чрезмерно использовать свои транспортные средства. Этот процесс приводит к быстрому

износу техники, что, в свою очередь, снижает надежность транспортных средств и ставит под угрозу качество и безопасность услуг.

Таблица 3 – Динамика пассажироперевозок по видам транспорта (миллион человек)*

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023 относи- тельно 2015, в %
Перевозка пасса- жиров – всего	556,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	746,8	853,7	899,3	161,4
В том числе										
Сухопутным транспортом	555,8	563,7	572,1	593,8	613,7	653,4	746,5	853,2	898,5	161,6
В том числе										
Автомобильным транспортом	545,2	553,1	560,7	582,2	602,6	635,4	726,8	806,1	876,7	160,8
В том числе										
Международным транспортом	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,01	0,03	0,04	40,0
Электромобилями	10,2	10,9	11,1	10,6	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	209,8
Железной дорогой	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	125,0
Авиационным транспортом	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,3	0,4	0,5	0,8	100

**Источник:* составлено автором по Статистическому ежегоднику Республики Таджикистан. – Душанбе: 2023. - С. 301 [6].

Отмечается, что в нынешней системе управления дорожной инфраструктурой Таджикистана отсутствует четкое разделение задач между различными уровнями власти (областными, районными, региональными). Это приводит к неопределенности и низкой эффективности в управлении.

При отсутствии централизованного управления местными дорогами, играющими важную роль в транспортной сети, они остаются без необходимого внимания и ресурсов. Это может привести к быстрому ухудшению и снижению качества обслуживания.

Анализ состояния транспортной инфраструктуры страны, которая находится на этапе глубоких реформ и интеграции в мировую транспортную систему, показывает, что для устранения существующих проблем необходимо решить ряд ключевых вопросов:

-модернизация основных фондов транспорта: Все виды транспорта нуждаются в обновлении, так как их технический уровень не соответствует современным стандартам;

-недостаточная межотраслевая и межрегиональная координация: Это приводит к разобщенности единого транспортного пространства,

неэффективному использованию ресурсов и снижению общей эффективности системы;

- недостаточное использование географического положения страны: Транзитные возможности, особенно в евроазиатском направлении, не используются в полной мере;

- низкая скорость товарооборота: Эта проблема тормозит устойчивое развитие экономики;

- слабая транспортная технология: Существующие технологии не соответствуют требованиям производства, торговли и складирования товаров;

- низкий уровень информатизации: Транспортные процессы и их взаимодействие с другими секторами экономики требуют большей цифровизации;

- недостаток стимулирующих механизмов: Финансово-экономические механизмы для привлечения инвестиций в развитие транспорта не являются эффективными;

- проблемы транспортной безопасности: Уровень безопасности в транспортной деятельности обеспечен недостаточно;

- экологические проблемы: Транспорт оказывает негативное воздействие на окружающую среду и не соответствует высоким международным стандартам;

- низкая конкурентоспособность: Отечественные транспортные компании не обладают достаточной конкурентоспособностью на внутренних и международных рынках.

Автор диссертации отмечает, что одним из основных элементов транспортной инфраструктуры являются дорожные коммуникации, особенно автомобильные дороги. В период независимости Республики Таджикистан были построены и введены в эксплуатацию международные автомобильные магистрали по всей стране. В стране существует 3138 километров международных дорог. Дороги страны классифицированы в соответствии с международными соглашениями на категории II-V, что отражает их значимость и качество. Большинство дорог (50%) относятся к категории IV, что соответствует среднему уровню значимости и качества. Некоторые международные дороги проходят через несколько регионов, что повышает их значение в обеспечении межрегиональной связи. В частности, 1740 километров республиканских дорог обозначены как ответвления или вспомогательные ветви. Большая часть этих дорог (46%) относится к категории V, а 40% – к категории IV, что указывает на их низкое или среднее качество. Более половины этих дорог (54%) покрыты асфальтом, что способствует комфортному и безопасному движению. 33% из них имеют покрытие из гравия с битумом, а 13% – без битумного покрытия, что указывает на более низкий уровень качества.

В Таджикистане 1781 километр дорог считается ответвлениями, из которых 50% относятся к четвертой категории, а 5% – к пятой. Это указывает на то, что качество этих дорог в основном соответствует среднему или низкому уровню.

Затем диссертант представляет классификацию дорог в Таджикистане, их значение и качество. Международные дороги в большинстве случаев относятся к более высоким категориям, в то время как большинство республиканских дорог принадлежат к более низким уровням. Подробная информация о протяженности и количестве дорог в регионах и районах представлена в таблице 4.

42% республиканских дорог имеют протяженность менее 10 км, а 92% – менее 50 км. При этом 96,5% дорог находятся внутри одного района, а лишь 3,5% соединяют несколько районов. Эти дороги относятся к категориям II-IV: 46% составляют дороги категории III, 41% – категории IV, и 13% – категории V. Их общая протяженность – 1385,4 км, и, несмотря на меньшую интенсивность движения, они имеют важное социально-экономическое значение.

Таблица 4 – Международные дороги, имеющие межрегиональное значение*

Наименование дорог	Индекс	Общая протяженность, км	Регины	Расстояние между регионами, км
Душанбе – Чанок	РБ 01 (134)	368,2	РРП СОГД	74,5 243,7
Душанбе-Куляб-Хорог-Мургаб-граница Китая	РБ 04 (141) РБ 04 (141) РБ 04 (141)	1008	РРП Хатлон ГБАО	33,3 215,7 759
Лабиджар-Сангвор-Дарвоз	РБ 03 (141) РБ 03 (141)	135	РРП ГБАО	66 69
Душанбе-Бохтар – Нижний Пяндж	РБ09 (Н 384) РБ 09 (Н 384)	181,3	РРП Хатлон	24,6 156,7

***Источник:** Материалы Министерства транспорта Республики Таджикистан. 2023.

В Таджикистане местные, республиканские и внутрихозяйственные дороги находятся под контролем различных государственных структур, а их финансирование осуществляется через министерства, ведомства и комитеты. Однако система учёта дорог имеет серьёзные ограничения.

Прежде всего, не все виды дорог полностью учитываются в этой системе. Например, внутренние и внутрихозяйственные дороги, которые играют важную роль в соединении населённых пунктов и хозяйственных зон, часто не принимаются во внимание. Кроме того, общий термин «республиканские дороги» нередко используется для обозначения дорог с разными характеристиками, включая межрегиональные дороги, что может привести к недоразумениям в управлении и оценке дорожной инфраструктуры.

В период с 2015 по 2023 годы наблюдался значительный рост грузоперевозок автомобильным транспортом, который увеличился более чем в 1,3 раза (таблица 5). Это указывает на активное развитие транспортного сектора в ответ на экономическую ситуацию в стране.

Таблица 5 – Перевозка грузов автомобильным транспортом (тыс. тонн)*

Регионы	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	В 2023 относи- тельно 2015 г., в %
Всего	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	79075,9	88900,9	107836,3	114124,1	167,1
В том числе										
г. Душанбе	8049,4	8725,3	8178,1	8298,5	8828,6	9849,1	11366,7	19622,8	19608,8	243,6
РРП	14184,9	21175	24522,6	26616,9	22183,6	18566,9	19121,3	20544,3	18156,7	128,0
Согдийская обл.	21745,8	23114	22306,8	23947,9	22487,2	22810,2	27320,5	32638,2	33300,9	153,1
Хатлонская обл.	23816,7	25017,3	23798,7	24597,6	25341,8	27377,2	30107,4	33997,5	42076,9	176,7
ГБАО	507,3	578,9	676,3	796,7	753,5	472,4	985	1033,5	980,8	193,3

**Источник: составлено автором по Статистическому ежегоднику Республики Таджикистан. – Душанбе: 2023. - С. 310 [6].*

Отмечается, что уровень грузооборота и пассажирооборота зависит от состояния развития регионов страны. Синтетический показатель экономического развития регионов отражается в объеме валового регионального продукта.

Как видно из рисунка 3, валовой региональный продукт во всех регионах республики имеет тенденцию к росту.

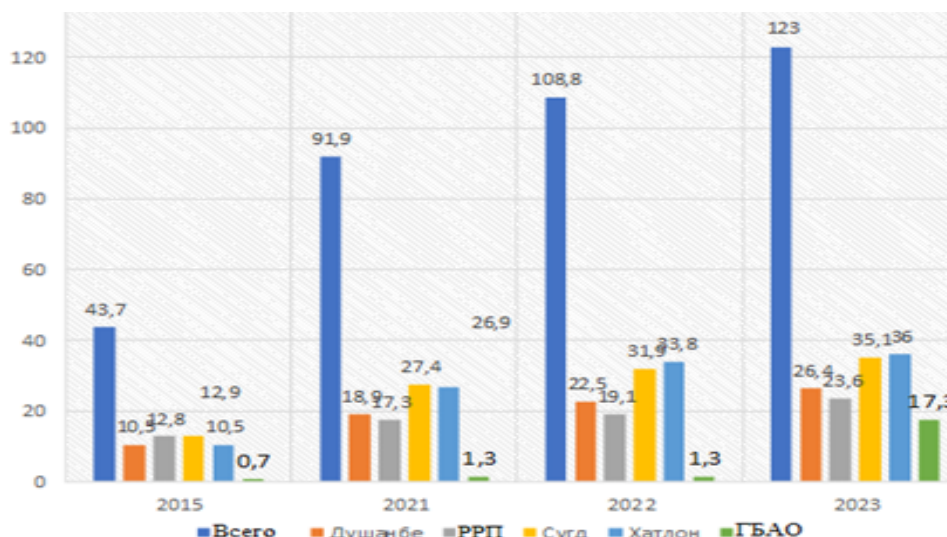


Рисунок 3 – Динамика валового регионального продукта (млрд. сомони)

Источник: Разработан автором на основе исследования

Несмотря на усилия, предпринятые в последние годы для улучшения транспортной инфраструктуры страны, её общее состояние по прежнему не соответствует высоким стандартам. В частности, несмотря на некоторые достижения в развитии дорожной сети, транспорта и других

объектов, сохраняются проблемы с качеством, эффективностью и доступностью транспортных услуг. Техничко-экономические показатели в последние годы демонстрируют тенденцию к снижению, а также наблюдается отсутствие современных высокотехнологичных терминалов и логистических центров.

Для устранения существующих проблем и обеспечения эффективности транспортной инфраструктуры необходимо решить ряд вопросов, которые имеют важное значение для устойчивого развития отрасли и достижения синергетического эффекта:

- создание транспортной системы, обеспечивающей качественные услуги с минимальными затратами и соответствующей экономическим требованиям;
- организация доступной системы для всех жителей регионов, снижение затрат на логистику и транспорт;
- укрепление устойчивости межотраслевого и межрегионального взаимодействия: это необходимо для сбалансированного развития транспортного сектора и связанных с ним рабочих мест;
- повышение эффективности экономических процессов за счёт координации деятельности экономических отраслей и регионов;
- внедрение передовых технологий для создания терминально-логистических сетей и распределительных узлов в ключевых транспортных коридорах;
- реализация распределительных центров и инновационных технологий для оптимизации грузовых и пассажирских перевозок;
- повышение эффективности использования инфраструктурных объектов и регулирование нагрузки на них;
- повышение уровня конкурентоспособности регионов за счет улучшения транспортно-логистической инфраструктуры и оптимального использования транзитного потенциала;
- формирование единого пространства для всех участников транспортного процесса, обеспечивающего доступ к информации о тарифах и условиях перевозок;
- разработка механизмов финансирования и создание благоприятной среды для инвестирования в транспортную инфраструктуру;
- повышение качества услуг и грузоперевозок в соответствии с экономическими требованиями и лучшими мировыми стандартами;
- создание благоприятных условий для привлечения инвестиций в транспортно-логистический комплекс.

В диссертации указано, что Республика Таджикистан, расположенная в центре Азии, имеет стратегический потенциал для выполнения роли связывающего звена между Южной и Восточной Азией, Ближним Востоком и Европой. Исторические данные подтверждают, что через Центральную Азию проходил Великий Шелковый Путь, который соединял Азию и Европу по наиболее короткому торговому маршруту. Переход к рыночной экономике после распада Советского Союза оказал значительное влияние на транспортную отрасль Таджикистана. Уничтожение централизованной системы управления привело к снижению эффективности этой отрасли: объем грузоперевозок снизился в 2,7 раза, грузооборот – в 3,7 раза, а пассажирские перевозки – в 4,3 раза в период с 1991 по 1996 годы. Несмотря на эти трудности, экономические реформы и либерализация создали основу для формирования свободного рынка транспортных услуг, адаптированного к реалиям развивающейся экономики страны. Эти изменения также привели к реформированию нормативно-правовой базы и системы управления транспортом, которые заложат основу для дальнейшего развития транспортной отрасли в республике [3].

Опыт показывает, что интегрированные логистические услуги оказывают значительное влияние на повышение эффективности экономики. Логистические компании, предлагающие комплексные транспортные и логистические решения, за счет оптимизации процессов транспортировки и обслуживания товаров смогли снизить затраты и улучшить качество обслуживания. Такой подход усиливает конкурентные преимущества компаний и позволяет им более эффективно работать на внутреннем и международном рынках. Этот метод не только повышает эффективность операций транспортной логистики, но и способствует устойчивому экономическому развитию компаний и регионов [2]. Опыт развитых стран показывает, что внедрение эффективной транспортно-логистической системы способствует значительному снижению затрат и повышению эффективности. Транспортные расходы уменьшаются на 7-20%, расходы на погрузку, разгрузку и хранение материальных ресурсов снижаются на 15-30%, а общие логистические расходы сокращаются на 12-35%. Кроме того, скорость оборота материальных ресурсов увеличивается на 20-40%, а объем запасов и готовой продукции сокращается на 50-100%. Эти результаты показывают, что использование современных транспортно-логистических систем не только снижает затраты, но и значительно повышает эффективность всей цепочки поставок.

В третьей главе – «Пути совершенствования механизмов управления развитием транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан» рассматриваются пути улучшения управления транспортной инфраструктурой Таджикистана. В ней обосновывается важность использования стратегических подходов для её развития, а также подчеркивается необходимость совершенствования механизмов сотрудничества между государством и частным сектором для более эффективного планирования, строительства и эксплуатации инфраструктурных объектов.

В автореферате указывается, что стратегия развития транспортных организаций – это система ключевых приоритетов, направленных на создание и укрепление конкурентных преимуществ в сфере транспортных услуг. Она предусматривает определённый порядок действий для достижения целей, эффективно распределяя ресурсы. При этом стратегия не является детальным планом, а скорее включает принципы и ориентиры, помогающие реализовать намеченные задачи. Развитие транспортной инфраструктуры осуществляется в рамках комплексного плана, определяющего ключевые цели и задачи и объединяющего их в виде программ и проектов [1].

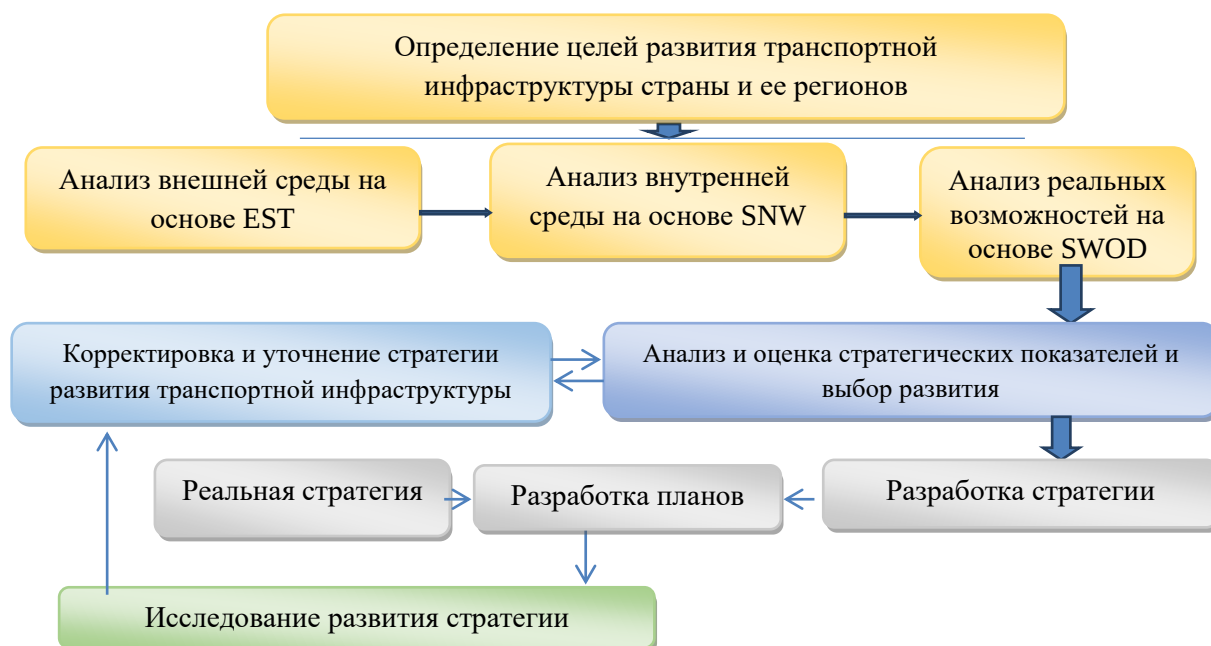
При разработке стратегии необходимо учитывать следующие принципы:

- обеспечение системного подхода и взаимосвязи между приоритетными целями и задачами;
- определение сроков реализации необходимых ресурсов;
- приведение транспортной системы в соответствие с международными стандартами;
- создание условий для конкурентной среды как основы эффективности;
- отчетливое распределение функций и полномочий между центральными и региональными органами;
- развитие эффективного государственно-частного партнерства.

В связи с вышеизложенным можно предложить следующую последовательность формирования стратегических направлений управления развитием транспортной инфраструктуры (рис. 4).

Основная цель данной стратегии заключается в том, чтобы транспортная система страны не только удовлетворяла текущие потребности населения, но и способствовала долгосрочному экономическому и социальному развитию. Для достижения этой цели необходимо создать эффективную и инновационную транспортную

инфраструктуру, способную поддерживать высокий уровень качества услуг и адаптироваться к изменяющимся требованиям экономики.



Расми 4 – Модель процесса формирования и реализации стратегии развития транспортной инфраструктуры (составлено автором)

По мнению диссертанта, стратегические направления развития транспортной инфраструктуры, соответствующие установленным целям и задачам, должны включать:

1. Модернизацию транспортной сети – всестороннее развитие всех видов транспорта. Это предполагает создание сети терминалов и логистических центров по всей стране, а также внедрение передовых транспортных технологий.

2. Комплексное развитие транспортно-логистических объектов. Реализация данного направления должна основываться на национальных программах и стратегиях с учетом социально-экономического развития и общего планирования страны.

3. Создание транспортно-логистической базы для внешних связей. Эта база должна способствовать улучшению международных экономических связей, повышению конкурентоспособности и интеграции транспортно-логистической системы в национальные и международные транспортные сети.

4. Развитие международных транспортных коридоров и транзитного потенциала. Обеспечение инфраструктуры международных транспортных коридоров внутри страны и эффективное использование ее транзитных возможностей.

5. Повышение качества жизни населения – обеспечение доступности транспортных услуг, развитие дорожной сети и инфраструктуры для удобства граждан.

6. Развитие транспортной инфраструктуры для туризма и рекреации – улучшение доступности и качества транспортных услуг в туристических и рекреационных зонах.

7. Обеспечение надежности и безопасности транспорта – повышение уровня безопасности и устойчивости транспортной системы для поддержки социально-экономического развития страны в рамках единого транспортного пространства.

8. Разработка и внедрение механизмов государственно-частного партнерства.

В диссертации обосновывается, что с учетом процессов де-государствления и развития рынка транспортных услуг роль государства заключается в поддержке частных инициатив. Эта поддержка может быть реализована через следующие меры:

1. Создание благоприятных экономических условий. Государство должно улучшать экономическую среду для развития инфраструктуры. Это может включать в себя внедрение нормативно-технической политики (стандарты и соответствующие требования) и изменяющейся фискальной политики, которая будет стимулировать частные компании к инвестициям.

2. Содействие частным инвестициям – создание благоприятных условий для привлечения частных компаний к финансированию, модернизации и обновлению транспортной инфраструктуры и подвижного состава.

3. Финансовая независимость частных компаний. Поскольку транспортные услуги в основном предоставляются частными предприятиями, они самостоятельно покрывают свои операционные и финансовые расходы.

– Это означает, что компании несут ответственность за управление и обслуживание инфраструктуры, в то время как государство поддерживает их благоприятными условиями.

– Автор добавил, что в рамках проектов ГЧП (ГЧП) можно выделить ряд важных преимуществ, таких как доступ к государственным и международным структурам, которые способствуют эффективному использованию транспортных ресурсов и занятости. Основным преимуществом ГЧП является то, что частные компании привлекают свои собственные ресурсы, включая управленческие, организационные и

финансовые, что ускоряет принятие решений и делает их более эффективными.

– На практике государственно-частное партнерство-это формальное сотрудничество государственных и частных структур, созданное для достижения конкретных целей. Это сотрудничество осуществляется на основе соответствующего соглашения и имеет следующие характеристики:

– основной целью сотрудничества между государством и частным сектором (ГЧП) является удовлетворение социальных потребностей, реализуемое за счет привлечения ресурсов и опыта частных компаний. Этот процесс позволяет повысить эффективность предоставляемых услуг и создать дополнительную ценность;

– проекты, реализуемые в рамках государственно-частного сотрудничества (ГЧП), как правило, носят долгосрочный характер, а срок их реализации может достигать 20 лет и более. Все этапы – от планирования до ввода объекта в эксплуатацию-официально закреплены в соответствующих документах;

– финансирование из специальных источников: частные инвестиции, дополненные государственными финансовыми ресурсами, или совместное финансирование нескольких сторон;

– выбор частного партнерства в основном осуществляется через конкурс, который помогает обеспечить прозрачность и конкурентную среду, в которой различные компании предлагают свои собственные условия для реализации проекта;

– несмотря на то, что частный сектор несет ответственность за практическую реализацию проекта, включая проектирование, строительство, эксплуатацию и управление объектами, государство несет ответственность за формирование стратегических целей, определение социальных выгод и контроль качества и стоимости услуг;

– риски распределяются между сторонами в соответствии с договорами, что позволяет снизить финансовую нагрузку на бюджет и повысить эффективность реализации проектов.

В диссертации Концепция государственно-частного партнерства (ГЧП) включает несколько ключевых этапов:

- разработка проекта – частная компания получает поручение от государства на строительство инфраструктурного объекта и частично берет на себя его управление;

- финансирование – государство участвует в покрытии затрат, например, через оплату за использование построенной инфраструктуры, что делает проект экономически устойчивым;

- заключение долгосрочного контракта, структура и содержание которого зависят от характеристик проекта, и который может включать методы и сроки оплаты, зависимость платежей от качества обслуживания, экономические условия, распределение текущих расходов и другие детали. Все это определяется как результат переговоров между партнерами;

- по истечении срока действия контракта объект инвестиции может перейти в государственную или частную собственность.

Этот подход позволяет сбалансированно удовлетворить интересы как государства, так и частного сектора.

Автор предлагает алгоритм принятия решения о создании формы ГЧП в качестве субъекта управления, который будет организован на постоянной основе через сотрудничество государственного и частного сектора экономики.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

В зависимости от полученных результатов, в диссертации разработаны следующие выводы:

1. Транспортная инфраструктура является ключевым элементом экономической и социальной структуры общества, которая поддерживает все сферы общественной жизни. Анализ отечественного и международного опыта показывает, что значение транспортной инфраструктуры важно не только для экономики в целом, но и для транспортной отрасли в частности. Эти результаты подчеркивают, что система управления транспортной инфраструктурой должна быть интегрирована в национальную экономическую стратегию страны, так как она поддерживает экономическое развитие, обеспечивает стабильную работу общественных секторов и способствует повышению уровня жизни населения [1-А, 2-А].

2. Современные механизмы организационно-экономического управления транспортной инфраструктурой, в зависимости от разнообразия форм собственности в отрасли, были проанализированы, и показано, что они приобрели свои особенности. Между инфраструктурными транспортными организациями и клиентами устанавливаются рыночные отношения в зависимости от требований рыночной экономики. Транспортная инфраструктура играет ключевую роль в экономике, так как обеспечивает передвижение товаров, услуг и людей. Поскольку спрос на транспортные услуги постоянно растет, этот сектор развивается активнее, чем многие другие. Это означает, что компании, занимающиеся транспортными перевозками, строительством

дорог, развитием логистических центров и другими связанными сферами, расширяются и модернизируются быстрее, чем предприятия в менее динамичных отраслях. Такой рост обусловлен необходимостью поддерживать функционирование всей экономики и удовлетворять потребности бизнеса и населения. Такое преимущество в развитии способствует обеспечению бесперебойного движения товаров и услуг, поддерживает экономическую деятельность и способствует развитию бизнеса [3-А].

3. В годы независимости и развития Таджикистана были построены и введены в эксплуатацию части транспортной инфраструктуры, соответствующие международным требованиям, а совершенствование транспортных средств стало основным фактором, влияющими на управление развитием транспортной инфраструктуры. В результате воздействия этих факторов на управление развитием транспортной инфраструктуры повысилась эффективность работы транспорта, что создало необходимые условия для динамичного роста экономики страны и развития результатов экономических и социальных реформ [1-А, 4-А, 6-А].

4. Исследование текущего состояния управления развитием транспортной инфраструктуры показало, что транспортная инфраструктура объединяет все отрасли и регионы в единую систему, и в процессе перевозки товаров без изменения их формы увеличивает стоимость товаров за счет транспортных расходов, создавая необходимые условия для производства. В результате ускоренной интеграции управления развитием транспортной инфраструктуры с единой транспортной системой в структуре экономики страны обеспечивается ускорение процесса перевозки товаров [5-А].

Рекомендации по практическому применению результатов:

1. Совершенствование организационно-экономических механизмов управления транспортной инфраструктурой позволяет транспортным предприятиям укрепить свои позиции на рынке и повысить свою конкурентоспособность. В этом контексте разработаны следующие стратегические направления совершенствования управления:

- оптимизация внутренних процессов: внедрение современных методов управления и использование передовых технологий помогает транспортным предприятиям более эффективно и качественно выполнять свою деятельность. Данный процесс способствует снижению издержек,

улучшению качества обслуживания и ускорению процесса принятия решений [1-А];

- разработка путей финансирования и сотрудничества с частным сектором: партнерство с частным сектором (через ГЧП, концессии и т. д.) и привлечение инвестиций обеспечивают устойчивое развитие инфраструктуры и снижают финансовую нагрузку на государство;

- обеспечение качественного транспортного обслуживания и сокращение издержек: это дает транспортным предприятиям стратегические преимущества и позволяет им более эффективно конкурировать на рынке.

2. Совершенствование управления инфраструктурными проектами с использованием государственно-частного партнерства может быть направлено на магистрали с высоким транспортным потоком и «пути экономического развития». Развитие таких транспортных путей не только делает передвижение более безопасным, но и способствует экономическому росту регионов. Оно открывает доступ к удалённым месторождениям полезных ископаемых и устраняет проблемные участки («узкие места») в дорожной сети, которые мешают эффективному движению транспорта. Если привлекать частные инвестиции и грамотно распределять обязанности и риски между государством и бизнесом, это поможет создать устойчивую и современную транспортную инфраструктуру, поддерживающую долгосрочное развитие экономики [4-А, 5-А].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЛИТЕРАТУР

1. Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030. – Душанбе, 2016. – С. 95.

2. Рихтер, К.Ю. Транспортная эконометрия: [Текст] / К.Ю. Рихтер. - М.: Транспорт, 1982. – 317 с.

3. Бобоев, К.О. Модернизация транспортно-коммуникационной амсилаи Республики Таджикистан [Текст] / К.О. Бобоев. - Душанбе: Изд-во «Надир». – 275 с.

4. Загорский, И.О. Транспортная инфраструктура [Текст]: учеб. пособие / И.О. Загорский, П.П. Володькин, А.С. Рыжова. - Хабаровск: Изд-во ТОГУ, 2015. – 228 с.

5. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. — Душанбе, 2022. –416 с.

6. Статистический ежегодник Республики Таджикистан. — Душанбе, 2023. –420 с.

ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Список опубликованных работ автора по теме диссертации

Статьи в рецензируемых изданиях:

[1-А]. Раҷабов Р.К., Шодиев Ш.К., **Начмуддинов Н.А.** Чанбаъҳои назариявии моҳияти иқтисодии инфрасохтори нақлиётӣ минтақавӣ дар шароити иқтисоди бозорӣ [Матн]//Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – №2/4, 2017. Ҷисми I. – С.89-94.

[2-А]. Солиев Н.М., **Начмуддинов Н.А.** Социально-экономическое развитие горных районов – основа устойчивого развития сельского хозяйства [Текст] // Иқтисодиёти Тоҷикистон Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ. – №4, 2017. – С.198-202.

[3-А]. **Начмуддинов Н.А.** Транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан, Вопросы кластеризации транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан в годы независимости [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). – №2/4 2017, Ҷисми 2. С.-179-182.

[4-А]. Солиев Н.М., **Начмуддинов Н.А.** Рациональное использование земельных ресурсов в горные районы Республики Таджикистан [Текст] // Институт экономики сельского хозяйства ТАСХН, 2018, № 1. – С.162-167.

[5-А]. **Начмуддинов Н.А.** Факторы влияющие на кластеризацию объектов транспортной инфраструктуры в условиях Республики Таджикистана [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ). 2018, №3. – С.162-165

[6-А]. **Начмуддинов Н.А.** Таҳлили динамика ва сохтори рушди инфра-сохтори нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн]//Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ).–№7, 2019.–С.177-181.

[7-А]. **Начмуддинов Н.А.** Ҷорӣ кардани методҳои стратегияи идораи рушди ифрасохтори нақлиётӣ [Матн] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. – № 6, 2020. – С.155-160.

[8-А]. **Начмуддинов Н.А.** Совершенствование механизмов управления автомобильным инфраструктурным развитием в условиях государственно-частного партнёрства [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. 2023, №4. Ҷисми 1 – С.83-90.

[9-А]. **Начмуддинов Н.А.**, Абдуғаффор Рауфӣ. Оценка управления развитием транспортной инфраструктуры (на таджикском языке) [Текст] // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. 2025, №8. – С.94-103.

В других изданиях:

[10-А]. Маҳмадов Ш.Р., **Начмуддинов Н.А.** “Вопросы кластеризации транспортной инфраструктуры РТ” “Перспективы развития науки образования” [Матн], Конференсияи VIII байналмилалӣ илмӣ-амалӣ «ДУРНАМОИ РУШДИ ИЛМ ВА МАОРИФ» бахшида ба 25-солагии Истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва 60-солагии Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С.Осимӣ (3-4 ноябри соли 2016). – С.373-376.

[11-А]. **Начмуддинов Н.А.** Рушди соҳаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / Конференсияи илмӣ-амалӣ дар мавзӯи «Ҷанбаҳои концептуалӣ ва асосҳои назариявӣ-методологии ташаккули шуғли пурмахсул дар Ҷумҳурии Тоҷикистон». – Душанбе, 2022. – С. 121-128.

[12-А]. **Начмуддинов Н.А.** “Таҷрибаи мамлакатҳои хориҷии идоракунии рушди инфрасохтори нақлиётӣ”, Конференсияи илмӣ амалӣ байналмилалӣ дар мавзӯи «Нақши рақамикунонӣ ва низомҳои зеҳнӣ дар рушди иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистон» [Матн] (Бахшида ба “Бистсолаи омӯзиш ва рушди фанҳои табиатшиносӣ, дақиқ ва риёзӣ дар соҳаи илм ва маориф”, солҳои 2020-2040) Донишгоҳи байналмилалӣ сайёҳӣ ва соҳибкорӣ Тоҷикистон (13-декабри соли 2024). – Душанбе, 2024. – С. 132-148.

АННОТАТСИЯ

**ба автореферати Начмуддинов Назархоча Акбарович дар мавзӯи
«Такмилдиҳии механизмҳои идоракунии рушди инфрасохтори
нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон» барои дарёфти дараҷаи илмӣ
номзади илмҳои иқтисодӣ аз рӯи ихтисоси 08.00.04 – Иқтисодиёти
соҳавӣ (08.00.04.04 – Иқтисодиёти нақлиёт)**

Калидвожаҳо: комплекси нақлиётӣ, механизмҳои идоракунии, инфрасохтори нақлиётӣ, рушд, низоми идоракунии, бахши давлатӣ, роҳҳои такмилдиҳӣ, хизматрасониҳои нақлиётӣ,

Дар автореферат объекти идоракунии ва ё унсурҳои низоми идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ, ки аз як тараф, чун қисмати инфрасохтори хоҷагии халқ ва аз ҷониби дигар, ҳамчун қисмати ташкилаи калони серсоҳа – комплекси нақлиётӣ баррасӣ мегардад, мавриди омӯзиш қарор гирифтааст. Дар диссертатсия асонок карда шудааст, ки механизми ташкилию иқтисодии идоракунии инфрасохтори нақлиётӣ маҷмуи мураккаби шакл, усул ва инструменти таъсиррасонии ташкилӣ, иқтисодӣ ва ҳуқуқӣ ба ҷараёни хизматрасонии нақлиётии ҳама соҳоти иқтисод ва аҳолии мамлакат буда, вобаста ба ҳолат ва ривоҷи иқтисод, низоми ҳамбастагии унсурҳои инфрасохтори бозор, сатҳи рушди равандҳои кооператсия ва ҳамгирии инфрасохтори нақлиётӣ бо соҳаи истеҳсолот ва муомилот тафсири бояд такмил ёбад; тамсилаи концепсиявии механизми ташкилию иқтисодии идоракунии инфрасохтори нақлиётии мамлакат пешниҳод шудааст. Муайян карда шудааст, ки рушди ндозаи инфрасохтори нақлиётии ҷумҳурӣ пайваستا ба динамикаи иқтисодиёти кишвар рушд ва натиҷаҳои ислоҳоти иқтисодӣ ва иҷтимоӣ, ки дар кишвар ва минтақаҳои амалӣ мегарданд, сурат гирифтааст; ҳар як банди афзоиши маҷмӯи маҳсулоти дохили ҳаҷми боркашонии автомобилиро ба 0,68 банд афзоиш додааст.

Аз нигоҳи равиши низомӣ стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётиро чун ҷузҳои бо ҳам ягона ва ба ҳамдигар алоқаманди ҳадафҳо, усулҳо, механизмҳо, тадбирҳо, пешбиниҳо ва меъёрҳои арзёбӣ намуда алгоритми ташаккули самтҳои стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётӣ ва тарҳи сохторӣ-логистикӣ амалисозии стратегияи рушди инфрасохтори нақлиётии мамлакат, ҳамчун инструменти муҳими идоракунии ин низом пешниҳод гардидааст. Концепсияи шарикӣ давлативу бахши хусуси дар инфрасохтори нақлиётии мамлакат ҳамчун механизми иқтисодиву ташкилии идоракунии ин низом қоркард шуда пешниҳод шудааст.

АННОТАЦИЯ

**на автореферат Наджмуддинова Назарходжа Акбаровича на тему
«Совершенствование механизмов управления развитием транспортной
инфраструктуры Республики Таджикистан» на соискание ученой степени
кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – Экономика
отраслей (08.00.04.04 – Экономика транспорта)**

Ключевые слова: транспортный комплекс, механизмы управления, транспортная инфраструктура, развитие, система управления, государственный сектор, пути совершенствования, транспортные услуги.

В автореферате исследуются объект управления и/или элементы системы управления транспортной инфраструктурой, которые с одной стороны являются частью инфраструктуры народного хозяйства, а с другой стороны — частью крупной организационно-структурной единицы — транспортного комплекса. В диссертации обосновано, что организационно-экономический механизм управления транспортной инфраструктурой представляет собой сложную совокупность форм, методов и инструментов воздействия организационного, экономического и правового характера на процессы транспортного обслуживания всех отраслей экономики и населения страны. Данный механизм зависит от состояния и развития экономики, системы взаимодействия элементов рыночной инфраструктуры, уровня развития процессов кооперации и интеграции транспортной инфраструктуры с производственными и торговыми секторами, что должно быть учтено при совершенствовании. Также предложена концептуальная модель организационно-экономического механизма управления транспортной инфраструктурой страны. Установлено, что развитие транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан тесно связано с динамикой экономики страны, а также с результатами экономических и социальных реформ, проводимых в стране и отдельных регионах. Каждый пункт роста валового внутреннего продукта увеличивает объем автомобильных грузоперевозок на 0,68 пункта.

С точки зрения системного подхода, стратегия развития транспортной инфраструктуры представляется как единый и взаимосвязанный комплекс целей, методов, механизмов, мероприятий, прогнозов и критериев оценки. Алгоритм формирования стратегических направлений развития транспортной инфраструктуры и проектирование структурно-логистической схемы реализации стратегии развития транспортной инфраструктуры страны предложены как важный инструмент управления этой системой. Концепция государственно-частного партнерства в транспортной инфраструктуре страны разработана и предложена как механизм экономического и организационного управления этой системой.

ANNOTATION

**to abstract of Najmuddinov Nazarkhoja Akbarovich on theme
«Improvement the management mechanisms of transport infrastructure of
Republic Tajikistan» candidate of economic sciences, specialty 08.00.04 –
Ekonomika po otraslyam (08.00.04.04 - Transport economy)**

Keywords: transport complex, management mechanisms, transport infrastructure, development of management system, governmental branch, ways of improvement, transport services.

In the abstract the object of management or the elements of transport infrastructural management system, which considered on one hand as a part of national economy infrastructure and on the other hand as a part of a large multi-disciplinary transport complex. The thesis simplifies that the organizational-economical mechanism of transport infrastructural management is a complex set of forms, methods and tools of organizational, economic and legal influence on the flow of transport services of all sectors of economy and population of the country. This mechanism depends on state and development of economy, system of integration of market infrastructure elements, level of development of cooperation processes and integration of transport infrastructure with the field of production and transaction, so that should be improved. The conceptual model of organizational and economic mechanism of country's transport infrastructure management is proposed. It has been determined that development of transport infrastructure of Republic Tajikistan is close to the dynamics of country's economy and the results of economic and social reforms implemented in the country and regions.

From the point of system approach view the transport infrastructure development strategy is as a single and interrelated set of goals, methods, mechanisms, measures, forecasts and criteria, the algorithm for formation of strategic directions of transport infrastructure development and the structural-logistical design of implementation of country's transport infrastructure development strategy are presented as an important tool for managing this system. The concept of public-private partnership in transport infrastructure of country is developed and presented as an economic and organizational mechanism for managing this system.

Ба чоп 30.10.2025 имзо шуд. Андоза 60x84 1/16.
Қоғози офсетӣ. Адади нашр 50 нусха.
Нашриёти ДТТ ба номи акад. М.С. Осимӣ.
ш. Душанбе, 734042, хиёбони академик Раҷабовҳо, 10а.

Подписано к печати 30.10.2025 Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Тираж 50 экз.
Отпечатано в типографии ТТУ имени акад. М.С. Осими.
г. Душанбе, 734042, пр. акад. Раджабовых, 10а.