

**ДОНИШКАДАИ ИҚТИСОД ВА САВДОИ ДОНИШГОҲИ ДАВЛАТИИ
ТИҶОРАТИ ТОҶИКИСТОН**

Бо ҳуқуқи дастнавис



БАРОТОВ ҲАМЗАХОН АВАЗОВИЧ

**ТАЪМИНИ РАҚОБАТПАЗИРИИ КОРХОНАҲОИ НАҚЛИЁТИ
АВТОМОБИЛИИ МУСОФИРБАР ДАР ШАРОИТИ ИҚТИСОДИЁТИ
РАҚАМӢ
(дар маводҳои вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон)**

АВТОРЕФЕРАТИ

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

Диссертатсия дар кафедраи иқтисодиёт ва соҳибкории Донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон иҷро гардидааст.

- Роҳбари илмӣ:** **Хоҷаев Парвиз Давронович** - доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи назарияи иқтисодии Донишгоҳи байналмилалӣ сайёҳӣ ва соҳибкории Тоҷикистон
- Муқарризони расмӣ:** **Бобоев Олимҷон** - доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи идораи давлатӣ ва иқтисоди миллии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон
- Муассисаи пешбар:** **Мирзоева Нисобегим Шоназаршоевна** - номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсенти кафедраи ташкили интиқол ва идора дар нақлиёти ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ
- Муассисаи пешбар:** Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав

Ҳимояи диссертатсия «04» феввали соли 2026, соати «13⁰⁰» дар ҷаласаи Шурои диссертатсионӣ 6D.KOA-015 назди Донишгоҳи техникии 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 сомонаи расмӣ Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ <http://www.ttu.tj>. шинос шудан мумкин аст.

Автореферат « »_

соли 2025 ирсол шудааст.

Котиби илмӣ
Шурои диссертатсионӣ,
номзади илмҳои иқтисодӣ



Қодирзода Н.Х.

МУҚАДДИМА

Мубрамии мавзуи тадқиқот. Дар шароити муосир, ки иқтисодиёти ҷаҳонӣ ба марҳилаи рақамигардонӣ ворид шуда истодааст, масоили таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар (КНАМ) яке аз масъалаҳои калидӣ ва стратегӣ ба ҳисоб меравад. Корхонаҳои мазкур дар шароити рақобати шадид ғайолият намуда истода, бояд ҳар чӣ зудтар бо равандҳои рақамигардонӣ мутобиқ шаванд, то моделҳои ғайолияти соҳибқориҳои худро таҷдид намуда, технологияҳои иттилоотӣ алоқавиро ба таври самаранок истифода намоянд.

Мавзуи мазкур аз ҷиҳати назариявӣ ва амалӣ дорои аҳамияти хоса буда, масъалаҳои ба ҳам пайвастании рақобат, навовариҳо, рақамигардонӣ ва идоракунии самараноки захирахоро дар соҳаи нақлиёти мусофирбар фаро мегирад. Маҳз шароити рақобат сифати баланд ва барои мизочон дастрасу мувофиқ будани хизматрасониҳои нақлиётро таъмин намуда, иқтисодиёти рақамӣ бошад ҳамчун воситаҳои муосир имкониятҳои зиёдеро барои беҳтар намудани идоракунии ширкатҳои нақлиётӣ, баланд бардоштани шаффофият, кам кардани хароҷот ва афзоиши сатҳи хизматрасонӣ фароҳам меоварад. Бо назардошти рушди инноватсия ва технологияи рақамӣ тадқиқи ин масоил барои таҳияи механизмҳои нави ташкилию идоракунӣ, рушди моделҳои рақобатпазир ва стратегияи устувори ғайолияти КНАМ аҳамияти аввалиндараҷао дорад.

Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ - Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон дар Паёми солонаи худ «Дар бораи самтҳои асосии сиёсати дохилӣ ва хориҷии ҷумҳурӣ» санаи 28.12.2024 ироа намуда буданд, ки: «...ҷиҳати вусъат бахшидан ба равандҳои инноватсионӣ ва истифодаи ҳамаҷонибаи имкониятҳои технологияҳои рақамӣ дар иқтисодиёт пешниҳод менамоям, ки солҳои 2025 – 2030 «Солҳои рушди иқтисоди рақамӣ ва инноватсия» эълон карда шаванд» [\[1\]](#).

Мавриди зикр аст, ки инноватсияҳо имрӯз натавонанд фарогири равандҳои таникию технологӣ, балки дар соҳаи хизматрасонӣ, аз ҷумла барои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар нақши ҳалкунанда мебозанд. Ҳамзамон, рақамикунонии равандҳои нақлиётӣ боиси баланд гардидани маҳсулнокии воситаҳои нақлиётӣ, паст гардидани арзиши аслии ҳамлу нақли мусофирон, ки ниҳоятан ба таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар мусоидат мекунад, мегардад.

Бояд қайд кард, ки “...Тоҷикистон то соли 2030 кишвари дорои рушди устувор ва рақобатпазир аст, ки аҳолии он аз сатҳу сифати арзандаи зиндагӣ бо имкониятҳои баробар барои татбиқи нерӯи инсонӣ дар асоси баробарӣ, адолат ва эҳтиромгузорӣ ба шаъну шарафи инсон баҳра мебаранд. Ҳадафи олии рушди дарозмуддати Тоҷикистон баланд бардоштани сатҳи зиндагии мардуми кишвар бар пояи таъмини рушди устувори иқтисодӣ маҳсуб меёбад” [\[4\]](#).

Мавриди зикр аст, ки “солҳои охир тавассути фароҳам овардани фазои рақобати озод ва пурзӯр намудани назорати давлатӣ рушди устувор ва пайгириҳои қонеъ гардонидани талаботи бозор ба хизматрасониҳои нақлиётӣ (бору мусофирон) таъмин гардид” [\[2\]](#).

Дар Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, ки яке аз ҳуҷҷатҳои тақдирсоз ва хусусияти стратегидоштаи мамлакат маҳсуб меёбад, таъкид мегардад, ки “маҳз тавассути сохтани роҳҳо, пулҳо нақбҳо, объектҳои хизматрасониҳои наздироҳӣ ва дигар иншоотҳои сунъӣ Тоҷикистон на танҳо аз бунбасти коммуникатсионӣ барояд, балки ба кишвари транзитӣ табдил дода шавад, ки замина барои пайдоиши ҷойҳои нави корӣ, беҳбуд гардидани шароити зиндагонии сокинони мамлакат ва рушди таъминоти нақлиёти кишвар гардад. Ҳамзамон, баланд бардоштани самаранокии кори нақлиёти автомобилии мусофирбар ва инфрасохтори он, ки ба таъмини хизматрасониҳои шахсони маъҷуб ва паст кардани таъсири манфии комплекси нақлиётӣ ба муҳити атроф ва саломатии инсон ҳамчун масъалаҳои муҳим арзёби мегарданд” [4].

Омӯзиши адабиёти муосир нишон дод, ки равиши умумие, ки ба таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар равона карда шудааст, мавҷуд набуда, маҳз ҳалли мушкилоти таъмини рақобатпазирии КНАМ, таҳияи усулҳои муосири тақмили методии баҳодихии рақобатпазирӣ, инчунин таҳқиқи омилҳои таъсиррасонанда ва таҳияи тавсияҳои методиро бо мақсади таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар талаб менамояд. Аз ҳамин нуқтаи назар ҳамаи ақидаҳои дар боло зикргардида метавонанд мубрамияти мавзуи таҳқиқотиро ифода намоянд.

Дарачаи таҳқиқи мавзуи илмӣ. Масоиле, ки ба таври мустақим ва ғайримустақим доираи таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбарро дар бар мегирад, аз ҷониби тадқиқотчиёни зиёди ватанию хориҷӣ мавриди таҳқиқот ва пажӯҳиш қарор дода шудааст. Асосҳои назариявии таъмини рақобатпазирӣ ва афзалиятҳои рақобатӣ дар асарҳои иқтисодчиёни зерин дарҷ ёфтааст: Смит А., Милль Дж. С., Маркс К., Шумпетер Й.А., Кларк Дж.Б., Коуз Р., Стиглер Дж. Джорж Стиглер, Маршалл А., Робинсон Дж., Фатхутдинов Р. А., Азоев, Г. Л., Юданов А.Ю., Завьялов П.С., Челенков А.П., Быков В.А., Философова Т.Г., Лазарев А.В., Комков Н.И., М. Портер, Носова М.Ю., Сабден О., Воронов Д.С., Корнеева И.В., ва дигарон. Ҳамзамон ба масъалаҳои рақамикунонӣ дар соҳаи нақлиёт муаллифони ватанӣ ва хориҷӣ ба монанди: Петров, Д. В., Соколова, Е. А., Андреева Л.А., Миротина Л.Б., Левина Б.А., Медникова О.В., Анистратов А.В., Титов А.М., Резер А.В., Чурабаев Г.Д., Бобоев О.Б., Хоҷаев П.Д., ва дигарон тавачҷӯҳи хоса зоҳир намудаанд.

Мавриди зикр аст, ки олимони ватанӣ оид ба паҳлӯҳои гуногуни рақобатпазирӣ таҳқиқотҳои худро гузаронидаанд, аз ҷумла: таҳлили асосҳои назариявии рақобатпазирии иқтисоди миллӣ (Рахимов Р.К., Каюмов Н.К., Умаров Х.У.); таҳқиқи рақобатпазирии иқтисоди хурди кушод, чораҳои превинтивӣ оид ба рақобатпазирии иқтисодиёт (Саидмуродов Л.Х.); баҳодихии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар, корхонаҳои саноати сабук ва алюминий (Хоҷаев П.Д., Раҳимзода М.Н., Ҷабборов М.Ҷ.); арзёбии рақобатпазирии корхонаҳои саноатӣ дар шароити муосир (Низомова Т.Д., Каримова М.Т., Кодиров Ф.А.); баҳодихии рақобатпазирии соҳибкории инноватсионӣ дар корхонаҳои саноатӣ (Комилов С.Ҷ., Чурабаев Г.Д., Ҷумаев

У.М., Хоҷаев П.Д.); таҳқиқи рақобатпазирии соҳаи энергетика дар шароити муосир (Ахророва А.Д., Розиков В.А.); омӯзиши рақобатпазирии корхонаҳои пахтадозакунӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон (Давлатзода Қ.Қ., Қурбонзода М.Қ.); таҳлили рақобатпазирии бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ дар шароити муосир (Раҷабов Р.К., Хоҷаев П.Д., Хамроев Ф.М., Ҷалилов У.Ҷ.); таҳқиқи рақобатпазирии иқтисоди миллӣ ва соҳаҳои он (Рауфи А., Ризокулов Т.Р., Исмоилова М., Мирсаидов А.Б.); арзёбии рақобатпазирии инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон (Катаев А.Х., Раҷабов Р.К., Хоҷаев П.Д., Бобоев К.О., Рауфӣ А.); таҳқиқи рақобатпазирии саноати Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити иқтисодии рақамӣ (Саидмуродов Л.Х., Ҷурабаев Г.Д., Хоҷаев П.Д.); баҳодиҳии рақобатпазирии корхонаҳои бахши кишоварзӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон (Умаров Х.У., Хушвахтзода К.Х., Пиризода Ҷ.С., Садриддинов С.С.); мушкилоти таъмини рақобатпазирии инноватсионӣ дар соҳаи саноат (Комилов С. Ҷ., Хоҷаев П.Д.); таҳқиқи рақобатпазирии корхонаҳои кооператсияи матлубот ва бозори истеъмолӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон (Шарифзода М.М., Факеров Ҳ.Н.); арзёбии рақобатпазирии хизматрасониҳои нақлиётӣ-логистикӣ ва долонҳои нақлиётӣ дар шароити муосир (Бобоев О.Б., Хоҷаев П.Д.).

Олимоне, ки дар самти тақмили усулҳои таҳлили иқтисодию оморӣ ва арзёбии рақобатпазирии КНАМ таҳқиқот анҷом додаанд, инҳоянд: Азоев Г.Л., Ансофф И., Воронов Д.С., Ламбена Ж.Ж., Пашкус Н.А., Фахрутдинов Р.А., Юданова А.Ю., Рауфи А., Раҷабов Р.К., Шарипов М.М., Хоҷаев П.Д. ва дигаронро низ қайд намудан мумкин аст.

Мавриди зикр аст, ки новобаста таҳқиқоти зиёд дар ин самт то ҳол як қатор асосҳои назариявӣ методологӣ ва методии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар баҳсталаб буда, мубрамияти мавзӯи таҳқиқотиро нишон медиҳад.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо ва ё мавзӯҳои илмӣ. Таҳқиқоти диссертатсионӣ дар доираи Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025, Барномаи рушди инноватсионии Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2011-2020, инчунин татбиқи нақшаи корҳои илмӣ-таҳқиқотӣ кафедраи иқтисодии соҳибкорӣ Донишқадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон иҷро гардидааст.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Ҳадафи таҳқиқот. Мақсади кори диссертатсионӣ мазкур асосноккунии назариявӣ методӣ ва муайян намудани самтҳои афзалиятноки рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодии рақамӣ мебошад. Барои ноил шудан ба мақсади гузошташуда вазифаҳои зерин гузошта ва ҳал карда шуданд:

❖ омӯзиши асосҳои назариявӣ методии баҳодиҳии рақобатпазирии КНАМ дар шароити муосир;

❖ ошкор намудани хусусиятҳо ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирии КНАМ дар шароити иқтисодии рақамӣ;

❖ таҳлили вазъи кунунии НАМ, арзёбии КНАМ - и вилояти Суғд ва таҳқиқи омилҳои таъсиррасон ба рақобатпазирии КНАМ – и вилояти Суғд;

❖ коркарди модели иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии КНАМ – и вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ;

❖ ташаккули механизмҳои таъмини рақобатпазирии КНАМ ва интихоби механизми муносиби он дар шароити иқтисодиёти рақамӣ;

❖ асосноккунии самти афзалиятноки таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар вилояти Суғд.

Объекти тадқиқот. Раванди таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти мусофирбар дар вилояти Суғд мебошад.

Предмети тадқиқот. Муносибати иқтисодию ташкилие, ки дар раванди таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар ба вучуд меоянд.

Усулҳои тадқиқот. Ба равиши системаҳои диалектикӣ, инчунин истифодаи таҳлили омилӣ, регрессивӣ, мантикӣ, муқоисавӣ ва сохторӣ бо истифода аз дастгоҳи назариявӣ таҳлили равандҳои иқтисодӣ асос ёфтааст. Илова бар ин дар қор аз усулҳои визуализатсияи маълумотҳои графикӣ ва ҷадвалӣ истифода бурда шудааст. Мантиқи қори диссертатсия дар асоси принципҳои умумии илмӣ ва усулҳои шинохту таҳқиқи равандҳои иқтисодӣ, дар асоси робитаи байни таҳлили миқдорӣ ва сифатӣ асос ёфтааст.

Фарзияи таҳқиқоти диссертатсионӣ. Дар асосноккунии ҷанбаҳои методии арзёбӣ, таҳлили рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар ва таҳмини илмӣ дар хусуси интихоби механизми муносиб ва муайян намудани самтҳои афзалиятноки таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ, ки ба баланд бардоштани рақобатпазирии иқтисоди миллӣ мусоидат мекунад, зоҳир мегардад.

Заминаҳои назариявӣю методологии таҳқиқот. Аҳамияти назариявӣ ва методологии таҳқиқот аз қоркард ва асосноккунии назариявӣ, методию методологие мебошад, ки ба таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар нигаронида шудааст, иборат мебошад. Муқаррароти назариявӣ ва тавсияҳои қоркардашуда, метавонанд аз ҷониби вазорату идораҳои соҳавӣ оид ба баланд бардоштани хизматрасониҳои нақлиётӣ ва таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ, истифода бурда шаванд.

Асосҳои назариявӣю тадқиқотро асарҳои илмӣю муаллифони ватанӣ ва хориҷӣ дар соҳаи назария ва амалияи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар, баҳодихӣ ва таъмини рақобатпазирӣ, ташаккул ва рушди бартариҳои рақобатиро ташкил медиҳанд.

Сарчашмаи маълумоти таҳқиқоти диссертатсионӣ. Санадҳои меъёрию ҳуқуқӣ ва қонунҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон дар самти таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар, паёмҳои солони Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, барномаҳо ва Стратегияҳои Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон, маълумоти омории маҷмуаҳо ва дигар нашрияҳои даври Агенсии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон,

Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, маълумотҳои таҳлилии институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ, Кумитаи омили байнидавлатии ИДМ, маводи ҷопӣ ва электронии ВАО ва дигар маълумотҳои муаллиф, маводи илмӣ конфронсҳо ба шумор меравад. Пойгоҳи иттилоотӣ тадқиқот аз интишорот дар маҷаллаҳои даврии илмӣ, маводҳои конференсия, монография ва рисолаҳо, маълумотҳои оморӣ, адабиёти ҳуқуқӣ, иттилоотӣ ва таълимӣ, маълумотҳои воқеие, ки фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбардарро тавсиф мекунанд, инчунин захираҳои интернетӣ иборат аст.

Марҳилаҳои таҳқиқот. Давраи иҷрои кори диссертатсионӣ солҳои 2017-2025-ро дар бар мегирад.

Пойгоҳи асосии иттилоотӣ ва озмоишӣ таҳқиқот. Диссертатсия дар кафедраи иқтисодиёти соҳибкорӣ донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон иҷро гардидааст.

Навгони таҳқиқоти илмӣ. Натиҷаи асосии илмӣ диссертатсия аз таҳияи механизми муносиби таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ иборат аст.

Натиҷаҳои назаррасе, ки да раванди гузаронидани таҳқиқоти диссертатсионӣ ба даст омадаанд, инҳоянд:

✓ дар асоси омӯзиши саҳми олимони ватанию хориҷӣ оид ба ташаккули аломатҳои рақобатпазирӣ соҳаҳои гуногуни иқтисоди миллӣ дар шароити рақамикунонӣ таърифи муаллифии рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар ва иқтисодиёти рақамӣ пешниҳод гардидааст. Рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар ин қобилияти зуд ва саривақт қонеъгардонии талаботи мизоч тавассути интиқоли муайян, ки мавқеи хосро дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ бо назардошти гирифтани фоидаи зиёд ишғол менамоянд, мебошад. Таъминоти рақобатпазирӣ хизматрасонии КНАМ дар шароити муосир бидуни рақамигардонӣ ғайриимкон аст. Иқтисоди рақамӣ - низоми ташкилию иқтисодист, ки ба технологияҳои рақамӣ асос ёфта, бизнес-равандҳоро тавассути интернет ва технологияҳои пешрафтаи муосири рақамӣ ташаккул медиҳад. Ба андешаи мо, рақамикунонӣ раванди иқтисодӣ буда, моделҳои фаъолияти самаранокӣ корхонаҳо, тағйиротҳои инноватсионӣ, ҷаҳонбинӣ рақамӣ, ва муносибатҳои иқтисодии истифодаи технологияҳои муосирро дар бар мегирад. Тавсиф ва хусусиятҳои асосии равишҳои ҷойдошта доир ба назарияи рақобат ва рақобатпазирӣ, тавсифи назарияи рақобат аз нигоҳи мактабҳои иқтисодӣ ва ҷузъҳои ба ҳам алоқаманди рақобатпазирӣ ба низом дароварда шуданд;

✓ Хусусиятҳо, платформаҳои рақамӣ ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ ошкор карда шуданд. Исбот гардидааст, ки истифодаи низомҳои рақамикунонӣ дар соҳаи нақлиёт ва платформаҳои рақамӣ, ба монанди Didi - Chuxing, Yandex - Taxi, Uber ва Bolt, ки на танҳо низоми мусофиркашониро осонтар ва самараноктар кардаанд, балки ба рушди иқтисоди миллӣ низ таъсири назаррас расонидаанд. Таснифи усулҳои баҳодихӣ рақобатпазирӣ, гурӯҳбандии усулҳои баҳодихӣ рақобатпазирӣ КНАМ аз рӯи нишонаҳо, таснифи нишондиҳандаҳои баҳодихӣ рақобатпазирӣ

мктобиқи стратегияи мавқеъгирӣ ва стратегияи устувори молиявӣ, муҳити рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва раванди ташаккул ва рушди афзалиятҳои рақобатии КНАМ амалӣ гардонида шудааст;

✓ Дар асоси таҳқиқи ваъи кунунӣ НАМ арзёбии рақобатпазирии КНАМ бо назардошти вазъи молиявии корхона, самаранокии фаъолияти корхона, фаъолнокии корӣ, ҳолати илмию техникӣ ва нишондиҳандаҳои меҳнатӣ, амалӣ карда шудааст. Ҳамзамон, омилҳои муайянкунандаи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд ошкор карда шуда, исбот гардидааст, ки корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар зери таъсири омилҳои берунӣ (омилҳои ниҳодӣ, технологӣ, табиӣ) ва омилҳои дохилӣ (гурӯҳи омилҳои техникӣ, ташкилию ҳуқуқӣ, маркетингӣ, инсонӣ, инноватсионӣ), фаъолияти пурсамар мекунад. Муайян карда шудааст, ки яке аз омилҳои калидии дохилии таъсиркунанда ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ин ҳолати молиявии онҳо ва мавқеи бозории онҳо (маркетинг) ба ҳисоб мераванд, ки бо истифода аз модели Эдвард Алтман мавқеи молиявӣ ва бо истифода аз индекси Хирфандали Хиршман мавқеи концентратсияи бозории корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарро арзёбӣ гардидааст. Бо мақсади мӯйян намудани дараҷаи таъсиррасонии омилҳо тавассути усули PESTLE – таҳлил гурӯҳбандӣ карда шуда, ин омилҳо ба 6 гурӯҳ аз ҷумлаи омилҳои сиёсӣ (*Political*), иқтисодӣ (*Economic*), иҷтимоӣ (*Social*), технологӣ (*Technological*), ҳуқуқӣ (*Legal*) ва экологӣ (*Ecological*) ҷудо карда шуданд;

✓ Модели иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ таҳия ва татбиқ карда шудааст. Дар асоси моделҳои иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар пешгӯии нишондиҳандаҳои фаъолияти корхонаҳо барои давраи то соли 2030 амалӣ гардонда шудааст;

✓ Механизмҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ таҳия карда шуда, натиҷаи татбиқи механизмҳои зикршуда баён гардида, афзалият ва норасоиҳои механизмҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар муайян карда шуданд. Интиҳоби механизми муносиби таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ амалӣ карда шудааст. Алгоритми интиҳоби механизми оптималии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар бо усули иерархӣ коркард шуда, критерияҳои интиҳоби механизми оптималии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар муайян карда шуда, меъёрҳои баҳодихии рақобатпазирӣ нақлиёти мусофирбар бо усули Томас Саати, таҳия гардидаанд. Натиҷаи таҳлили гузаронидашуда оид ба интиҳоби алтернативӣ мувофиқи таъминоти рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар гувоҳӣ аз он медиҳад, ки миёни механизмҳои алтернативии пешниҳодшуда, механизми рушди инноватсионӣ тибқи арзёбии респондентҳо бо назардошти ҳамаи маҳакҳои таҳқиқшуда бо нишондоди 33 % мавқеъи афзалиятнокро ишғол намуд;

✓ Самтҳои афзалиятноки таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар вилояти Суғд асоснок карда шудааст. Унсурҳои таркибии инноватсия ва самаранокии онҳо арзёбӣ гардида, бо мақсади муносибгардонии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар, яъне беҳтар намудани идоракунии воситаҳои нақлиёт, беҳтар кардани хатсайрҳо, кам кардани хароҷот ва беҳтар кардани сифати хизматрасонӣ, истифодаи низомҳои навигатсионӣ минтақавӣ ва байналмилалӣ тавсия дода мешавад. Ҳамзамон барои фаъолияти пурсамари нақлиёти автомобилӣ мусофирбар истифода бурдани аутсорсинг ва низоми *GPS* ва *ГЛОНАСС* ба мақсад мувофиқ мебошад. Алгоритми татбиқи инноватсия дар фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва марҳилаҳои зарурии он таҳия карда шуданд.

Нуктаҳои асосии тадқиқот барои дифоъ пешниҳодшуда:

- ✓ таърифи муаллифии рақобатпазирии КНАМ ва иқтисодиёти рақамӣ;
- ✓ хусусиятҳо ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирии КНАМ дар шароити иқтисодиёти рақамӣ;
- ✓ баҳодиҳии рақобатпазирии КНАМ бо назардошти нишондиҳандаҳои вазъи молиявии корхона, самаранокии фаъолияти корхона, фаълнокии корӣ, ҳолати илмию техникӣ, нишондиҳандаҳои меҳнатӣ ва дар ин замина ошкор кардани омилҳои муайянкунандаи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд бо назардошти муйян намудани дараҷаи таъсиррасонии омилҳо тавассути усули PESTLE – таҳлил гурӯҳбандӣ намудани онҳо;
- ✓ Модели иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ;
- ✓ механизми муносиби таъмини рақобатпазирии КНАМ дар шароити иқтисодиёти рақамӣ;
- ✓ Самтҳои афзалиятноки таъмини рақобатпазирии КНАМ дар вилояти Суғд.

Аҳамияти назариявӣ тадқиқот. Аз таҳияи муқаррароти асосии назариявӣ таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар, аз ҷумла аз нуктаи назари дастгоҳи категориявӣ-консептуалии назарияи сохторӣ, муайян намудан ва таҳлили омилҳои рақобатпазирӣ ва тақмили воситаҳои илмию методии баҳодиҳии нишондиҳандаҳои рақобатпазирӣ, инчунин механизм ва методологияи таъмини рақобатпазирии нақлиёти автомобилӣ мусофирбар иборат аст.

Аҳамияти амалии тадқиқот. Дар истифодаи амалии усули тағирёфтаи баҳодиҳии рақобатпазирӣ, ки дар рисола таҳия шудааст ва тавсияҳои методологияи пешниҳодшуда оид ба таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити муосири иқтисодӣ мебошад.

Асоснокунии ва эътимоднокии натиҷаҳои тадқиқот. Бо далелҳои методологияи рисолаҳои назариявӣ кори диссертатсия, таҳлили интиқодии адабиёти махсус оид ба масъалаҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар, истифодаи усулҳои муосири тадқиқот,

инчунин санчиши натиҷаҳои тадқиқот дар конференсияҳои илмӣ амалӣ бо нашр намудан дар маҷаллаҳои илмӣ пешқадам таъмин карда мешавад.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Таҳқиқоти диссертсионӣ дар доираи бандҳои зерини шиносномаи тахассуси илмӣ

8.1.4 -Иқтисодиёти соҳавӣ (08.00.04.04 – Иқтисодиёти нақлиёт) иҷро карда шудааст: б.1. Равишҳои назариявӣ ва усулии таҳияи методҳо, механизмҳо ва афзорҳои нави амалкарди иқтисодиёт ва мутобиқшавӣ ба методҳо, механизмҳо ва афзорҳои мавҷудбудаи амалкарди иқтисодиёт, ташкил ва идоракунии субъектҳои хоҷагидор дар соҳаи нақлиёт; б.5.Омилҳои таъсиррасон ба ҷойгирнамӣ ва самаранокии кори муассисаҳои соҳаи нақлиёт; б. 11. Арзёбӣ ва баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои нақлиёти иқтисодиёт ва аҳолии кишвар; б. 16. Пешгӯӣ ва банақшагирии стратегияи боркашонӣ ва мусофирбарӣ; б. 24. Ҷанбаҳои ташкилию иқтисодии таъмини рақобатпазирии хизматрасонии нақлиётӣ, ташкилот ва муассисаҳо дар соҳаи нақлиёт; б. 29. Стратегияи мутобиқшавии муассисаҳо ва дигар ташкилоти хоҷагидории нақлиётӣ ба шароити рақобатии муҳити бозорӣ; б. 33. Самаранокии ташкилию иқтисодӣ ва сифати хизматрасонӣ дар соҳаи нақлиёт. б. 34. Механизми баланд бардоштани самаранокӣ ва сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ; б. 36. Механизмҳои ташкилию иқтисодии таъмини рушди инноватсионии соҳаи нақлиёт; б. 38. Баланд бардоштани самаранокии истифодаи афзорҳои бозорӣ дар соҳаи нақлиёт.

Саҳми шахсии довталаб. Ҳамаи давраҳо ҷиҳати иҷрои нақшаи кории илмӣ, аз ҷумла интиҳоб ва таҳияи мавзӯ, асосноккунӣ ва мубарамияти он, мақсади гузошташуда ва нақшаи кории иҷроӣ вазифаҳои он бо иштироки бевоситаи муаллиф гузаронида шудааст. Саҳми шахсии довталаб дар ошкор намудани хусусиятҳо ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ, таҳқиқи омилҳои муайянкунандаи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд, коркарди модели иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ, интиҳоби механизми муносиби таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ ва мукамалгардонии самти афзалиятноки таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар вилояти Суғд, зоҳир мегардад.

Тавсияҳои методӣ оид ба таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити муосири иқтисодӣ, ки ҷуброни хавфҳои коҳиши ҳиссаи бозор, татбиқи стратегияҳои афзоиши даромад, сармоягузорӣ ба иқтидори инноватсионӣ ва баҳодихии рақобатпазиро дар бар мегирад, таҳия шуда, мувофиқи алгоритми татбиқи усули иерархӣ, инчунин фаъолияти инноватсионии корхона ҳамчун самти муҳимтарини таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар интиҳоб гардидааст.

Тасвир ва амалисозии натиҷаҳои таҳқиқот. Натиҷаҳои асосӣ ва нуқтаҳои муҳими таҳқиқоти диссертсионӣ дар конференсияҳои илмӣ назариявӣ байналмилалӣ, ҷумҳуриявӣ, инчунин дар конференсияҳои ҳарсолаи

хайати профессорону устодон ва кормандони Донишкадаи иқтисод ва савдои Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон, Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон доиргашта ироа гардидаанд. Нуктаҳои муҳими таҳқиқоти диссертатсионӣ дар якҷанд конференсияҳои илмӣ назариявӣ байналхалқӣ ва ҷумҳуриявӣ маъруза карда шудааст.

Муқаррарот, ҳулосаҳо ва тавсияҳое, ки дар рафти тадқиқоти диссертатсионӣ ба даст оварда шудаанд, барои татбиқ дар фаъолияти амалии МД «Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ» дар вилояти Суғд қабул карда шудаанд (**маълумотномаи № 126 аз 23.04.2025**).

Муқаррароти назариявӣ дар диссертатсия таҳиягардидаро дар раванди таълими курсҳои «Назарияи иқтисодӣ», «Иқтисоди нақлиёт», «Таъминоти нақлиёти фаъолияти тичоратӣ», «Логистикаи тичоратӣ», «Идоракунии кадрҳо», «Асосҳои соҳибкорӣ», дар раванди таълими ДИС ДДТТ истифода бурдан мумкин аст (**маълумотномаи №1128 аз 23.12.2024**).

Интишор аз рӯи мавзуи диссертатсия. Доир ба мавзуи таҳқиқоти диссертатсионӣ 18 мақола (дар ҳаҷми 7,2 ҷ.ч.) аз инҳо 7 мақола дар маҷаллаҳои тақризшавандаи КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон чоп шудаанд.

Соҳтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз сарсухан, се боб, ҳулоса, 70 ҷадвал, 41 расм иборат буда, бо истифода аз 256 сарчашма таҳия карда шудааст ва дар 203 саҳифаи ҷопӣ баён гардидааст.

ҚИСМИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ

Дар мукаддима аҳамият ва дараҷаи таҳияи мавзӯ, мақсад ва вазифаҳо, объект ва мавзуи таҳқиқот, фарзияи таҳқиқот, асосҳои назариявӣ ва методӣ, заминаи иттилоотӣ, эътимодноки ва асоснокии натиҷаҳои таҳқиқот, навовариҳои илмӣ, аҳамияти назаривӣ ва амалӣ, тасдиқи натиҷаҳои қор, интишорот ва сохтори диссертатсия асоснок карда шудааст.

Дар боби якуми диссертатсия – «Асосҳои назариявӣю методи таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодии рақамӣ» рақобатпазирии КНАМ, асосҳои методи баҳодиҳии онҳо, хусусиятҳо ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирии КНАМ дар шароити иқтисодии рақамӣ мавриди баррасӣ қарор дода шудааст.

Дар адабиёти иқтисодӣ ба категорияҳои иқтисодӣ рабт доштани рақобат ифода гардида, ҳангоми омӯзиш ва баҳодиҳӣ ба моҳияти он таърифоти гуногунро дучор гардидан мумкин аст. Ба таври дигар баён намоем дар ташаккул ва инкишофи афкори иқтисодӣ мазмуни мафҳуми «рақобат» гуногун инъикос ёфтааст.

Маврид ба ёдоварист, ки доир ба таҳқиқоти назарияи рақобат мактабҳои иқтисодӣ ба монанди мактаби амрикоӣ, англисӣ, скандинавӣ, шӯравӣ ва муосир мавҷуд мебошанд, ки мутобиқи онҳо мазмуни иқтисодии рақобат бо мурури вақт тадриҷан мукамал гардидааст.

Дар самти рақобатпазирӣ иқтисодшиносони тоҷик Н. Қ. Қаюмов, Ҳ. Умаров, А. Рауфӣ, Ҷ.С. Пиризода, Л.Ҳ. Саидмуродов, А.Б. Мирсаидов, М.М. Шарифзода, С. Садридинов, Қ.Х. Хушвахтзода, Катаев А.Ҳ., Раҷабов Р.Қ., П.Д. Хоҷаев таҳқиқот намудаанд (ҷадвали 1).

Рақобатпазирӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар иқтидори ташкили хизматрасонии босифат ва арзонтар дар муқоиса бо дигар корхонаҳо буда, танҳо тавассути баландбардории сифати хизматрасонӣ, арзиши муносиб, тавоноии идоракунии захираҳо ва логистикаи самаранокро таъмин менамояд.

Ба ақидаи мо зери мафҳуми рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар қобилияти зуд ва саривақт қонеъгардонии талаботи мизоч тавассути интиқоли муайян, ки мавқеи хосро дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ бо назардошти гирифтани фоидаи зиёд ишғол менамоянд, фаҳмида мешавад. Боиси қайд аст, ки таъминоти рақобатпазирии хизматрасонии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар дар шароити муосир бидуни рақамигардонии соҳа ғайриимкон аст.

Рақамикунонӣ марҳилаи нави автоматикунонӣ ва иттилоотонии фаъолияти иқтисодӣ ва идоракунии давлатӣ мебошад. Ин раванди гузариш ба технологияи рақамӣ мебошад, ки на танҳо ба истифода барои ҳалли муаммоҳои истехсолот, идоракунии ахборот, алоқа ва технологияҳо асос ёфтааст, балки инчунин бо ёрии онҳо ҷамъоварӣ ва таҳлили маълумот бо мақсади пешгӯии вазъият, оптимизатсияи равандҳо ва хароҷот, ҷалби контрагентҳои нав ва ғайра амалӣ карда мешавад.

Ҷадвали 1 – Таҳқиқи асарҳои олимони ватанӣ оид ба рақобатпазирии соҳаҳои гуногуни иқтисоди миллӣ

Олимони ватанӣ	Объекти таҳқиқот
Раҳимов Р.К., Каюмов Н.К., Умаров Х.У.	Таҳлили асосҳои назариявии рақобатпазирии иқтисоди миллӣ
Саидмуродов Л.Х.	Таҳқиқи рақобатпазирии иқтисоди хурди қушод, ҷораҳои превинтивӣ оид ба рақобатпазирии иқтисодиёт
Ходжаев П.Д., Раҳимзода М.Н., Ҷабборова М.Ҷ.	Баҳодиҳии рақобатпазирии КНАМ, корхонаҳои саноати сабук ва алюминий
Низомова Т.Д., Каримова М.Т., Кодиров Ф.А.	Арзёбии рақобатпазирии корхонаҳои саноатӣ дар шароити муосир
Комилов С.Дж., Джурабаев Г.Д., Джумаев У.М., Ходжаев П.Д.	Баҳодиҳии рақобатпазирии соҳибкории инноватсионӣ дар корхонаҳои саноатӣ
Ахророва А.Д., Розиков В.А.	Таҳқиқи рақобатпазирии соҳаи энергетика дар шароити муосир
Давлатзода Қ.Қ., Қурбонзода М.Қ.	Омӯзиши рақобатпазирии корхонаҳои пахтадозакунӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон
Раҷабов Р.К., Ходжаев П.Д., Ҳамроев Ф.М., Ҷалилов У.Д.	Таҳлили рақобатпазирии бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ дар шароити муосир
Рауфи А., Ризокулов Т.Р., Исмоилова М., Мирсаидов А.Б.	Таҳқиқи рақобатпазирии иқтисоди миллӣ ва соҳаҳои он
Катаев А.Ҳ., Раҷабов Р.К., Ходжаев П.Д., Бобоев К.О.	Арзёбии рақобатпазирии инфрасохтори нақлиётӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон
Саидмуродов Л.Х., Джурабаев Г.Д., Ходжаев П.Д.	Таҳқиқи рақобатпазирии саноати Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити иқтисодиёти рақамӣ
Умаров Х.У., Хушвахтзода К.Х., Пиризода Ҷ.С., Садриддинов С.С.	Баҳодиҳии рақобатпазирии корхонаҳои бахши кишоварзӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон
Комилов С. Дж., Ходжаев П.Д.	Мушкilotи таъмини рақобатпазирии инноватсионӣ дар соҳаи саноат
Шарифзода М.М., Факеров Ҳ.Н.	Таҳқиқи рақобатпазирии корхонаҳои кооператсияи матлубот ва бозори истеъмолӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон
Бобоев О.Б., Ходжаев П.Д.	Арзёбии рақобатпазирии хизматрасониҳои нақлиётӣ-логистикӣ ва долонҳои нақлиётӣ дар шароити муосир

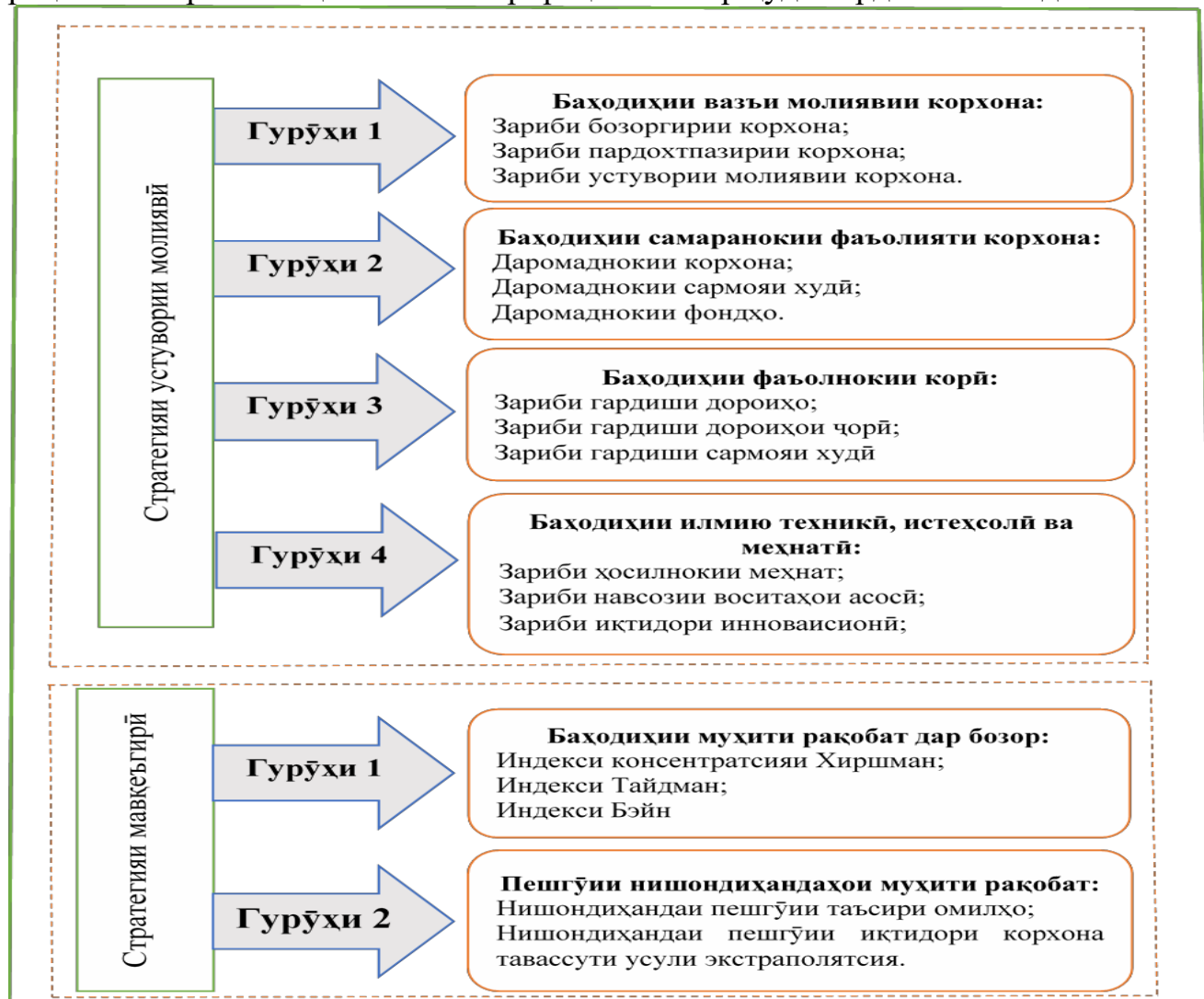
Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Бояд қайд намоем, ки усулҳои таҳлил аз рӯи тарзи баҳодиҳӣ, инъикоси натиҷаҳои ниҳой, қабули қарорҳои идоракунӣ, объекти баҳодиҳӣ ва мақсади баҳодиҳӣ гурӯҳбандӣ карда мешаванд.

Аз ҳамин нуктаи назар, мо усулҳо ва нишондиҳандаҳоро бо назардошти стратегияи устувории молиявӣ ва стратегияи мавқеъгирӣ гурӯҳбандӣ намудем, ки бо мақсади баҳодиҳии сатҳи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар истифода намудани онҳо ба мақсад мувофиқ аст (расми 1).

Аз маълумотҳои дар расми 1 овардашуда бармеояд, ки арзёбии ҳолати молиявии корхона, самаранокии фаъолияти корхона, арзёбии фаъолнокии корхона, баҳодиҳии илмию техникӣ, истеҳсолӣ ва меҳнатии он ҷузъҳои таркибии стратегияи устувории молиявӣ буда, баҳодиҳии муҳити рақобат ва пешгӯии нишондиҳандаҳои муҳити рақобат аз ҷузъҳои стратегияи мавқеъгирӣ мебошанд.

Корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар мутобиқи сатҳи рақобатпазирӣ ба се гурӯҳ, корхонаҳои рақобатпазир, сатҳи рақобатпазирнашон қисман ва ғайирақобатпазир ҷудо карда мешаванд



Расми 1. Таснифи нишондиҳандаҳои баҳодиҳии рақобатпазирӣ мутобиқи стратегияи мавқеъгирӣ ва стратегияи устувории молиявӣ
Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Ҳар як самти фаъолияти раванди таъмини рақобатпазирии корхонаҳо аз ҷумла корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар хусусиятҳои хоси худро дошта онҳо бо назардошти тавсифоташон дар ҷадвали зерин оварда шудаанд (ҷадвали 2).

Ҷадвали 2. – Хусусиятҳои рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар ва тавсифи онҳо

Хусусиятҳои корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар	Тавсифи хусусиятҳои корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар
Сифати баланди хизматрасонӣ ба мусофирон	Ширкатҳои нақлиёти рақобатпазир сифати баланди хизматрасониро дар мадди аввал мегузоранд, ки он бароҳати интиқоли мусофирон, риояи речаи сафар, муназаамӣ ва тозагии воситаҳои нақлиётро дар бар мегирад.
Таъмини беҳатарии нақлиёти мусофирбар аз қабилҳои автобус, троллейбус ва таксиҳо	Беҳатарии мусофирон ва сатҳи эътимоднокии онҳо нисбат ба нақлиёт яке аз омилҳои асосии интихоби ширкат аз ҷониби онҳо мебошанд. Инчунин ҳолати техникии парки нақлиёт, ки сифат ва эътимоднокии воситаҳои нақлиёт тавассути онҳо муайян карда мешавад, бевосита ба сатҳи рақобатпазирӣ таъсир мерасонад. Истифодаи мошинҳои замонавии аз ҷиҳати экологӣ тоза ва бароҳат метавонад, чун афзалияти рақобати корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар баромад намояд.
Татбиқи ҳамаҷонибаи сиёсати нархгузорӣ	Нарх яке аз омилҳои муҳими рақобатпазирӣ ба шумор рафта, корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар бояд ба тағйирёбии вазъи бозор ва сиёсати нархгузорӣ эътибори ҷиддӣ диҳанд ва дар ин замина сиёсати нархии худро таҳия намоянд.
Чандирии тарифҳо	Истифодаи низомҳои таҳфиф дар пешниҳоди хизматрасониҳо, таҳия ва пешниҳоди қортҳои лоялӣ, аксияҳои мавсимӣ ва низомии тағйирпазири тарифҳо боиси беҳтар гардидани мавқеи бозори ширкат ва ҷалби микдори иловагии мусофирон мегардад.
Таҷдид ва навшудии воситаҳои технологӣ дар фаъолияти КНАМ	Қорӣ намудани технологияҳои муосири иттилоотӣ, аз қабилҳои таҷдиди низомии ҷойбандкунии (брон) онлайнӣ, таҳияи замимаҳои мобилӣ барои фармоиши хизматрасониҳои нақлиётӣ, пайгириву назорати хатсайрҳо.
Татбиқи инноватсия дар фаъолияти КНАМ	Қорӣ намудани чипҳои электронӣ, низомии нархгузори тағйирёбанда, истифодаи низомии моҳвораии GPS бо мақсади назорати воситаҳои нақлиёт ва беҳтар гардидани назорати онлайнӣ хатсайр боиси баланд гардидани сифати хизматрасониҳо мегардад.
Хизматрасониҳои техникӣ (сервис)	Рушди хизматрасониҳои техникӣ яке аз масъалаҳои мубрами рӯз ба ҳисоб рафта, ба ин маҳорати касбии ронандагон, муносибати дӯстона нисбат ба мусофирон, мавҷудияти хизматрасониҳои иловагӣ аз қабилҳои пешниҳоди пуркунакҳои барқии телефон, Wi-Fi-и ройгон ва ғайра дохил мешаванд.
Тақвият додани ҳамкорӣ бо мизоҷон	Робитаи баръакс бо мусофирон ва мониторинги қаноатмандии муштариён яке аз ҷанбаҳои муҳим барои нигоҳ доштани сатҳи рақобатпазирӣ мебошанд, ки агарчанде ба роҳбарияти ширкат мушкilot эҷод намояд ҳам, вале дар ниҳояти қор аз манфиат ҳолӣ намебошад.

Хусусиятҳои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар	Тавсифи хусусиятҳои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар
Масъулияти экологӣ ва риояи стандартҳои экологӣ	Таваҷҷӯҳ ба масъалаҳои экологӣ дар сатҳи ҷаҳонӣ барои бисёре аз ширкатҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар қорӣ намудани технологияҳои аз ҷиҳати экологӣ тозаро аз қабili автобусҳои дорои партовҳои безарар, автобусҳои барқӣ, нақлиётҳои гибридӣ, истифодаи технологияҳои нави Эвро – 5 ва Эвро – 6 мусоидат мекунад.
Мутобиқшавӣ дар идоракунии ва тағйироти бозор	Дар шароити бозори зудтағйирёбанда корхонаҳо бояд ҳамачониба омода шуда, ба тағйиротҳои талабот ва пешниҳод зуд мутобиқ гарданд. Ин чандирии идоракунии ва қобилияти мутобиқшавӣ ба тағйирот таваҷҷӯҳи корхонаро дар самти қонунгузорӣ, арзиши сӯзишворӣ ё тағйирёбии демографӣ дар минтақаҳои хизматрасони талаб мекунад.

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Хусусиятҳои дар ҷадвали 2 номбаршуда бояд ба таври мунтазам мавриди омӯзиш қарор дода шуда, ҷиҳати такмил ва истифодаи онҳо дар фаъолияти хизматрасонӣ чораҳои зарурӣ андешида шавад.

Бо рушди технологияҳои рақамӣ ва афзоиши рақобат дар бозори нақлиёти автомобилӣ, корхонаҳои мусофирбар ба зарурати рақамикунонӣ рӯ ба рӯ шудаанд. Рақамикунонӣ на танҳо равандҳои кориро автоматӣ месозад, балки сатҳи хизматрасонию бехтар намуда, самаранокии фаъолияти ширкатҳоро баланд мебардорад.

Рушди иқтисоди рақамӣ ва густариши технологияҳои иттилоотӣ ба тағйироти кулӣ дар соҳаи нақлиёт ва логистика оварда расонидааст. Платформаҳои рақамӣ, ба монанди Didi - Chuxing, Yandex - Taxi, Uber ва Bolt, ки ба таври мушаххас таҳлил кардем, на танҳо низоми мусофиркашониро осонтар ва самараноктар кардаанд, балки ба рушди иқтисоди миллӣ низ таъсири назаррас расонидаанд.

Онлайн-платформаҳои нақлиётӣ ҳамчун қисми иқтисоди рақамӣ дар кишварҳои гуногун босуръат рушд мекунанд. Ин ширкатҳо бо истифода аз алгоритмҳои зеҳни сунӣ ва маълумоти калон (Big Data) роҳҳои нави фармоиши хизматрасониҳои нақлиётро пешниҳод мекунанд.

Рақамикунонӣ ба як унсури муҳими рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ табдил ёфтааст. Он на танҳо раванди кориро самараноктар мекунад, балки сифати хизматрасонию бехтар намуда, имкониятҳои навро барои рушди бозор муҳайё менамояд.

Барои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дигар кишварҳои рушдёбанда, татбиқи технологияҳои рақамӣ дар нақлиёти автомобилӣ метавонад на танҳо сатҳи хизматрасонию баланд бардорад, балки ба рушди иқтисодӣ ва кам кардани хароҷоти бесамар мусоидат менамояд.

Ҳамзамон маврид ба ёдоварист, ки дар баробари хусусиятҳои хос ва афзалиятҳои рақобатии ҷойдошта дар самти таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар мушкилот низ мавҷуд мебошад. Маъмулан мушкилоти мавҷуда дар саросари ҷаҳон ин фарсудашавии

фондҳои асосӣ, нарасидани кадрҳои баландихтисос ва камбудӣ дар истифодабарии дастовардҳои илмӣ мебошад (ҷадвали 3).

Ҷадвали 3. – Муаммоҳои таъмини рақобатпазирии КНАМ

Мушкилот	Тавсифи муаммоҳои марбут ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар
Хароҷоти зиёд ҳангоми истифодаи нақлиёт	Нархи сӯзишворӣ, нигоҳдорӣ, суғурта, маоши ронандагон ва дигар хароҷоти амалиётӣ. Барои бисёре аз корхонаҳо рақобат бо иштирокчиёни бузурги бозор, ки қобилияти паст намудани сатҳи хароҷоташонро тавассути микёс доранд, душвор аст.
Кӯҳнашавии паркҳои нақлиётӣ ва сатҳи баланди истеҳлоқ	Бисёре аз корхонаҳо бо муаммои кӯҳнашавии паркҳои нигоҳдории нақлиётӣ рӯбурӯ мешаванд, ки ин боиси зиёд гардидани хароҷоти таъмир ва нигоҳдории он мегардад. Ин муаммо инчунин бароҳатӣ ва беҳатариӣ нақлиётро коҳиш дода, ба обрӯи ширкат ва сатҳи рақобатпазирии он таъсири манфӣ мерасонад.
Мавҷуд набудани сиёсати самараноки тарифӣ	Имконнопазирии ба таври таъҷилӣ танзим намудани тарафҳо дар асоси талабот ва хароҷот метавонад яке аз мушкилоти рақобатпазирии соҳаи нақлиёт бошад. Тарифҳои муқарраргардида ва баҳодихӣ карда натавонистани омилҳои беруна ба мисли арзиши сӯзишворӣ, рағбанҳои молиданӣ, қисмҳои эҳтиётӣ метавонад боиси муаммои молиявӣ гардад. Ширкатҳое, ки ба шароити бозор мутобиқ шуда наметавонанд, хавфи аз даст додани мизоҷони худро доранд.
Норасоии кадрҳои соҳибмалака	Норасоии ронандагонӣ баландихтисос ва кадрҳои техникӣ яке аз муаммоҳои дигар мебошад. Барои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар муаммо ин ихтисосмандии коргарон, набудани ҳавасмандӣ ва тайёрии нокифояи онҳо маҳсуб меёбад.
Рақобати байни намудҳои алтернативии нақлиёт	Дар шароити иқтисоди бозорӣ рақобати байни навъҳои алтернативии нақлиёт чун таксиҳо, нақлиётҳои шахсӣ, хизматрасониҳои интернетӣ барои фармоиши хизматрасонии нақлиётӣ аҳамияти бештар пайдо мекунад ва ин ба фаъолияти анъанавии корхонаҳои нақлиёти автомобили мусофирбар, ки наметавонанд ҳамон роҳат ё чандириро пешниҳод кунанд таҳдид мекунад.
Вобастагӣ аз омилҳои беруна	Тағйирёбии вазъи иқтисодӣ, болоравии нархи сӯзишворӣ, тағйирот дар сатҳи қонунгузорӣ ва ҳатто офатҳои табиӣ метавонанд ба фаъолияти ширкатҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар таъсир расонида, рақобатпазирии онҳоро коҳиш диҳанд ва боиси хароҷоти пешгӯинашаванда ё кам гардидани миқдори мусофирон гарданд.
Мукамал набудани инфрасохтори нақлиётӣ	Корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар аксар вақт бо мушкилоте рӯбарӯ мешаванд, ки бо набудани инфрасохтор алоқаманд мебошанд. Инҳо номукаммалии роҳ, шароити бади таваккуфгоҳҳо ва маконҳои нигоҳдории воситаҳои нақлиёт, нокифоя будани шумораи таваккуфгоҳҳои нақлиётӣ ва ғайра мебошанд.

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Ҳамин тариқ, таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар раванди мураккаб ва бисёрҷабҳа мебошад. Новобаста аз афзалиятҳои марҳилаҳои рушди технологияҳои рақамӣ ва инноватсия, чунин корхонаҳо бо як қатор мушкилоти ҷиддӣ рӯ ба рӯ мешаванд: фарсудашавии парки нақлиёт ва хароҷоти баланди амалиётӣ; норасоии кадрҳои соҳибихтисос; вобастагӣ аз омилҳои беруна. Барои баланд бардоштани рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар муносибати мунтазам, аз ҷумла таҷдиди пойгоҳи моддию техникӣ, ҷорӣ намудани

технологияҳои муосири иттилоотӣ, таҳияи сиёсати самараноки тарифӣ ва тақмили сиёсати кадрӣ зарур аст. Дар баробари ба назар гирифтани таъсири омилҳои берунии иқтисодию қонунгузорӣ, инчунин рушди беамалони инфрасохтори нақлиётӣ низ муҳим аст.

Дар боби дуҷуми диссертатсия – «Ҳолати кунунӣ ва таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон» таҳлили вазъият ва рушди корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ, омилҳои муайянкунандаи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ, моделсозии иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ амалӣ карда шудааст.

Нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар рушди иқтисодиёти мамлакат нақши ҳалкунанда мебозад. Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯи тақсимои маъмурию ҳудудӣ аз 3 вилоят ноҳияҳои тобеи ҷумҳур ва 47 ноҳия, иборат мебошад. Ҳудуди мамлакат 141,4 ҳазор километри мураббаъ мебошад. Мутобиқи маълумоти барӯйхатгирии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон 1-уми январӣ соли 2023 - 10087,4 ҳазор нафар аҳоли зиндагонӣ менамояд.

Аз сабаби он ки объекти тадқиқотии мо корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошад таҳлили вазъи имрӯзаи нишондиҳандаҳои иҷтимоию иқтисодии вилоятро ба мақсад мувофиқ медонем (ҷадвали 4).

Ҷадвали 4. – Нишондиҳандаҳои асосии фаъолияти нақлиётӣ дар вилояти Суғд мутобиқ ба солҳои 2018-2023

Номгӯи нишондиҳандаҳо	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Тамоюли рушд	
							+-	%
Интиқоли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ (млн)	180,7	177,2	197,5	224,8	232,4	273,6	92,9	151,4
Мусофиргардиш (ҳаз.мус.км)	2619,4	2510,5	2605,7	2724,3	3014,5	3802,7	91183,3	145,2
Таъминоти аҳоли бо автомобил ба ҳисоби 1000 нафар аҳоли	56	58	58	58	72	78	22	139,3
Ҳаҷми умумии МН (адад)	44	44	45	46	46	56	12	127,3
Шумораи автобусҳо (адад)	4320	4360	4375	4473	4520	4610	290	106,7
Шумораи нақлиётҳои сабукрав	404	479	488	498	508	595	191	147,3
Шумораи кормандони соҳаи нақлиёт (ҳазор нафар)	16,9	17,1	16,7	17,0	17,4	17,0	0,1	100,1
Музди меҳнати кормандони соҳаи нақлиёт	2044,99	1960,95	1557,65	1922,47	2395,39	2778,72	733	135,9
Хароҷоти аҳоли барои хизматрасонии нақлиёти мусофирбар (хароҷот дар як моҳ, сомонӣ)	12,66	17,02	8,66	9,63	25,13	35,77	23,11	2,8 (мар)
Фондҳои асосии соҳаи нақлиёт (ҳазор сомонӣ)	350054	1134654	1324038	268460	248969	453438	103384	129,5
Маблағгузорӣ дар соҳаи нақлиёт (ҳазор сомонӣ)	1152058	1049319	1084882	1612246	1971309	2912246	1760188	1,5 (мар)

Сарчашма: Омори солонаи вилояти Суғд / Маҷмӯаи омори. – Ҳуҷанд - 2024. [3, С. 276]

Дар баробари ин дар вилояти Суғд ҳиссаи мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ рӯ ба болоравӣ овардааст. Агар соли 2018 дар вилояти Суғд ҳиссаи мусофирбарӣ тавассути автомобилҳо 180,7 млн нафарро ташкил дода бошад, пас дар соли 2023 он ба 273,6 млн нафар баробар шудааст, ки тамоюли рушд ба ин нишондод 72,4 фоизро ташкил медиҳад. Мусофиргардиш дар вилоят дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 145,2 % баробар гардида, таъминоти аҳоли бо автомобил ба ҳисоби 1000 нафар аҳоли дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 139,3 % баробар гардидааст, ки ин аз баланд гардидани некӯаҳволии аҳоли гувоҳӣ медиҳад.

Айни замон дар вилояти Суғд 56 адад муассисаҳои нақлиётӣ мавҷуд буда аз ин (9 адад) ба шаҳри Хучанд, (14 адад) ноҳияи Б. Ғафуров, (7 адад) ноҳияи Конибодом, (5 адад) ноҳияи Ҷ. Расулов, (4 адад) шаҳри Исфара, (3 адад) шаҳри Истаравшан, (2 адад) шаҳри Панҷакент, (4 адад) ноҳияи Ашт, (2 адад) ноҳияи Мастҷоҳ тааллуқ дошта, дар ноҳияи Деваштич, Гулистон, Спитамен, Шаҳристон, Зафаробод ва Айни бошад 1 адади муассисаҳои нақлиётӣ мавҷуд мебошад. Дар вилояти Суғд 398 хатсайр, ки аз он 71 шаҳрӣ, 263 наздишазрӣ, 64 байнишаҳрӣ мебошанд фаъолият мебаранд.

Таҳлилҳои гузаронидашуда нишон медиҳанд, ки ҳамагӣ дар вилояти Суғд дар соли 2023 (273441,8 нафар) нисбат ба соли 2018 (180539 нафар) нишондиҳандаи интиқоли мусофирон (51,5%) зиёд гардидааст. Вазни қиёсии нишондиҳандаи маҳкур дар намуди расм дар поён оварда мешавад. Ҳиссаи зиёдтарини интиқоли мусофирон ба шаҳри Хучанд (36,1%) рост омада, дар ин росто ба ш. Панҷакент (15,19%), Исфара (11,3%), Б. Ғафуров (9,5%), Истаравшан (7,7%), Ҷ. Расулов (7,32%), Конибодом (7,3%), Ашт (2,9%), Спитамен (1,16%), Деваштич (0,53%), Айни (0,34%) Зафаробод (0,29%), Мастҷоҳ (0,261%), Шаҳристон (0,150%) ва Бӯстон бошад (0,004%) интиқоли мусофирон мувофиқ меояд.

Ҷадвали 5. – Вазни қиёсии корхонаҳои нақлиётӣ пешсафи шаҳру ноҳияҳои вилояти Суғд

р/т	Номгӯи корхонаҳо	Минтақаҳо	Ҳаҷми интиқоли мусофир	Вазни қиёсӣ
1.	ҶС «Сорбон»	Хучанд	54200	19,8
2.	ҶДММ «Газелтранс К»		19731,1	7,2
3.	ҶДММ «Газелтранс-сервис»		12319	4,5
4.	ҶС «Сайёр»	Б. Ғафуров	16760	6,1
5.	ҶДММ «Чарх»		6398,5	2,3
6.	ҶДММ «Автомотосервис»		11719,3	4,3
7.	ҶДММ «Соҳиб -транс»	Конибодом	5600	2,04
8.	ҶДММ «МНА №32»	Ҷ. Расулов	14400	5,3
9.	ҶДММ «Шодиёна-Б»		5700	2,1
10.	ҶДММ «Начот»	Исфара	15400	5,6
11.	ҶДММ «МНА №35»		6735	2,5
12.	ҶДММ «Арсенал»		8260	3,02
13.	ҶДММ «Коваи Истаравшан»	Истаравшан	15400	5,6
14.	АО «Даврон»	Панҷакент	41500	15,1

Сарчашма: Маълумотҳои оморӣ Муассисаи давлатӣ “Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ”

Мавриди зикр аст, ки соҳаи нақлиёти мусофирбарии вилоят рӯ ба афзоиш оварда, миқдори минтақаҳои аҳолинишин низ зиёд гардида истодаанд ва ҳолати мазкур талаботи рузафзуни аҳолиро ба хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ зиёд менамояд. Маҳз бо мақсади муайян намудани вазъи интиқоли мусофирон аз ҷониби корхонаҳои нақлиёти мусофирбар зарур мешуморем, ки дар асоси маълумотҳои оморӣ Муассисаи давлатии “Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ” таҳлили вазни қиёсии интиқоли мусофирон гузаронида шавад (ҷадвали 5).

Бо сабаби он, ки номгӯи корхонаҳои нақлиётӣ ба шаҳру ноҳияҳои вилояти Суғд тааллуқдошта зиёд буда, нишондиҳандаҳои гуногунро доро мебошанд, танҳо он корхонаҳое, ки нишондиҳандаҳои назаррас дошта пешсафиро дар ин самт ишғол менамуданд барои таҳлили ҷорӣ ва баҳодихии минбаъда интихоб карда шуданд (расми 2).



Расми 2 – Вазни қиёсии интиқоли мусофирон тавассути нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шаҳру ноҳияҳои вилояти Суғд

Сарчашма: Таҳияи муаллиф

Таҳлили маълумотҳои расм нишон медиҳанд, ки ҳаҷми зиёди интиқоли мусофирон аз ҷониби корхонаи нақлиётӣ “Сорбон” (19,8%), “Даврон” (15,1%), “Газелтранс К” (7,2%), “Сайёр” (6,1%), “Наҷот” (5,6%), “МНА №32” (5,3) ва дигарон кашонида шудааст. Аз ин лиҳоз бо мақсади баҳодихии ҳолати кунунии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ ба интиқоли мусофирон машғулбудаи вилояти Суғд 9 адад корхонаҳои пешсафи соҳаро интихоб намуда тавассути усулҳои баҳодихии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар амалӣ менамоям (ҷадвали 6).

Чадвали 6. – Баҳодиҳии вазъи рақобатпазирии КНАМ

Ниш-ҳо/ корхонаҳо (XI_1)	“Сорбон”	“Газелтранс К”	Газелтранс-сервис”	“Сайёр”	“Автоматосервис”	“МНА №32”	“Наҷот”	Коваи Истаравшан	Даврон	Ҷамъ
	0,95	1,10	1,77	0,89	2,22	6,57	4,65	1,24	0,63	1,41
(XI_2)	2,79	2,06	5,06	2,71	2,23	12,30	7,67	4,30	2,04	2,82
(XI_3)	0,89	0,93	0,94	0,86	0,95	0,93	0,93	0,88	0,89	0,91
Y_1	4,62	4,09	7,78	4,46	5,40	19,80	13,25	6,41	3,56	1,71
($X2_1$)	1,22	0,04	0,57	0,55	9,36	0,43	0,06	0,30	0,13	0,40
($X2_2$)	0,11	0,04	0,18	0,31	0,05	0,19	0,01	0,04	0,05	0,09
($X2_3$)	0,11	0,04	0,24	0,31	0,05	0,40	0,02	0,04	0,03	0,10
Y_2	1,45	0,13	0,99	1,17	9,46	1,02	0,09	0,39	0,21	0,20
($X3_1$)	0,14	0,58	0,42	0,55	0,03	0,06	0,20	0,15	0,23	0,29
($X3_2$)	0,55	1,32	1,25	1,76	0,09	0,11	0,69	1,10	1,14	0,65
($X3_3$)	0,20	1,08	0,51	0,86	0,05	0,06	0,22	0,19	0,41	0,29
Y_3	0,89	2,98	2,18	3,17	0,17	0,24	1,11	1,45	1,78	0,41
($X4_1$)	0,89	0,44	0,55	0,37	0,00	2,25	0,69	0,21	0,16	0,29
($X4_2$)	0,009	0,009	0,008	0,002	0,009	0,007	0,004	0,002	0,002	0,007
($X4_3$)	0,40	0,04	0,08	0,09	0,00	0,00	0,08	0,08	0,01	0,14
Y_4	1,30	0,49	0,64	0,46	0,01	2,26	0,78	0,29	0,18	0,14
Ркн	0,69	0,68	0,98	0,79	1,26	1,95	1,28	0,71	0,48	0,61

Сарчашма: Ҳисоби муаллиф

Ҳамин тавр, аз мавқеи вазъи молиявӣ корхонаҳои интиҳобшуда нишондиҳандаи баландтарро касб намуда, мавқеи самаранокӣ, ғаёлноқӣ ва вазъи илмию техникӣ инчунин меҳнатии онҳо аз меъёри гузошташуда пасттар мебошад. Дар маҷмӯъ вазъи рақобатпазирии соҳа бо назардошти маълумотҳои корхонаҳои интиҳобгардида дар сатҳи паст яъне $0,61 < 1$ қарор дорад.

Яке аз омилҳои муҳими дохилии таъсирунанда ба рақобатпазирии корхона ин ҳолати молиявии онҳо ва мавқеи бозории онҳо (маркетинг) ба ҳисоб мераванд, ки бо истифода аз модели Эдвард Алтман мавқеи молиявӣ ва бо истифода аз индекси Хирфандали Хиршман мавқеи консентратсияи бозории корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарро таҳлил менамоем.

Сатҳи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар мутобиқи модели Алтман чунин баҳо дода шавад (ҷадвали 7).

Ҷадвали 7. – Натиҷаи ҳисоби нишондиҳандаҳои молиявии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои пешсафи вилояти Суғд тавассути модели Алтман

Корхонаҳои нақлиётҳои вилояти Суғд	Натиҷа	Натиҷа
МНА №32	1,73	Рақобатпазирии сатҳи миёна
Газелтранс-сервис	1,37	
Сайёр	1,16	
Наҷот	1,14	
Автоматосервис	1,04	Рақобатпазирии сатҳи паст
Сорбон	0,97	
Газелтранс К	0,94	
Коваи Истаравшан	0,88	
Даврон	0,69	

Сарчашма: Ҳисоби муаллиф дар асоси ҳисоботи молиявии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои пешсафи вилояти Суғд

Натиҷаи таҳлили гузаронидашуда нишон медиҳад, ки фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ ба монанди “МНА №32” (н. Ҷ. Расулов) Газелтранс-сервис (ш. Хучанд), Сайёр (н. Б. Ғафуров), Начот (ш. Исфара) Рақобатпазирии сатҳи миёнаро аз мавқеи молиявӣ касб намуда, рақобатпазирии “Автомотосервис” (н. Б. Ғафуров), “Сорбон”, “Газелтранс К” (ш. Хучанд), “Коваи Истаравшан” (ш. Истаравшан) ва “Даврон” (ш. Панҷакент) дар сатҳи паст қарор дорад

Барои ҳисоби индекси Хирфандали Хиршман маълумотҳои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии пешсафи вилояти Суғдро, ки ҳам нишондиҳандаҳои молиявӣ ва ҳам нишондиҳандаҳои оморӣ интиқоли мусофиронро дар бар мегиранд пешниҳод менамоем (ҷадвали 8).

Ҷадвали 8–Баҳодиҳии сатҳи консентратсияи бозор тариқи индекси Хиршман

Баҳодиҳии консентратсияи бозор дар асоси:		
А. Нишондиҳандаҳои молиявии КНАМ		Натиҷа
ННІ	$37.5^2 + 21.0^2 + 9.4^2 + 9.2^2 + 6.1^2 + 5.7^2 + 5.6^2 + 4.4^2 + 1.1^2$	$2141.8 < 2500$
Б. Нишондиҳандаҳои интиқоли мусофирон		Натиҷа
ННІ	$26.9^2 + 20.6^2 + 9.8^2 + 8.3^2 + 7.6^2 + 7.6^2 + 7.1^2 + 6.1^2 + 5.8^2$	$1549.68 > 1500$

Сарчашма: Ҳисоби муаллиф дар асоси ҳисоботи молиявӣ ва маълумотҳои оморӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ пешсафи вилояти Суғд

Мутобиқи маълумотҳои ҷадвали 8 муҳити рақобатӣ соҳаи нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар асоси нишондиҳандаҳои молиявӣ сатҳи паст рақобатиро касб намуда аз мавқеи нишондиҳандаҳои интиқоли мусофирон сатҳи миёнаро касб менамояд.

Ҷадвали 9. Таснифи омилҳои таъсиркунанда ба рақобатпазирии КНАМ мувофиқи усули PESTLE – таҳлил

Сиёсӣ (Political)	(X)	Иқтисодӣ (Economic)	(X)
Сиёсати давлатӣ дар соҳаи нақлиёт	X ₁	Арзиши хизмат	X ₇
Суботи сиёсӣ дар мамлакат	X ₂	Сатҳи рақобат дар бозор	X ₈
Сиёсати давлатӣ оид ба таҷдиди нақлиёт	X ₃	Сифати хизматрасонӣ	X ₉
Танзими давлатии нарх	X ₄	Дастрасии хизматрасонӣ	X ₁₀
Идоракунии маҳаллӣ	X ₅	Сатҳи сармоягузорӣ	X ₁₁
Созишнома ва шартномаҳои байналмилалӣ	X ₆	Мавсимияти интиқоли мусофирон	X ₁₂
Иҷтимоӣ (Social)		Технологӣ (Technological)	
Сатҳи зиндагонии аҳоли	X ₁₃	Нақлиёти муосир	X ₁₉
Сину соли аҳоли	X ₁₄	Технологияи рақамӣ	X ₂₀
Маданияти иҷтимоии аҳоли	X ₁₅	Технологияи низомӣ беҳатарӣ	X ₂₁
Сатҳи маълумотнокии аҳоли	X ₁₆	Технологияи идоракунии иттилоот	X ₂₂
Шумораи аҳоли	X ₁₇	Технология хизматрасонӣ	X ₂₃
Зичии аҳоли	X ₁₈	Навоварӣ дар хизматрасонӣ	X ₂₄
Ҳуқуқӣ (Legal)		Экологӣ (Environmental)	
Низомӣ иҷозатномадиҳӣ	X ₂₅	Электромобил ва нақлиёти гибридӣ	X ₃₁
Қонунгузории меҳнат	X ₂₆	Камкунии партовҳо	X ₃₂
Қонунгузории экологӣ	X ₂₇	Нобудкунии нақлиёти куҳна	X ₃₃
Қонунгузории зиддимонополӣ	X ₂₈	Пасткунии садо ва ларзиш	X ₃₄
Ҳифзи ҳуқуқи истеъмолкунандагон	X ₂₉	Самаранокӣ энергетикӣ	X ₃₅
Қонунгузории танзими ҳаракат дар роҳ	X ₃₀	Мониторинг ва идоракунии партовҳо	X ₃₆

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Мавриди зикр аст, ки гурӯҳи омилҳои берунии таҳқиқшаванда низ аз гурӯҳи омилҳои мебошанд, ки ба рақобатпазирии КНАМ таъсир мерасонанд, аммо ҳиссаи кадоме аз онҳо таъсирноктар аст равшан набуда, бо мақсади мӯйян намудани дараҷаи таъсиррасонии омилҳо тавассути усули PESTLE – таҳлил гурӯҳбандӣ намудани онҳо ба мақсад мувофиқ аст.

Дар доираи усули зикршуда омилҳо ба 6 гурӯҳ аз ҷумлаи омилҳои сиёсӣ, иқтисодӣ, иҷтимоӣ, технологӣ, ҳуқуқӣ ва экологӣ ҷудо мешаванд. (ҷадвали 9)

Натиҷаҳои назарсанҷиҳои экспертони соҳаро, ки 10 нафар тибқи пурсишнома аз рӯи 36 суол, тавассути усули дар боло зикршуда гурӯҳбанди намуда, марҳила ба марҳила бо истифода аз барномаҳои он-лайнӣ ҳисоби коэффитсиентҳои конкордатсия ва коэффитсиенти Фишборн натиҷаҳоро бо мақсади баҳодиҳии сатҳи таъсири омилҳо ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобили мусофирбар (КНАМ), муайян менамоям.

Барои арзёбии сатҳи мувофиқати ақидаи экспертҳо коэффитсиенти конкордатсияро ҳангоме, ки зинаҳои алоқаманд ҷой доранд истифода менамоям ва бузургии онро тибқи формулаи зерин ҳисоб менамоям.

$$W = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot m^2(n^3 - n) - m \cdot \sum T_i} \quad (1)$$

дар ин ҷо, $S = 289085.5$, $n = 36$, $m = 10$

$$T_i = \frac{1}{12} \cdot \sum (t_i^3 - t_l)$$

L_i – миқдори алоқаҳо дар арзёбии эксперти i -юм, t_l – миқдори унсурҳо дар алоқамандии l -юм барои эксперти i -юм.

$$W = \frac{289085.5}{\frac{1}{12} \cdot 10^2(36^3 - 36) - 10 \cdot 2193.5} = 0.79$$

Натиҷаи ҳисоби $W = 0.79$ аз мавҷудияти дараҷаи баланди мувофиқати ақидаи экспертҳо гувоҳӣ медиҳад.

Барои ноил гардидан ба мақсади мазкур критерияи мувофиқатии Пирсонро тибқи формулаи зерин ҳисоб менамоям:

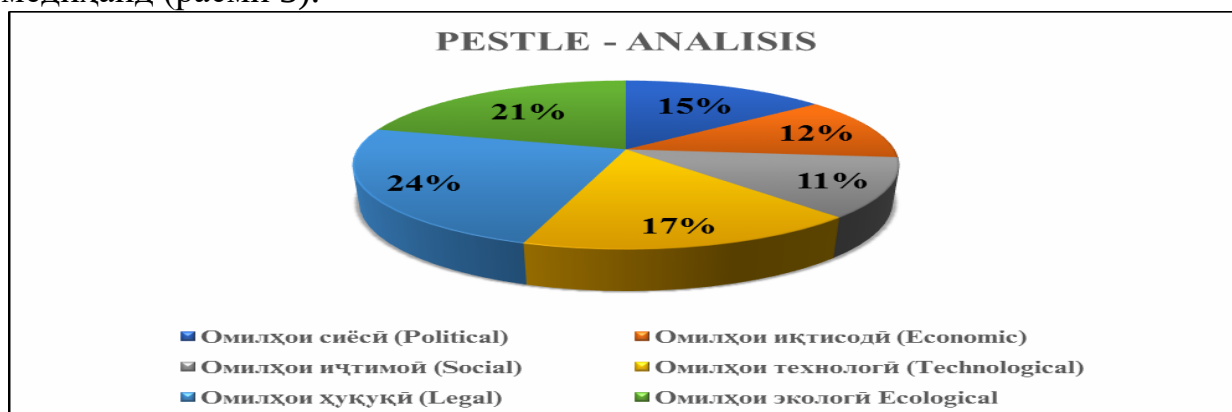
$$\chi^2 = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot mn(n+1) + \frac{1}{n-1} \cdot \sum T_i} \quad (2)$$

$$\chi^2 = \frac{289085.5}{\frac{1}{12} 10 \cdot 36(36+1) + \frac{1}{36-1} 2193.5} = 276.02$$

Натиҷаи ҳисоби χ^2 бо бузургиҳои ҷадвалӣ барои шумораи дараҷаҳои озоди $K = n-1 = 36-1 = 35$ ва ҳангоми дараҷаи муҳимияти додашудаи $\alpha = 0.05$ муқоиса менамоям. Чунон ҷӣ натиҷаи ҳисоби χ^2 , яъне $276.02 \geq$ натиҷаҳои ҷадвалӣ (49.80185) мебошад, онгоҳ $W = 0.79$ – бузургии тасодуфӣ набуда, балки бузургии аз натиҷаҳои ҳисобкуниҳо бадастомада мебошад ва метавонад бо мақсади гузаронидани таҳқиқотҳои оянда истифода гардад.

Ҳисобҳои гузаронидашуда аз он шаҳодат медиҳанд, ки ба рақобатпазирии КНАМ таъсири муҳимро омилҳои ҳуқуқӣ (24.1%), расонида сипас ҳиссаи

омилҳои экологӣ (20.9%), омилҳои технологӣ (17,2%), омилҳои сиёсӣ (14,4%), омилҳои иқтисодӣ (12,1%) ва омилҳои иҷтимоӣ бошанд (11,4%)-ро ташкил медиҳанд (расми 3).



Расми 3. Сатҳи таъсири гурӯҳи омилҳо ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар

Сарчашма: таҳияи муаллиф

Ҳамин тариқ, дар натиҷаи баҳодиҳии гурӯҳи омилҳои муҳими таъсиркунанда ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ба хулосае омадан мумкин аст, ки фаъолияти КНАМ танҳо дар он ҳол ба таври самаранок ба пеш меравад, ки омилҳои зикршуда ба таври дақиқ мавриди омӯзиш қарор дода шуда гурӯҳбандӣ карда шаванд ва сатҳи таъсири онҳо ба фаъолияти корхона баҳо дода шуда ҳам аз хатарҳои мавҷуда ва ҳам эҳтимоли ба таври таъҷилӣ канораҷӯӣ намоянд. Барои баҳодиҳии таъсири омилҳои мавҷуда ба рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар таҳияи модели иқтисодиёи риёзии таъмини рақобатпазирии КНАМ дар шароити иқтисодиёти рақамиро ба мақсад мувофиқ медонем.

Модели иқтисодиёи риёзии таъмини рақобатпазирии КНАМ бо назардошти арзёбии ҳаҷми интиқоли мусофирон чунин намуд дорад:

$$Y = -549,9 - 0,234 \times X_1 + 4,25 \times X_2 - 0,09503 \times X_3 + 84,66 \times X_4 + 0,01116 \times X_5 + 3,516 \times X_6$$

Арзишнокии модели мазкурро бо ёрии бузургии тасодуфии F дорои тақсимои Фишер – Снедекор месанҷем.

Дар ин ҳол $F_{\text{набл}} = 106,47$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.

Асбаски $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2)$ аст, пас фарзияи сифриро рад намуда фарзияи рақобаткунандаро истифода мебарем, ки ба мақсад мувофиқ аст, зеро модели регрессионии бисёрҷабҳа арзишнок аст.

Модели иқтисодиёи риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар бо назардошти гардиши мусофирон намуди зеринро дорад:

Арзишнокии модели мазкурро бо ёрии бузургии тасодуфии F дорои тақсимои Фишер – Снедекор месанҷем.

Дар ин ҳол $F_{\text{набл}} = 110,39$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.

Азбаски $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2)$ аст, пас фарзияи сифриро рад намуда фарзияи рақобаткунандаро истифода мебарем, ки ба мақсад мувофиқ аст, зеро модели регрессионии бисёрҷабҳа арзишнок аст.

Натиҷаи моделсозиро ҷамъбаст намуда, ҳамаи моделҳои коркардашударо дар ҷадвали 10 ҷойгир менамоем.

Чадвали 10. – Моделҳои иқтисодии риёзии таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар

Моделҳо	Моделҳои иқтисодии риёзӣ ва тавсифи омории он
Интиқоли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ, млн. мусофир	$Y = -549,9 - 0,234 \times X_1 + 4,25 \times X_2 - 0,09503 \times X_3 + 84,66 \times X_4 + 0,01116 \times X_5 + 3,516 \times X_6$ $R^2 = 0,99844$, $F_{\text{набл}} = 106,47$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.
Мусофиргардиш, млн. мус. км	$Y = -1,243 + 5,787 \times X_1 + 64,27 \times X_2 - 2,353 \times X_3 - 0,449 \times X_4 + 66,55 \times X_5 + 338,3 \times X_6$; $R_b = 0,99849$; $F_{\text{набл}} = 110,39$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.
Шумораи аҳоли, ҳазор нафар	$Y = 51,797x - 101862$; $R^2 = 0,9974$
Микдори корхонаҳои нақлиётӣ, адад	$Y = 1,2x - 2373,6$; $R^2 = 0,9162$
Шумораи автобусҳо ва нақлиёти сабукрав, адад	$Y = 85,767x - 168600$; $R^2 = 0,9846$
Шумораи кормандони соҳаи нақлиёт, адад	$Y = 0,1317x - 248,94$; $R^2 = 0,9255$
Музди меҳнати кормандони соҳаи нақлиёт, сомони	$Y = 150,75x - 302817$; $R^2 = 0,9749$
Сатҳи рақамикунонӣ дар соҳаи нақлиёт, %	$Y = 3,25x - 6509,8$; $R^2 = 0,9602$
Масофаи миёнаи мусофирбарӣ, км	$Y = 0,6926x - 1386,2$; $R^2 = 0,9362$

Сарчашма: Ҳисоби муаллиф.

Дар асоси моделҳои иқтисодии риёзии таъмини рақобатпазирӣ КНАМ нишондиҳандаҳоро барои давраи то соли 2030 пешгӯӣ менамоем (чадвали 19).

Чадвали 11 - Пешгӯии нишондиҳандаҳои тавсифдиҳандаи таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар

Нишондиҳандаҳо	Солҳо					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Интиқоли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ, млн. мусофир	283,0	292,1	301,2	310,2	319,3	331,8
Мусофиргардиш, млн. мус. км	4616,8	4967,3	5330,5	5706,2	6094,5	6561,7
Шумораи аҳоли, ҳазор нафар	3026,9	3078,7	3130,5	3182,3	3234,1	3285,9
Микдори корхонаҳои нақлиётӣ, адад	57	58	59	61	62	63
Шумораи автобусҳо ва нақлиёти сабукрав, адад	5078	5164	5250	5335	5421	5507
Шумораи кормандони соҳаи нақлиёт, адад	17,8	17,9	18,0	18,1	18,3	18,4
Музди меҳнати кормандони соҳаи нақлиёт, сомони	2451,8	2602,5	2753,3	2904	3054,8	3505,5
Сатҳи рақамикунонӣ дар соҳаи нақлиёт, %	71	75	78	81	84	88
Масофаи миёнаи мусофирбарӣ, км	16,3	17,0	17,7	18,4	19,1	19,8

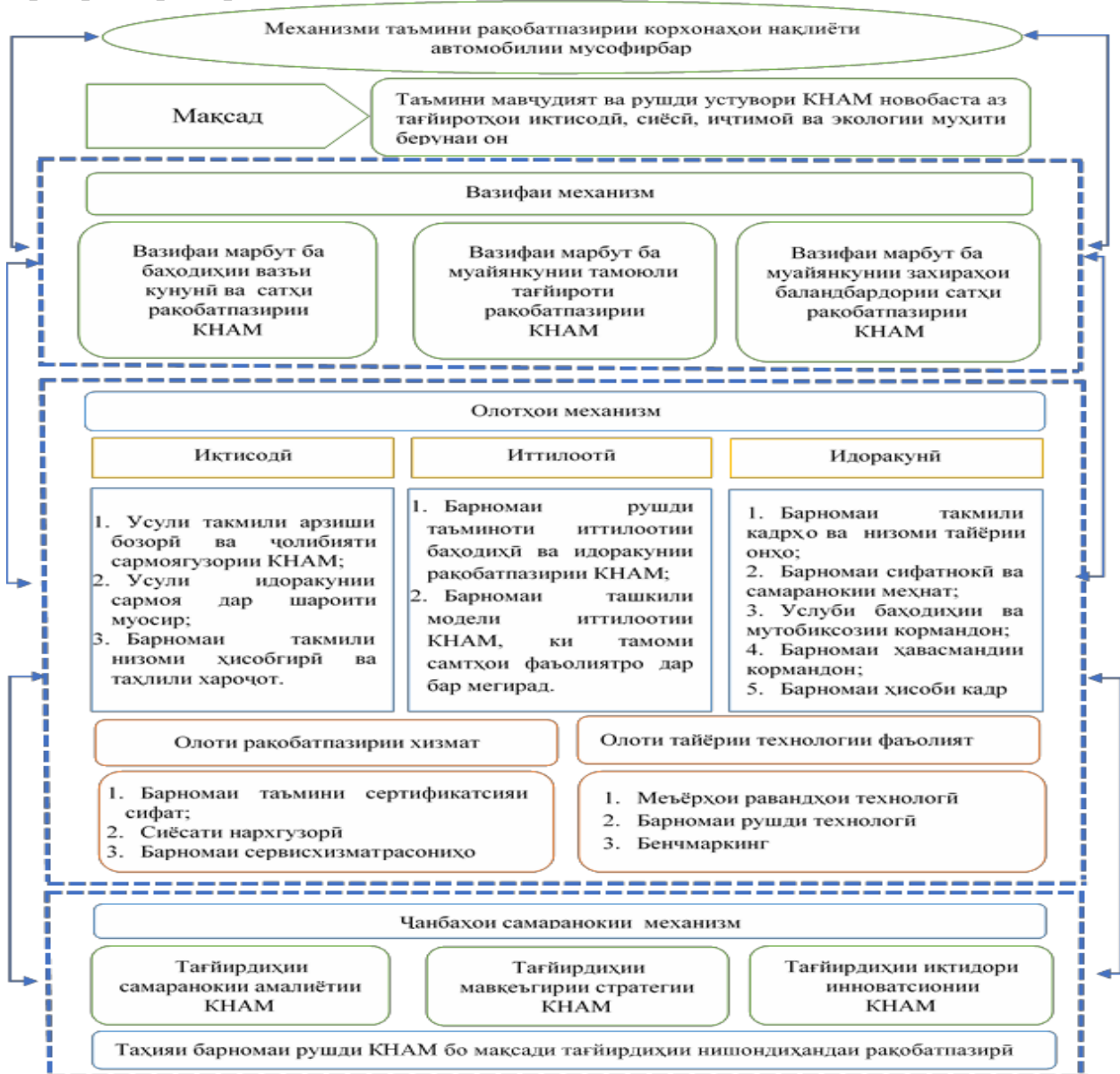
Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Ҳамин тариқ, натиҷаи пешгӯии нишондиҳандаҳои тавсифдиҳандаи таъмини рақобатпазирӣ КНАМ имкон медиҳанд, ки чорабиниҳои муфид оид ба рушди нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва рақобатпазирӣ он таҳия гарданд.

Дар боби сеюми диссертатсия – «Самтҳои асосии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодӣ рақамӣ» ташаккули механизмҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар, интихоби механизми муносиби таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар ва самтҳои афзалиятноки таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар вилояти Суғд амалӣ карда шудаанд.

Дар шароити муносири иқтисодӣ бо мақсади таъмин ва баландбардории рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар таҳияи механизми мукамал ва мушаххаси пешбурди фаъолияти молиявӣ хоҷагидорӣ бо назардошти ба инобат гирифтани таъсири омилҳои таъсиркунанда ба фаъолияти ин гуна корхонаҳо зарур аст.

Сохтори умумии механизми таъмини рақобатпазирии КНАМ намуди зеринро дорад (расми 4).

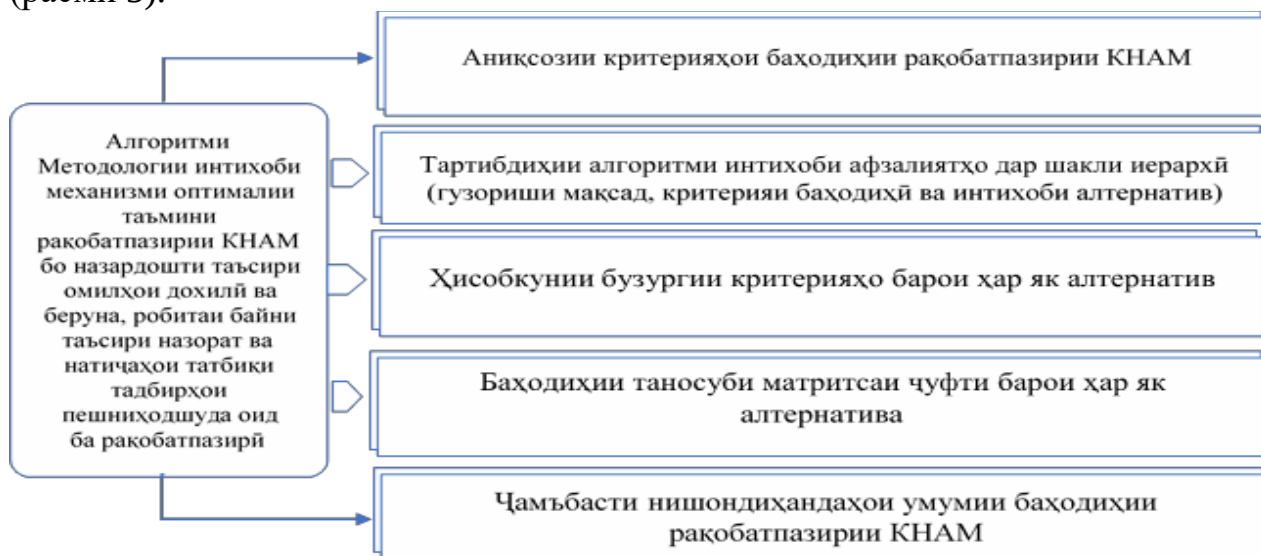


Расми 4. Механизми таъмини рақобатпазирии КНАМ

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Самаранокии истифодабарии олотҳои зикргардида барои таъмини рақобатпазирии КНАМ аз тағйирёбии самаранокии амалиётӣ, мавқеъгирии стратегӣ ва тағйирдиҳии нишондиҳандаи интегралӣ рақобатпазирӣ вобастагии мустақим дорад.

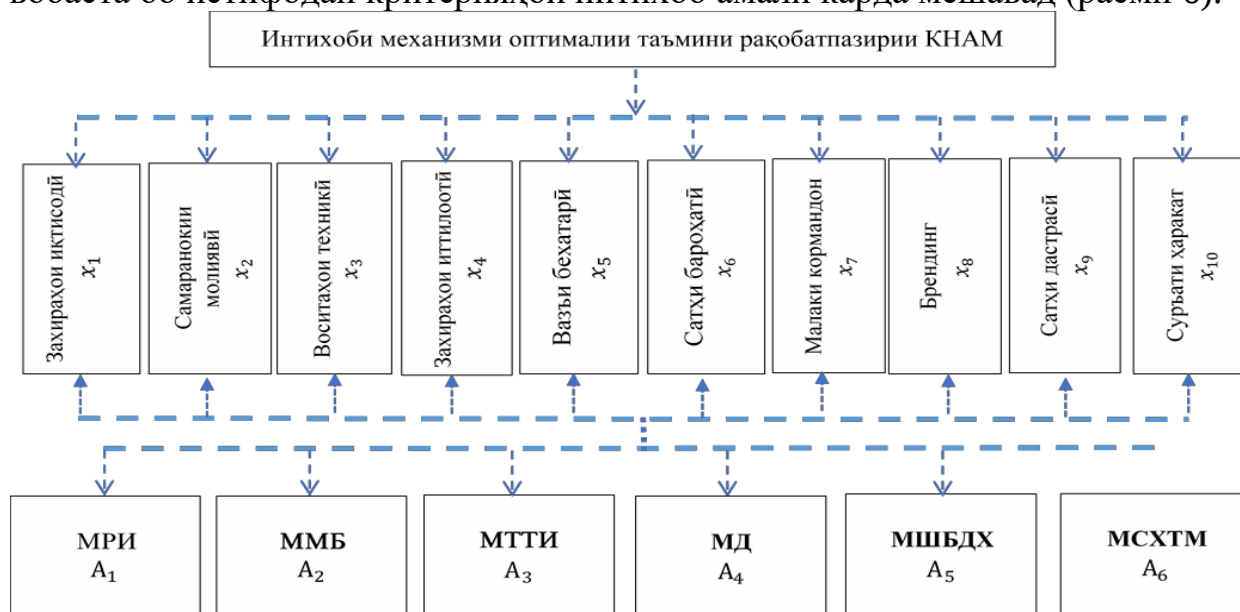
Дар низоми иқтисодиёти рақамӣ бо мақсади амалӣ намудани марҳилаи интихоби механизми оптималии таъмини рақобатпазирии КНАМ, зарурияти истифодаи усули таҳлили матритсавии иерархии Томас Саатӣ (Thomas Matrix Hierarchical Method) буда метавонад. Бо мақсади татбиқи усули зикршуда марҳилаҳои истифодаи онро тариқи алгоритми зерин ба расмият медарорем (расми 5).



Расми 5. Алгоритми интихоби механизми оптималии рақобатпазирии КНАМ бо усули иерархӣ

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Бояд қайд намуд, ки интихоби самтҳои баҳодихии рақобатпазирии нақлиёти мусофирбарӣ дар намуди вариантҳои гуногун ташаккул ёфта, он вобаста бо истифодаи критерияҳои интихоб амалӣ карда мешавад (расми 6).



Расми 6. Критерияҳои интихоби самтҳои рақобатпазирии нақлиёти мусофирбар
Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Дар асоси тартиботи иерархияи матраҳгардида, экспертон ба алтернавиҳои пешниҳодгардида ҳолгузори менамоянд, то он ки ба рақобатпазирӣ намуди нақлиёти мусофирбар баҳои объективона гузошта шавад.

Барои ба таври муфассал мушоҳида намудани ҳиссаи механизмҳои алтернативии пешбинишудаи таъмини рақобатпазирӣ КНАМ расми навбатӣ (расми 7) пешниҳод карда мешавад.



Расми 7. Ҳиссаи механизмҳои алтернативии таъминоти рақобатпазирӣ КНАМ

Ҳамин тавр, бояд қайд намуд, ки татбиқи усулҳои иқтисодӣ риёзӣ, аз ҷумла МАИ, барои муайян намудани рақобатбардошти КНАМ ва баҳодиҳии объективии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ тавассути истифодаи омилҳои таъминоти рақобатпазирӣ субъектони хоҷагидорӣ имконият медиҳад, самтҳои афзалиятноки таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар вилояти Суғд муайян карда шаванд.

Яке аз самтҳои истифодаи инноватсия дар самти нақлиёти мусофирбар тавассути татбиқи низми автоматикунонидашудаи идоракунӣ ба назардошти рушди аутсорсинг низ асос ёфтааст. Корхонаҳои нақлиёти метавонанд ба ширкати аутсорсинг хизматрасониҳои вобаста ба баҳисобгирӣ, таъмини барномавӣ, логистика, муносибатҳои рекламавӣ, инчунин хизматрасониҳои дастгирии ҳуқуқӣ, таъминоти иттилоотӣ ва машваратии мизочонро пешниҳод намоянд.

Механизми инноватсионии таъмини рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар барои ҷорӣ намудани технологияи муосир, оптималикунонии раванди бизнес, баланд бардоштани сифати хизматрасонӣ, самаранокӣ иқтисодӣ, рушди устувор, мутобиқшавӣ ба тағйироти бозор ва навоариҳо дар низми кадрӣ он оварда мерасонад.

Мавриди зикр аст, ки манфиатҳои унсурҳои механизми инноватсионии таъмини рақобатпазирӣ КНАМ-ро аз нуқтаи назари манфиатҳои корхона ва аз

нуқтаи назари манфиатҳои мусофирон баҳогузори намудан мумкин аст (расми 8).

Маврид ба ёдоварист, ки дар шароити муосир усули муҳими инноватсионии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар истифодаи самараноки низоми моҳворагии навигатсионӣ мебошад.

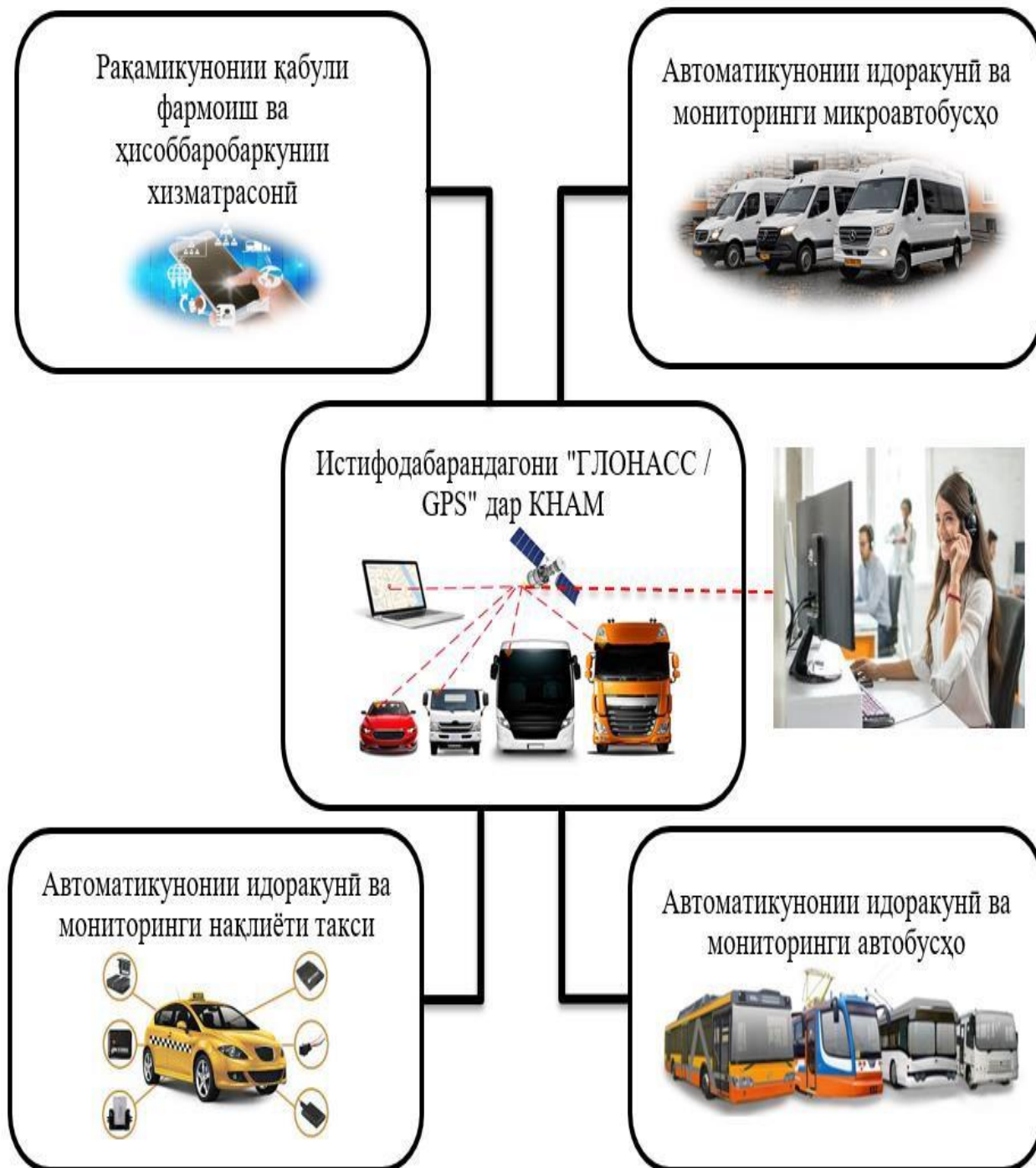


Расми 8. Самараи унсурҳои механизми инноватсионии таъмини рақобатпазирӣ
Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Айни ҳол дар саросари ҷаҳон низомҳои навигатсионии минтақавӣ ва байналмилалӣ мавҷуданд, ки барои оптимизатсионии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ нақши муҳим доранд.

Барои соҳаи нақлиёти автомобилӣ мусофирбар аз қабili автобусҳо, микроавтобусҳо, троллейбусҳо, такси ва дигар хизматрасониҳо (расми 20) қорбарӣ аз низомҳои GPS ва GLONASS метавонад дар ҳамаи марҳилаҳо самаранокӣ, беҳатарӣ ва сатҳи хизматрасониро ба таври назаррас баланд бардорад. Бахусус дар самтҳои идоракунии мониторинг, барномасозӣ, таҳияи ҷадвалҳо ва речаҳои хатсайрҳо, ҳифзи таъмини беҳатарӣ, идоракунии кадрҳо, пешгирии сарфи ғайримаксадноки сӯзишворӣ, назорати техникаи нақлиёт

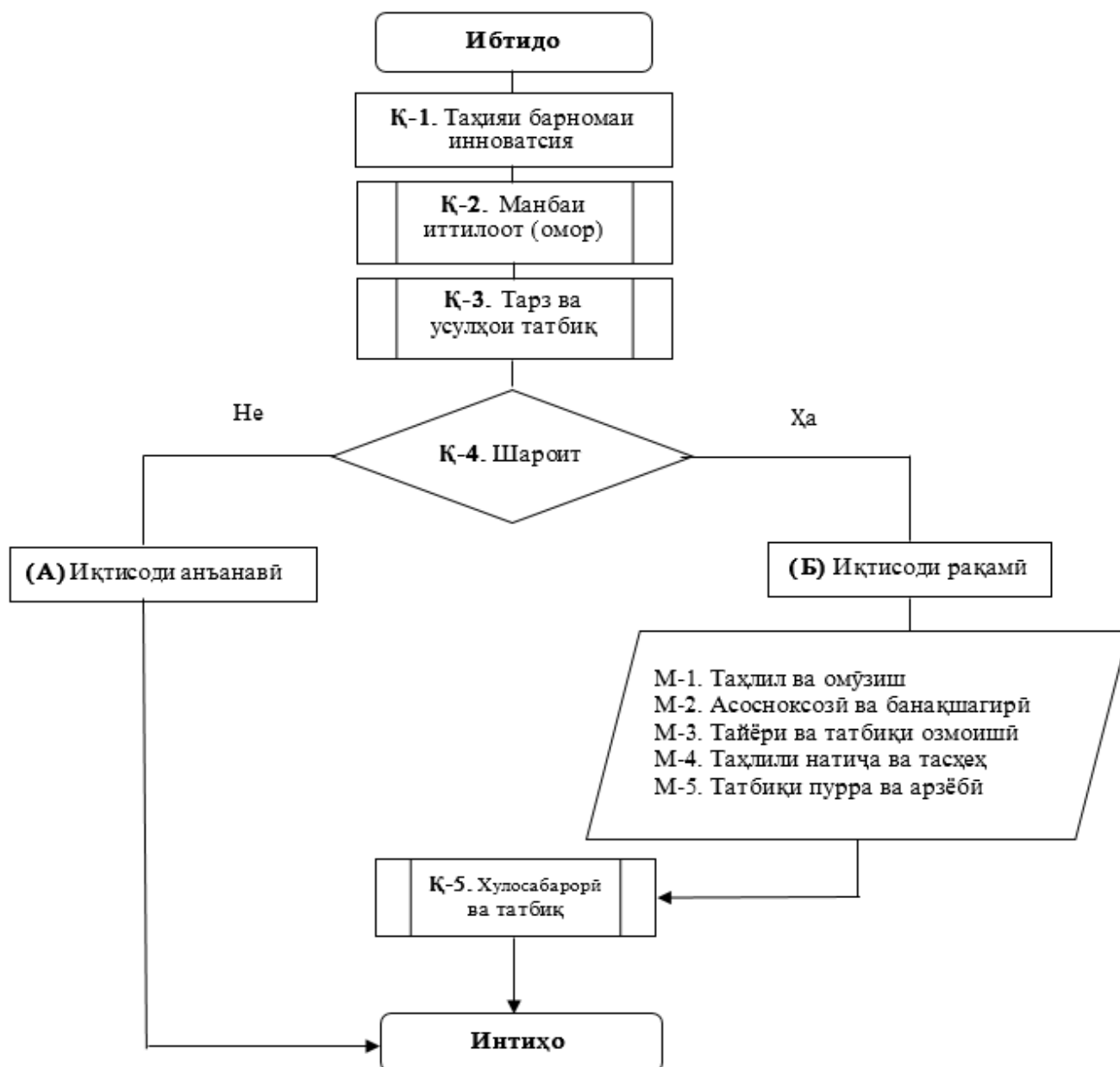
тавассути воситаҳои хабардиҳандаи ҳушманд, баҳисобгирӣ ва ҳисоботдиҳӣ, таҳлил ва рушди стратегияи пешрафт ва ғайра истифода намудани низоми зикршуда ба мақсад мувофиқ мебошад.



Расми 9. Истифодабарандагони "ГЛОНАСС / GPS" дар корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Бо мақсади татбиқи низоми моҳвораии **GPS** ва **ГЛОНАСС** дар фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар алгоритми татбиқи он, ки ба принципҳои идоракунӣ инноватсия, муносибати системавӣ ва идоракунӣ лоиҳа асос ёфтааст оварда мешавад. Алгоритми мазкур универсалӣ буда, ба татбиқи ҳама гуна навоариҳои технологӣ мутобик карда мешавад (расми 10).



Расми 10. Алгоритми татбиқи инноватсия дар фаъолияти КНАМ

Сарчашма: Таҳияи муаллиф.

Истифодаи алгоритми дар расми 10 овардашуда аз қадамҳои таҳияи барномаи инноватсия, қадами манбаи иттилоот, қадами тарз ва усулҳои татбиқ, шароити татбиқ, марҳилаҳои татбиқ ва қадами хулосабарорӣ ва татбиқи ниҳой иборат мебошад.

Ҳамин тариқ, ҳангоми татбиқи барномаи инноватсионӣ дар фаъолияти КНАМ бо мақсади беҳтаргардонии ҷанбаҳои ташкилӣ, ҳуқуқӣ, иқтисодӣ, баҳисобгирии он ва бо ин васила баланд шудани сифати хизматрасонии нақлиёт дар низоми нақлиёти автомобилӣ мусофирбар кумак мерасонад.

ХУЛОСА

Натиҷаҳои асосии таҳқиқот

1. Муайян гардидааст, ки равишҳои классикӣ ва неоклассикӣ ба механизми табиӣ ва математикӣ барои танзими бозор асос ёфта, равишҳои институтсионалӣ ва системавӣ таъсири сохторҳои иҷтимоӣ ва низомҳои глобалиро меомӯзанд. Равиши стратегӣ тағйирот ва стратегияҳои рақобатро дар

шароити муосир баррасӣ карда, равиши иқтисодиёти рақамӣ бошад ба таҳаввулоти технологӣ ва рақамикунонии соҳаҳои иқтисодӣ тавачҷӯх зоҳир менамояд. Мавриди ба ёдоварист, ки доир ба таҳқиқоти назарияи рақобат мактабҳои иқтисодӣ ба монанди мактаби амрикоӣ, англисӣ, скандинавӣ, шӯравӣ ва муосир мавҷуд мебошанд [1-М,6-М, 8-М].

2. Дар натиҷаи таҳқиқот ба мо маълум гардид, ки рақобатпазирӣ аз нуқтаи назари тақсимои ба сатҳҳои ба ҳам алоқаманд ҷудо мешавад. Рақобатпазирӣ ба сатҳи инфиродӣ, микросатҳ, мезосатҳ, макросатҳ ва гипермакросатҳ ҷудо мешавад, ки дар расми зерин инъикос гардида дар кадом самтҳои фаъолияти хоҷагидорӣ мансуб будани онҳо оварда шудааст [2-М,7-М,8-М].

3. Ба ақидаи муаллиф дар зери мафҳуми рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар қобилияти қонёгардонии талаботи мизоти тавассути интиқоли миқдорӣ ва сифатӣ муайян, ки мавқеи хосро дар бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ бо назардошти гирифтани фоидаи зиёд ишғол менамоянд, фаҳмида мешавад. Таъминоти рақобатпазирӣ хизматрасонии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити муосир бидуни рақамигардонӣ ғайриимкон аст [3-М, 7-М, 14-М].

4. Иқтисоди рақамӣ - низоми ташкилию иқтисодист, ки ба технологияҳои рақамӣ асос ёфта, танҳо бо татбиқи технологияҳои иттилоотӣ алоқаманд набуда, ҳамзамон бизнес-равандҳоро тавассути интернет ва технологияҳои пешрафтаи муосири рақамӣ ташаккул медиҳад. Рақамисозӣ раванди воридшавии технологияҳои рақамӣ дар соҳаҳои гуногуни ҷомеа ва табдили ҳама гуна равандҳои тичоратӣ, амалиёт, хизматрасонӣ дар формати рақамӣ мебошад. Рақамикунонӣ раванди иқтисодӣ буда, моделҳои фаъолияти самараноки корхонаҳо, тағйиротҳои инноватсионӣ, ҷаҳонбинии рақамӣ, ва муносибатҳои иқтисодии истифодаи технологияҳои муосирро дар бар мегирад [7-М,8-М,16-М].

5. Муайян карда шудааст, ки усулҳои таҳлил аз рӯи тарзи баҳодихӣ, тарзи инъикоси натиҷаҳои ниҳонӣ, қабули қарорҳои идоракунӣ, объекти баҳодихӣ ва аз рӯи мақсади баҳодихӣ гурӯҳбандӣ карда мешаванд. Усулҳо ва нишондиҳандаҳоро бо назардошти стратегияи устувории молиявӣ ва стратегияи мавқеъгирӣ гурӯҳбандӣ намудем, ки бо мақсади баҳодихии сатҳи рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар истифода намудани онҳо ба мақсад мувофиқ мебошад [2-М, 4-М, 15-М].

6. Бо рушди технологияҳои рақамӣ ва афзоиши рақобат дар бозори нақлиёти автомобилӣ, корхонаҳои мусофирбар ба зарурати рақамикунонӣ рӯ ба рӯ шудаанд. Рақамикунонӣ на танҳо равандҳои кориро автоматӣ месозад, балки сатҳи хизматрасониро беҳтар намуда, самаранокии фаъолияти ширкатҳоро баланд мебардорад. Рақамикунонӣ марҳилаи нави автоматикунӣ ва иттилоотонии фаъолияти иқтисодӣ ва идоракунӣ давлатӣ мебошад. Ин раванди гузариш ба технологияи рақамӣ мебошад, ки на танҳо ба истифода барои ҳалли муаммоҳои истехсолот, идоракунӣ ахборот, алоқа ва технологияҳо асос ёфтааст балки инчунин бо ёрии онҳо ҷамъоварӣ ва таҳлили маълумот бо мақсади пешгӯии вазъият, оптимизатсияи равандҳо ва хароҷот, ҷалби контрагентҳои нав ва ғайра амалӣ карда мешавад [1-М,11-М,15-М].

7. Ҷанбаҳои асосии инноватсионии онлайн-платформаҳои нақлиётӣ аз инҳо иборатанд: Автоматизатсия ва рақамикунонӣ – платформаҳо бо технологияҳои зехнӣ сунъӣ роҳҳои беҳтар ва босуръати хизматрасониро муайян мекунанд. Таъмини шаффофияти бозори хизматрасонӣ – ҳамаи пардохтҳо тавассути системаҳои электронии бонкӣ анҷом дода мешаванд, ки ин ба кам кардани иқтисоди пинҳонӣ мусоидат мекунад. Самаранокии захираҳо – тавассути тақсимои дурусти нақлиёт, масрафи сӯзишворӣ ва вақт коҳиш дода мешавад [2-М, 12-М, 14-М].

8. Дар вилояти Суғд ҳиссаи мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ рӯ ба болоравӣ овардааст. Агар соли 2018 дар вилояти Суғд ҳиссаи мусофирбарӣ тавассути автомобилҳо 180,7 млн нафарро ташкил дода бошад, пас дар соли 2023 он ба 273,6 млн нафар баробар шудааст, ки тамоюли рушд ба ин нишондод 72,4 ҷузъро ташкил медиҳад. Мусофиргардиш дар вилоят дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 145,2 % баробар гардидааст. Таъминоти аҳоли бо автомобил ба ҳисоби 1000 нафар аҳоли дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 139,3 % баробар гардидааст, ки ин аз баланд гардидани неқӯаҳволии аҳоли гувоҳӣ медиҳад. Ҳаҷми умумии муассисаҳои нақлиётӣ дар вилояти Суғд нисбат ба соли базисӣ 127,3% баробар гардидааст. Шумораи автобусҳо дар вилоят ба 106,7% ба шумораи нақлиёти сабукрав бошад ба 147,3 % баробар гардидааст. Шумораи кормандони соҳаи нақлиёт дар соли 2023 ба 17000 нафар расида нисбат ба соли 2018 ба 100,1% баробар гардидааст. Музди меҳнати кормандони соҳаи нақлиёти ҳам рӯ ба болоравӣ дошта дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 135,9% баробар гардидааст. Хароҷоти аҳоли барои хизматрасонии нақлиётӣ мусофирбар дар соли 2023 нисбат ба соли 2018, 2,5 маротиба афзудааст. Фондҳои асосии соҳаи нақлиёт дар давраи таҳлилӣ ба 129,5 баробар гардидааст. Маблағгузорӣ дар соҳаи нақлиёт дар соли 2023 нисбат ба соли 2018 ба 150% баробар гардидааст [1-М, 6-М, 13-М, 17-М].

9. Натиҷаи таҳлили гузаронидашуда нишон медиҳад, ки фаъолияти корхонаҳои нақлиётӣи автомобилӣ ба монанди “МНА №32” (н. Ҷ. Расулов) Газелтранс-сервис (ш. Хучанд), Сайёр (н. Б. Ғафуров), Наҷот (ш. Исфара) Рақобатпазирии сатҳи миёнаро аз мавқеи молиявӣ касб намуда, рақобатпазирии “Автомотосервис” (н. Б. Ғафуров), “Сорбон”, “Газелтранс К” (ш. Хучанд), “Коваи Истаравшан” (ш. Истаравшан) ва “Даврон” (ш. Панҷакент) дар сатҳи паст қарор дорад. Расми нишондиҳандаҳои мазкур шакли зеринро мегирад [3-М, 8-М, 14-М, 18-М].

ТАВСИЯҲО ОИД БА ИСТИФОДАИ АМАЛИИ НАТИҶАҲО

1. Дар кишварҳои пешрафта, рақамикунонӣ дар соҳаи нақлиёт тавонист ба тариқи инқилобӣ навовариву беҳбудии амалиро барои мизочон пешкаш намояд. Масалан: Uber ва Bolt – низоми пурра рақамӣ, ки фармоиши нақлиётро тавассути барномаҳои мобилӣ таъмин менамояд; China’s Didi Chuxing – истифодаи технологияҳои зехнӣ барои оптимизатсияи ҳаракат ва кам кардани вақти интизорӣ; Yandex.Taxi дар Русия – автоматизатсия ва таҳлили маълумоти бозорӣ барои беҳтар кардани хизматрасонӣ. Yandex – Taxi соли 2011 таъсис ёфта, яке аз бузургтарин платформаҳои фармоиши нақлиёт дар кишварҳои пасошӯравӣ гардид. Дар соли 2020, он бо Uber - Russia муттаҳид шуда,

фаъолияти худро васеъ намудааст. Платформаи Yandex –Taxi тавонист дар аксари кишварҳои ИДМ, аз ҷумла Русия, Қазоқистон, Белорус, Ўзбекистон, Арманистон, Озарбойҷон ва Қирғизистон, мавқеи устувор пайдо кунад. Рушди иқтисоди рақамӣ ва густариши технологияҳои иттилоотӣ ба тағйироти кулӣ дар соҳаи нақлиёт ва логистика оварда расонидааст. Платформаҳои рақамии, ба монанди Didi - Chuxing, Yandex - Taxi, Uber ва Bolt, ки дар боло мушаххас таҳлил кардем, на танҳо низоми мусофиркашониро осонтар ва самараноктар кардаанд, балки ба рушди иқтисоди миллӣ низ таъсири назаррас расонидаанд [4-М, 9-М, 10-М].

2. Бо мақсади мӯйян намудани дараҷаи таъсиррасонии омилҳо тавассути усули PESTLE – таҳлил гурӯҳбандӣ намудани онҳоро ба мақсад мувофиқ медонем. Дар доираи усули зикршуда омилҳо ба 6 гурӯҳ аз ҷумлаи омилҳои сиёсӣ (Political), иқтисодӣ (Economic), иҷтимоӣ (Social), технологӣ (Technological), ҳуқуқӣ (Legal) ва экологӣ (Ecological) ҷудо карда мешаванд [5-М, 10-М, 13-М, 16-М].

3. Баҳодиҳии муҳити рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар (КНАМ) ҷанбаҳои мухталифи илмӣ ва амалиётиро дар бар мегирад. Дар ин самт барои муайян кардани мавқеи КНАМ дар бозор ва таҳияи стратегия самаранок барои рақобатпазирии он муҳим аст. Имкониятҳои ҳавасмандкунӣ дар КНАМ бояд бо назардошти шароити иқтисодӣ ва фарҳангии маҳаллӣ, инчунин ниёзҳои кормандон таҳия карда мешаванд. Низоми ҳавасмандии дуруст тархрезӣшуда метавонад ҳам сифати хизматрасониро баланд бардошта, ҳам фаъолнокии кормандонро афзоиш диҳад [1-М, 8-М, 11-М, 14-М, 17 -М];

4. Баҳодиҳии дастгирии сохторӣ, идоракунӣ ва иттилоотӣ рақамӣ дар корхонаҳои нақлиёти мусофирбар барои баланд бардоштани самаранокӣ фаъолият, сифати хизматрасонӣ ва қаноатмандии мизочон хеле муҳим аст. Ҳамоҳангсозии чунин ҷанбаҳо имкон медиҳад, ки на танҳо сифати хизматрасонӣ баланд бардошта шавад, балки сатҳи рақобатпазирии корхона низ афзоиш ёбад. Татбиқи стратегияҳои пешқадами идоракунӣ ва истифодаи технологияҳои рақамӣ барои расидан ба ин мақсад заминаи мусоид мебошад. Тадбирҳо оид ба арзёбии таъмини рақобатпазирӣ дар КНАМ бояд ба таври комплексӣ таҳия шуда, ҳам ба муҳити дохили корхона (низомии молия, санъати идоракунӣ, иқтисодии кадрӣ) ва ҳам ба муҳити берунии он (мизочон, рақибон, бозор) равона карда шавад [2-М, 12-М, 15-М, 18-М].

5. Корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ метавонанд ба аутсорсинг баҳисобгирии муҳосибӣ, дастгирии технологияи инноватсионӣ, логистика, маркетинг ва таблиғ, инчунин хизматрасониҳои дастгирии мизочонро интиқол диҳанд. Маврид ба ёдоварист, ки дар шароити муосир усули муҳими инноватсионии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар истифодаи самаранокӣ низоми моҳворагии навигатсионӣ мебошад. Айни ҳол дар саросари ҷаҳон низомҳои навигатсионии минтақавӣ ва байналмилалӣ мавҷуданд, ки барои оптимизатсияи фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ нақши муҳим доранд. Низоми мазкур барои беҳтар намудани идоракунӣ воситаҳои нақлиёт, беҳтар кардани хатсайрҳо, кам кардани хароҷот

ва беҳтар кардани сифати хизматрасонӣ кӯмак мекунад [3-М,6-М, 9 – М, 10-М].

6. Ҳар як меъёри тақсимгардида аз зеркатегорияҳо иборат мебошад. Ҳамзамон татбиқи навоарӣ аз мушкилот холи набуда, аз мушкилоти маъмурию идоракунӣ, технологӣ ва субъективӣ иборат мебошад. Одатан ду марҳилаи раванди инноватсиониро чудо менамоянд: тадқиқоти бунёдӣ ва татбиқӣ. Аз ин лиҳоз барои корхонаҳои нақлиёти автомобилии вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон дар раванди татбиқи инноватсия ва рақамикунонии фаъолият марчашмаҳои молиявӣ маблағгузорӣ шарикӣ бахши давлатию хусусиро муносиб медонем. Тадқиқоти бунёдӣ ба рушди донишҳои креативӣ нигаронида шудааст. Тадқиқоти татбиқӣ барои тайёрии технологии истехсолот ва омодагии ташкилию иқтисодӣ равона гардидааст [4-М,7-М,12-М, 17-М].

7. Ҳарчанд онлайн-платформаҳои нақлиётӣ ба иқтисоди миллӣ таъсири мусбӣ мерасонанд, истифодабарии онҳо бо баъзе мушкилот низ рӯбарӯ ҳастанд: Мушкилоти қонунгузорӣ – дар баъзе кишварҳо талаботи қатъӣ барои танзими фаъолияти ин ширкатҳо мавҷуд аст; Таъмини беҳатарии мусофирон ва ронандагон – масъалаи муҳофизати ронандагону мусофировн аз ҳодисаҳои номатлуб; Танзими нархгузорӣ – баъзе платформаҳо нархҳоро ба таври автоматӣ тағйир медиҳанд, ки ба муштариён таъсири манфӣ мерасонад; Таъсир ба тақсими анъанавӣ – бисёр ронандагони тақсими маъмулӣ бо сабаби рақобати саҳт зарар мебинанд [5-М,8-М,14-М, 18-М].

8. Дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон истифодаи низомҳои моҳворагии GPS ва ГЛОНАСС ба мақсад мувофиқ мебошанд, зеро ин ҳар ду низоми низоми моҳворагӣ хусусияти глобалӣ ва умумикуравӣ истифодаро доро мебошанд. Мавриди қайд аст, ки тавассути татбиқи низомҳои моҳворагии GPS ва GLONASS ба натиҷаҳои зерин ноил гардидан мумкин аст: самаранокии иқтисодӣ - кам кардани хароҷоти ҷорӣ соҳаи нақлиёт; самарайи ташкилӣ – муҳайё намудани низоми ягонаи идоракунӣ; самарайи иҷтимоӣ - баланд бардоштани сифати хизматрасониҳо ва таъмини беҳатарии нақлиёт; таъмини амният - ташкили низоми мутамаркази иттилоотӣ идоракунӣ; самарайи тичоратӣ - гирифтани даромад аз фаъолияти низоми иттилоотӣ ба манфиати ташкилотҳои хусусӣ ва шаҳрвандон. Бо мақсади татбиқи низоми моҳворагии GPS ва ГЛОНАСС дар фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилии мусофирбар алгоритми татбиқи он, ки ба принципҳои идоракунӣ инноватсия, муносибати системавӣ ва идоракунӣ лоиҳа асос ёфтааст оварда мешавад. Алгоритми мазкур универсалӣ буда, ба татбиқи ҳама гуна навоариҳои технологӣ мутобиқ карда мешавад [1-М,6-М,15-М, 16-М].

РҶҲАТИ САРЧАШМАҲОИ ИСТИФОДАШУДА

[1]. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Маҷлиси Намояндагони Ҷумҳурии Тоҷикистон. 27.12.2024. www.president.tj.

[2]. Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года.

[3]. Омори солони вилояти Суғд. -Хучанд, 2024 - 431с

[4]. Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 – 89с.

ИНТИШОРОТ АЗ РЀЙИ МАВЗУИ ДИССЕРТАТСИЯ

А) Интишорот дар маҷаллаҳои тақризшаванда, ки аз ҷониби ҚОА -и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тавсия шудаанд:

[1-М]. Баротов Ҳ. А. Баҳодиҳии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар / Ҳ. А. Баротов // Паёми Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. – 2021. – №. 2(36). – Р. 67-71. – EDN OZWZCN.

[2-М]. Баротов Ҳ. А. Омилҳои таъсиррасон ба рақобатпазирии сохтори соҳибкорӣ нақлиёти мусофиркаш ва усулҳои таҳлили он / Ҳ. А. Баротов // Паёми Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. – 2021. – №. 3(37). – Р. 37-40. – EDN VKCHQU.

[3-М]. Баротов Ҳ.А. Баҳодиҳии вазъи кунунӣ ва рушди соҳаи нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар Ҷумҳурии Тоҷикистон / Ҳ.А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. – 2025. – №. 2. – Р. 194-202. – EDN NKMRNY.

[4-М]. Баротов Ҳ.А. Арзёбии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити муосир / Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Паёми Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. – 2025. – №. 1(56). – EDN DYUPYO.

[5-М]. Баротов Ҳ. А. Баҳодиҳии вазъи кунунии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд [Текст] / Ҳ. А. Баротов, П.Д. Хоҷаев // Номаи Донишгоҳи давлатии Хуҷанд ба номи академик Б. Гафуров, Хуҷанд, 2025. № 1.-С.41-47.

[6-М]. Баротов Ҳ.А. Особенности и проблемы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики / Ҳ.А. Баротов, П.Д. Хоҷаев // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2025. – № 7. – С. 80-87. – EDN BSLCDH.

[7-М]. Баротов Ҳ.А. Рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ / Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Иқтисодиёти Тоҷикистон. – 2025. – №. 3. – Р. 182-193. – EDN JPOTFG.

Б) Мақолаҳои илмӣ дар дигар нашрияҳо ҷопшуда:

[8-М]. Баротов Ҳ.А. “Некоторые особенности оказания услуг пассажирского транспорта на основе инновационной подхода” [Текст] / Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Конференсияи байналхалқии илмӣ-амалӣ дар мавзӯи “Тоҷикистон ва ҷаҳони муосир: муаммоҳои мубрами рушди иқтисодиёти инноватсионӣ” Душанбе -2019

[9-М]. Баротов Ҳ.А. “Некоторые аспекты обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами” [Текст] / Ҳ.А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Конференсияи илмӣю амалии байналмилалӣ: “ Тоҷикистон ва ҷаҳони муосир: масоили мубрами рушди иқтисодиёти инноватсионӣ Душанбе -2020. С. 238 - 242

[10-М]. Баротов Ҳ.А. “Усулҳои муайянкунандаи рақобатпазирии сохтори соҳибкорӣ нақлиёти мусофиркаш дар иқтисодиёти муосир” [Матн] / Баротов

Ҳ.А., Абдурахимов А.А. // Форуми ҷумҳуриявии иқтисодӣ дар мавзӯи “Таъмини рушди устувор ва рақобатпазирии иқтисодиёти Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ” баҳшида ба 30-солагии Истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Хучанд- 2020

[11-М]. Баротов Ҳ.А. “Усулҳои муосири таҳлили бозоргирии ҳолати молиявии корхона” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // Вазъи муосир ва дурнамои рушди баҳисобгирии муҳосибӣ, таҳлил ва аудит дар Ҷумҳурии Тоҷикистон – Душанбе - 2021

[12-М]. Баротов Ҳ.А. “Рақамикунонӣ ҳамчун унсури баландбардории рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // Рушди устувори иқтисодиёти рақамӣ дар шароити ҷаҳонишавӣ: муаммоҳо, тамоил ва таҷрибаи ҷаҳонӣ – Хучанд- 2022. С. 93 – 97

[13-М]. Баротов Ҳ.А. ”Усули иқтисодӣ-математикии баҳодиҳии рақобатпазирии корхонаҳои соҳаи хизмат: усули таҳлили иерархӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А., Ниёзов Ҷ.С., Алиев А.Р. // конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи “Муаммоҳо ва дурнамои инкишофи савдои берунаи Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити саноатикунонии босуръат” – Душанбе – 2024. С. 330 – 337.

[14-М]. Баротов Ҳ.А., Рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар ва саҳми он ба иқтисодиёт [Матн] / Баротов Ҳ.А. // конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи “Муаммоҳо ва дурнамои инкишофи савдои берунаи Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити саноатикунонии босуръат” – Душанбе – 2025. С. 395 – 399.

[15-М]. Баротов Ҳ.А. Оценка конкурентоспособности пассажирского транспорта методом анализа иерархий / Ҳ.А. Баротов, П. Д. Хочаев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – 2025. – № 2(280). – С. 106-113. – EDN UNZKKL.

[16-М]. Баротов Ҳ.А. “Пардохтпазирӣ ҳамчун унсури таҳлили рақобатпазирии корхонаҳои нақлиётӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А., // конфронси илмӣю амалӣ байналмилалӣ дар мавзӯи “Тоҷикистон ва бозори ҷаҳонии сайёҳӣ” – Душанбе – 2025. С. 266 – 271.

[17-М]. Баротов Ҳ.А. “Бозоргирӣ ҳамчун унсури баландбардории рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // конфронси илмӣю амалӣ байналмилалӣ дар мавзӯи “Масъалаҳои таъмини рушди устувори сайёҳӣ” – Душанбе – 2025. С. 261 – 268.

[18-М]. Баротов Ҳ.А. “Консепсияи рақобатпазирии хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А., // конфронси ҷумҳуриявии илмӣ-амалӣ дар мавзӯи «муаммоҳои рушди соҳибкорӣ дар соҳаҳои иқтисоди миллӣ» – Душанбе – 2025. С. 201 – 207.

**ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ И ТОРГОВЛИ ТАДЖИКСКОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО УНИВЕРСИТЕТ КОММЕРЦИИ**

На правах рукописи



БАРОТОВ ХАМЗАХОН АВАЗОВИЧ

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ
ПАССАЖИРСКИХ АВТОТРАНСПОРТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В
УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ
(на материалах Согдийской области Республики Таджикистан)**

АВТОРЕФЕРАТ

**диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических
наук по специальности 08.00.04 - Отраслевая экономика (08.00.04.04 –
Экономика транспорта)**

ХУДЖАНД - 2025

Диссертация выполнена на кафедре «Экономика и предпринимательства»
Института экономики и торговли Таджикского государственного университета.
коммерции

Научный руководитель: **Ходжаев Парвиз Давронович** - доктор
экономических наук, профессор, кафедры
экономической теории Международного
университета туризма и предпринимательства
Таджикистана

**Официальные
оппоненты:**

Бобоев Олимджон - доктор экономических наук,
профессор кафедры государственного управления
и национальной экономики Академии
государственного управления при Президенте
Республики Таджикистан

Мирзоева Нисобегим Шоназаршоевна,
кандидат экономических наук, доцент кафедры
организация перевозок и управление на
транспорте Таджикского технического
университета имени академика М.С. Осими

Ведущая организация: Бохтарский государственный университет им.
Носири Хусрава

Защита состоится «04» февраля 2026 года в «13⁰⁰» часов на заседании
Диссертационного совета 6D.KOA-015 при Таджикского технического
университета 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 Таджикского технического университета имени академика
М.С. Осими <http://web.ttu.tj>.

Автореферат разослан « »

2025 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат экономических наук, доцент



Қодирзода Н.Ҳ.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. В современных условиях, когда мировая экономика переходит в фазу цифровизации, обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП) является одним из ключевых и стратегических вопросов. Эти предприятия, работающие в условиях жесткой конкуренции, должны как можно скорее адаптироваться к процессам цифровизации с целью обновления своих бизнес-моделей и эффективного использования информационно-коммуникационных технологий.

Данная тема имеет особое теоретическое и практическое значение и охватывает вопросы сочетания конкуренции, инноваций, цифровизации и эффективного управления ресурсами в сфере пассажирских перевозок. Именно условия конкуренции обеспечивают высокое качество и доступность и удобство для клиентов транспортных услуг, а цифровая экономика как современный инструмент предоставляет множество возможностей для совершенствования управления автотранспортными предприятиями, повышения прозрачности, снижения издержек и повышения уровня сервиса. Учитывая развитие инноваций и цифровых технологий, изучение этих вопросов имеет первостепенное значение для разработки новых организационно-управленческих механизмов, разработки конкурентоспособных моделей и устойчивой стратегии функционирования ПАТП.

Основатель мира и национального единства – Лидер нации, Президент Республики Таджикистан Эмомали Рахмон в своем ежегодном послании «Об основных направлениях внутренней и внешней политики республики» от 28.12.2024 г. заявил: «...в целях расширения инновационных процессов и всестороннего использования возможностей цифровых технологий в экономике предлагаю объявить 2025-2030 годы «Годами развития цифровой экономики и инноваций»...» [\[1\]](#). Стоит отметить, что инновации сегодня охватывают не только технические и технологические процессы, но и играют определяющую роль в развитии сферы услуг, в том числе в обеспечении конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий. При этом цифровизация автотранспортных процессов приводит к повышению производительности автотранспортных средств, снижению реальной себестоимости пассажирских перевозок, что в конечном итоге способствует обеспечению конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий.

Следует отметить, что «...к 2030 году Таджикистан – страна с устойчивым и конкурентоспособным развитием, население которой обладает высоким уровнем и качеством жизни с учетом взаимного равенства, уважения человеческого достоинства, и обеспечения устойчивого экономического развития» [\[4\]](#).

Стоит отметить, что «за последние годы за счет создания свободной конкурентной среды и усиления государственного контроля обеспечено

стабильное и последовательное развитие удовлетворения рыночного спроса на автотранспортные услуги (как пассажирские, так и грузовые)» [2].

В Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, которая считается одним из ключевых и стратегических документов страны, подчеркивается, что «именно за счет строительства дорог, мостов, тоннелей, объектов придорожного сервиса и других искусственных сооружений Таджикистан не только преодолеет коммуникационный тупик, но и станет транзитной страной, что создаст основу для создания новых рабочих мест, улучшения условий жизни жителей страны и развития транспортного обеспечения республики. При этом важными вопросами считаются повышение эффективности пассажирского автотранспорта и его инфраструктуры, обеспечение предоставления услуг лицам с ограниченными возможностями, снижение негативного воздействия автотранспортного комплекса на окружающую среду и здоровье человека» [4].

Изучение современной литературы показало, что не существует единого подхода, направленного на обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, и именно для решения проблемы обеспечения конкурентоспособности ПАТП требуется разработка современных методов совершенствования методической оценки конкурентоспособности, а также изучение влияющих факторов и разработка методических рекомендаций в целях обеспечения конкурентоспособности ПАТП. С этой точки зрения все вышеизложенные идеи могут выразить актуальность темы исследования.

Степень изученности научной темы. Вопросы, напрямую и косвенно влияющие на сферу обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, изучались и исследовались многими отечественными и зарубежными исследователями. Теоретические основы обеспечения конкурентоспособности и конкурентных преимуществ изложены в трудах следующих экономистов: Смит А., Милль Дж. С., Маркс К., Шумпетер Дж. А., Кларк Дж.Б., Коуз Р., Стиглер Дж., Маршалл А., Робинсон Дж., Фатхутдинов Р.А., Азоев Г.Л., Юданов А.Ю., Завьялов П.С., Челенков А.П., Быков В.А., Филоsofova Т.Г., Лазарев А.В., Комков Н.И., М. Портер, Носова М.Ю., Сабден О., Воронов Д.С., Корнеева И.В., и др. В то же время такие отечественные и зарубежные авторы, особый интерес проявили как: Петров Д.В., Соколова Е.А., Андреева Л.А., Миротина Л.Б., Левина Б.А., Медникова О.В., Анистратов А.В., Титов А.М., Джурабаев Г.Д., Бобоев О.Б., Ходжаев П.Д. и другие.

Стоит отметить, что отечественные ученые проводили свои исследования по различным аспектам конкурентоспособности, в том числе: анализ теоретических основ конкурентоспособности национальной экономики (Рахимов Р.К., Каюмов Н.К., Умаров Х.У.); исследование конкурентоспособности малой открытой экономики, превентивные меры по повышению конкурентоспособности экономики (Саидмуродов Л.Х.); оценка конкурентоспособности ПАТП, легкой промышленности и алюминиевых предприятий (Ходжаев П.Д., Рахимзода М.Н., Джаббарова М.Ж.); оценка конкурентоспособности промышленных предприятий в современных условиях

(Низомова Т.Д., Каримова М.Т., Кодиров Ф.А.); оценка конкурентоспособности инновационного предпринимательства на промышленных предприятиях (Комилов С.Ж., Джурабаев Г.Д., Джумаев У.М., Ходжаев П.Д.); исследования конкурентоспособности энергетического сектора в современных условиях (Ахророва А.Д., Розиков В.А.); исследование конкурентоспособности хлопкоочистительных предприятий Республики Таджикистан (Давлатзода К.К., Курбонзода М.К.); анализ конкурентоспособности рынка транспортных услуг в современных условиях (Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д., Хамроев Ф.М., Джалилов У.Дж.); исследования конкурентоспособности национальной экономики и ее секторов (Рауфи А., Ризокулов Т.Р., Исмоилова М., Мирсаидов А.Б.); оценка конкурентоспособности транспортной инфраструктуры в условиях Республики Таджикистан (Катаев А.Х., Раджабов Р.К., Ходжаев П.Д., Бобоев К.О., Рауфи А.); исследования конкурентоспособности промышленности Республики Таджикистан в условиях цифровой экономики (Саидмуродов Л.Х., Джурабаев Г.Д., Ходжаев П.Д.); оценка конкурентоспособности сельскохозяйственных предприятий в условиях Республики Таджикистан (Умаров Х.У., Хушвахтзода К.Х., Пиризода Дж.С., Садриддинов С.С.); проблемы обеспечения инновационной конкурентоспособности в отрасли (Комилов С.Дж., Ходжаев П.Д.); исследование конкурентоспособности предприятий потребительской кооперации и потребительского рынка в условиях Республики Таджикистан (Шарифзода М.М., Факеров Х.Н.); оценка конкурентоспособности транспортно-логистических услуг и транспортных коридоров в современных условиях (Бобоев О.Б., Ходжаев П.Д.)

Следует выделить следующих авторов научных работ, посвященные проблемам обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий: Азоев Г.Л., Ансофф И., Воронов Д.С., Ламбена Дж.Дж., Пашкус Н.А., Фахрутдинов Р.А., Юданова А.Ю., Рауфи А., Раджабов Р.К., Шарипов М.М., Ходжаев П.Д. и др.

Стоит отметить, что, несмотря на многочисленные исследования в данной области, ряд теоретических, методических и методологических основ обеспечения конкурентоспособности ПАТП до сих пор остаются дискуссионными, что свидетельствует об актуальности темы исследования.

Связь исследования программами (проектами) и научными темами. Диссертационная работа выполнена в рамках Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, Государственной целевой программы развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, Программы инновационного развития Республики Таджикистан на 2011-2020 годы, а также выполнения плана научно-исследовательских работ кафедры «Экономика и предпринимательства» Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИЯ

Цель исследования. Целью диссертационной работы является теоретико-методическое обоснование и уточнение приоритетных направлений

обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики. Для достижения цели были поставлены и решены следующие задачи:

- ❖ изучить теоретико - методические основы оценки конкурентоспособности ПАТП в современных условиях;
- ❖ выявить особенности и проблемы обеспечения конкурентоспособности ПАТП в условиях цифровой экономики;
- ❖ провести анализ современного состояния ПАТ, дать оценку конкурентоспособности ПАТП Согдийской области и выявить основные факторы, влияющие на конкурентоспособность ПАТП Согдийской области;
- ❖ разработать экономико-математическую модель обеспечения конкурентоспособности ПАТП Согдийской области в условиях цифровой экономики;
- ❖ сформировать механизмы обеспечения конкурентоспособности ПАТП и выбрать ее оптимальный механизм в условиях цифровой экономики;
- ❖ обосновать приоритетные направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области.

Объект исследования – является процесс обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирского транспорта Согдийской области.

Предмет исследования – является экономические и организационные отношения, возникающие в процессе обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирского транспорта.

Методы исследования - основаны на диалектическом системном подходе, а также использовании факторного, регрессивного, логического, сравнительного и структурного анализа с использованием теоретического аппарата анализа экономических процессов. Кроме того, в работе использованы методы графической и табличной визуализации данных. Логика диссертационной работы базируется на общенаучных принципах и методах познания и исследования экономических процессов, основанных на взаимосвязи количественного и качественного анализа.

Гипотеза диссертационного исследования. выражается в обосновании методических аспектов оценки, анализа конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий и научном предположении о выборе соответствующего механизма и определении приоритетных направлений обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики, что способствует повышению конкурентоспособности национальной экономики.

Теоретические и методические основы исследования. Теоретическая и методическая значимость исследования заключается в разработке и теоретико-методическом обосновании, направленных на обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий. Разработанные теоретические положения и рекомендации могут быть использованы министерствами и отраслевыми ведомствами для

совершенствования транспортных услуг и обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики.

Теоретической основой исследования. являются научные труды отечественных и зарубежных авторов в области теории и практики конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, оценки и обеспечения конкурентоспособности, формирования и развития конкурентных преимуществ.

Источником информации для диссертационного исследования - являются нормативно-правовые акты и законы Республики Таджикистан в области обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, ежегодные послания Президента Республики Таджикистан, программы и стратегии Правительства Республики Таджикистан, статистические данные сборников и других периодических изданий Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, аналитические данные Института экономики и демографии Национального института народного хозяйства, Межгосударственного статистического комитета СНГ, печатные и электронные СМИ и другие авторские данные, научные материалы конференций. Базу данных исследования составляют публикации в научных периодических изданиях, материалы конференций, монографии и диссертации, статистические данные, правовая, информационно-образовательная литература, фактические данные, характеризующие деятельность пассажирских автотранспортных предприятий, а также интернет-ресурсы.

Этапы исследования. Период выполнения диссертационной работы охватывает 2017-2025 годы.

Основная информационная и экспериментальная база исследования. Диссертация выполнена на кафедре «Экономика и предпринимательства» Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции.

Научная новизна исследования. Основным научным результатом диссертации является разработка соответствующего механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики.

Значимые результаты, полученные в процессе проведения диссертационного исследования:

✓ на основе изучения вклада отечественных и зарубежных ученых в формирование показателей конкурентоспособности различных отраслей национальной экономики в условиях цифровизации предложено авторское определение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий и цифровой экономики. Конкурентоспособность ПАТП – это способность быстро и своевременно удовлетворять потребности клиентов за счет определенных передвижений, которые занимают особое положение на рынке транспортных услуг с учетом получения высокой прибыли. Обеспечение конкурентоспособности ПАТП в современных условиях невозможно без

цифровизации. Цифровая экономика – это организационно-экономическая система, основанная на цифровых технологиях, которая формирует бизнес-процессы посредством сети Интернет и передовых современных цифровых технологий. На наш взгляд, цифровизация – это экономический процесс, включающий модели эффективной деятельности предприятий, инновационные изменения, цифровое мировоззрение, экономические отношения с использованием современных технологий. Систематизированы описание и основные черты существующих подходов к теории конкуренции и конкурентоспособности, описание теории конкуренции с точки зрения экономических школ, взаимосвязанные компоненты конкурентоспособности;

✓ Раскрыты особенности, цифровые платформы и проблемы обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирского транспорта в условиях цифровой экономики. Доказано, что использование систем цифровизации в транспортной сфере и цифровых платформ, таких как Didi Chuxing, Yandex - Taxi, Uber и Bolt, не только сделало систему пассажирских перевозок проще и эффективнее, но и оказало существенное влияние на развитие национальной экономики. Проведена классификация методов оценки конкурентоспособности, группировка методов оценки конкурентоспособности ПАТП по показателям, классификация показателей оценки конкурентоспособности по стратегии позиционирования и стратегии финансовой устойчивости, конкурентной среде предприятий пассажирского транспорта и процессу формирования и развития конкурентных преимуществ ПАТП;

✓ На основе современного состояния ПАТ, проведена оценка конкурентоспособности ПАТП с учетом финансового состояния предприятия, эффективности деятельности предприятия, трудовой активности, научно-технического состояния и трудовых показателей. При этом выявлены факторы, определяющие конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области, и доказано, что предприятия пассажирского автотранспорта эффективно функционируют под воздействием внешних факторов (институциональные, технологические, природные факторы) и внутренних факторов (группа технических, организационно-правовых, маркетинговых, человеческих, инновационных факторов). Определено, что одним из ключевых внутренних факторов, влияющих на конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий, является их финансовое состояние и их рыночное положение (маркетинг), которое оценивалось с использованием модели Эдварда Альтмана для финансового положения и индекса Хирфандали-Хиршмана для рыночной концентрации пассажирских автотранспортных предприятий. С целью определения степени влияния факторов они были сгруппированы с помощью метода PESTLE-анализа и разделены на 6 групп: политические, экономические, социальные, технологические, правовые и экологические факторы;

✓ Разработана и внедрена экономико-математическая модель обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики. На основе

экономико-математической модели обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий осуществлен прогноз показателей деятельности предприятий на период до 2030 года;

✓ Разработаны механизмы обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики, представлены результаты внедрения указанных механизмов, выявлены преимущества и недостатки механизмов обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий. Осуществлен выбор соответствующего механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики. Разработан алгоритм выбора оптимального механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий с использованием иерархического метода, определены критерии выбора оптимального механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, разработаны критерии оценки конкурентоспособности пассажирского транспорта с использованием метода Томаса Саати. Результаты анализа альтернативных вариантов обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий показывают, что среди предложенных альтернативных механизмов механизм инновационного развития, по оценке респондентов, с учетом всех исследованных критериев занял лидирующую позицию с показателем 33%;

✓ Обоснованы приоритетные направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области. Проведена оценка компонентов инноваций и их эффективности, и в целях оптимизации деятельности пассажирских автотранспортных предприятий, а именно для улучшения управления транспортными средствами, совершенствования маршрутов, снижения издержек и повышения качества обслуживания, рекомендовано использование региональных и международных навигационных систем. При этом для эффективной работы пассажирских автотранспортных предприятий целесообразны аутсорсинг и использование систем GPS и ГЛОНАСС. Разработан алгоритм внедрения инноваций в деятельность пассажирских автотранспортных предприятий и его необходимые этапы.

Основные положения которые выносятся на защиту, заключаются в следующем:

✓ авторское определение конкурентоспособности ПАТП и цифровой экономики;

✓ особенностей и проблем обеспечения конкурентоспособности ПАТП в условиях цифровой экономики;

✓ оценка конкурентоспособности ПАТП с учетом показателей финансового состояния предприятия, эффективности деятельности предприятия, трудовой активности, научно-технического состояния, трудовых показателей и на этой основе выявление факторов, определяющих конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий

Согдийской области с учетом определения степени влияния факторов с использованием метода PESTLE - анализа;

✓ экономико-математическая модель обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики;

✓ оптимальный механизм обеспечения конкурентоспособности ПАТП в условиях цифровой экономики;

✓ Приоритетные направления обеспечения конкурентоспособности ПАТП Согдийской области.

Теоретическая значимость исследования – заключается в разработке основных теоретических положений обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, в том числе с точки зрения категориально-понятийного аппарата структурной теории, выявлении и анализе факторов конкурентоспособности и совершенствовании научно-методического инструментария оценки показателей конкурентоспособности, а также механизма и методики обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий.

Практическая значимость исследования – заключается в практическом применении разработанного в диссертации модифицированного метода оценки конкурентоспособности и предлагаемых методических рекомендаций по обеспечению конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в современных экономических условиях.

Достоверность результатов исследования – обеспечиваются методической аргументацией теоретических положений диссертационной работы, критическим анализом специализированной литературы по вопросам обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, использованием современных методов исследования, а также апробацией результатов исследования на научно-практических конференциях с публикацией в ведущих научных журналах.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Диссертационные исследования выполнены в рамках следующих разделов паспорта научной специальности 08.00.04 - Отраслевая экономика (08.00.04.04 - Экономика транспорта): 6.1. Теоретико-методологические подходы к разработке новых методов, механизмов и инструментов функционирования экономики и адаптации их к существующим методам, механизмам и инструментам функционирования экономики, организации и управления субъектами хозяйствования в транспортной сфере; 6.5. Факторы, влияющие на размещение и эффективность деятельности институтов транспортной сферы; 6.11. Оценка и повышение качества транспортных услуг для экономики и населения страны; 6.16. Прогнозирование и стратегическое планирование грузовых и пассажирских перевозок; 6.24. Организационно-экономические аспекты обеспечения конкурентоспособности транспортных услуг, организаций и учреждений транспортной сферы; 6.29. Стратегия адаптации институтов транспорта и других хозяйствующих субъектов к конкурентным условиям рыночной среды; 33. Организационно-экономическая эффективность

и качество услуг в транспортной отрасли. б. 34. Механизм повышения эффективности и качества транспортных услуг; б. 36. Организационно-экономические механизмы обеспечения инновационного развития транспортной отрасли; б. 38. Повышение эффективности использования рыночных инструментов в транспортной отрасли.

Личный вклад соискателя. Все этапы выполнения плана научной работы, в том числе выбор и разработка темы, ее обоснование и актуальность, поставленная цель и план работ по реализации ее задач выполнены при непосредственном участии автора. Личный вклад соискателя проявляется в выявлении особенностей и проблем обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики, исследовании факторов, определяющих конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области, разработке экономико-математической модели обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики, выборе целесообразного механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики, совершенствовании приоритетного направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области.

Разработаны методические рекомендации по обеспечению конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в современных экономических условиях, включающие компенсацию рисков снижения доли рынка, реализацию стратегий увеличения доходов, инвестирование в инновационный потенциал, оценку конкурентоспособности. В соответствии с алгоритмом метода иерархии в качестве важнейшего направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий выбрана инновационная деятельность предприятия.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные результаты и важные положения диссертационного исследования были представлены на международных и республиканских научно-теоретических конференциях, а также на конференциях всех уровней профессорско-преподавательского состава и сотрудников Института экономики и торговли Таджикского государственного университета коммерции, Таджикского государственного университета коммерции. Важные положения диссертационного исследования были представлены на нескольких международных и республиканских научно-теоретических конференциях.

Положения, выводы и рекомендации, полученные в ходе диссертационного исследования, приняты для внедрения в практическую деятельность Государственного технического университета «Автомобильный транспорт и логистические услуги» Согдийской области (**Справка №126 от 23.04.2025 г.**).

Разработанные в диссертации теоретические положения могут быть использованы в процессе преподавания курсов «Экономическая теория», «Экономика транспорта», «Транспортная коммерческая деятельность», «Коммерческая логистика», «Управление персоналом», «Основы предпринимательской деятельности», в учебном процессе кафедры транспорта Государственного технического университета Республики Таджикистан (Справка №1128 от 23.12.2024 г.).

Публикации по теме диссертации. 18 статей (в объеме 7,2 п.л.) по теме диссертационного исследования, из которых 7 опубликованы в рецензируемых журналах Академии наук при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, 70 таблиц, 41 рисунков, подготовлена с использованием 256 источника и изложена на 203 печатных страницах.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Во введении обосновывается актуальность и степень изучения темы, цели и задачи, объект и предмет исследования, гипотеза исследования, теоретико-методические основы, информационная база, достоверность и обоснованность результатов исследования, научная новизна, теоретическая и практическая значимость, подтверждение результатов работы, публикации и структура диссертации.

В первой главе диссертации - «Теоретико-методические основы обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики» рассматривается конкурентоспособность ПАТП, ее методические основы оценки, особенности и проблемы обеспечения конкурентоспособности ПАТП в условиях цифровой экономики.

В экономической литературе конкуренция выражается в экономических категориях, и при изучении и оценке ее сущности можно столкнуться с различными определениями. Иными словами, значение понятия «конкуренция» по-разному отражалось в становлении и развитии экономической мысли.

Стоит отметить, что существуют экономические школы мысли по изучению теории конкуренции, такие как американская, английская, скандинавская, советская и современная, экономическое содержание конкуренции которых постепенно совершенствовалось с течением времени.

В области конкурентоспособности таджикские экономисты Н. К. Каюмов, Х. Умаров, А. Рауфи, Дж. С. Пиризода, Л.Х. Саидмуродов, А.Б. Мирсаидов, М.М. Шарифзода, С. Садридинов, К.Х. Хушвахтзода, Катаев А.Х., Раджабов Р.К., П.Д. Ходжаев провели исследования по конкуренции и конкурентоспособности (таблица 1).

Таблица 1 – Исследования трудов отечественных ученых по конкурентоспособности различных отраслей народного хозяйства

Отечественные исследователи	Объект исследования
Рахимов Р.К., Каюмов Н.К., Умаров Х.У.	Анализ теоретических основ конкурентоспособности национальной экономики
Саидмуродов Л.Х.	Исследование конкурентоспособности малых открытых экономика, превентивные меры конкурентоспособности экономики
Ходжаев П.Д., Рахимзода М.Н., Чабборова М.Ч.	Оценка конкурентоспособности предприятий ПАТП, легкой промышленности и алюминиевой промышленности
Низомова Т.Д., Каримова М.Т., Кодиров Ф.А.	Оценка конкурентоспособности промышленных предприятий в современных условиях
Комилов С.Дж., Джурабаев Г.Д., Джумаев У.М., Ходжаев П.Д.	Оценка конкурентоспособности инновационного предпринимательства на промышленных предприятиях
Ахророва А.Д., Розиков В.А.	Исследование конкурентоспособности энергетического сектора в современных условиях
Давлатзода Қ.Қ., Курбонзода М.Қ.	Исследование конкурентоспособности хлопкоочистительных предприятий Республики Таджикистан
Рачабов Р.К., Ходжаев П.Д., Хамроев Ф.М., Чалилов У.Д.	Анализ конкурентоспособности рынка транспортных услуг в современных условиях
Рауфи А., Ризокулов Т.Р., Исмоилова М., Мирсаидов А.Б.	Исследование конкурентоспособности национальной экономики и ее секторов
Катаев А.Х., Рачабов Р.К., Ходжаев П.Д., Бобоев К.О.	Оценка конкурентоспособности транспортной инфраструктуры в условиях Республики Таджикистан
Саидмуродов Л.Х., Джурабаев Г.Д., Ходжаев П.Д.	Исследование конкурентоспособности промышленности Республики Таджикистан в условиях цифровой экономики
Умаров Х.У., Хушвахтзода К.Х., Пиризода Ч.С., Садриддинов С.С.	Оценка конкурентоспособности сельскохозяйственных предприятий в условиях Республики Таджикистан
Комилов С. Дж., Ходжаев П.Д.	Проблемы обеспечения инновационной конкурентоспособности в промышленности
Шарифзода М.М., Факеров Ҳ.Н.	Исследование конкурентоспособности потребительской Кооперативные предприятия и потребительский рынок в условиях Республики Таджикистан
Бобоев О.Б., Ходжаев П.Д.	Оценка конкурентоспособности транспортно-логистических услуг и транспортных коридоров в современных условиях

Источник: Составлено автором.

Конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий заключается в способности предоставлять качественные и более дешевые услуги по сравнению с другими предприятиями и может быть достигнута только за счет повышения качества услуг, разумной стоимости, возможностей управления ресурсами и эффективной логистики.

По нашему мнению, под конкурентоспособностью пассажирских автотранспортных предприятий понимается способность быстро и своевременно удовлетворять потребности клиентов посредством определенного вида перевозок, занимающего особое положение на рынке транспортных услуг с учетом высокой нормы прибыли. Стоит отметить, что обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в современных условиях невозможно без цифровизации отрасли.

Цифровизация — это новый этап автоматизации и информатизации хозяйственной деятельности и государственного управления. Это процесс перехода на цифровые технологии, в основе которого лежит не только использование информации, связи и технологий для решения производственных задач, но и с их помощью осуществляется сбор и анализ данных в целях прогнозирования ситуации, оптимизации процессов и затрат, привлечения новых контрагентов и т. д.

Следует отметить, что методы анализа классифицируются по способу оценки, отражения конечных результатов, принятия управленческих решений, объекту оценки и цели оценки.

С этой точки зрения и на основе методов, нами сгруппированы методы и показатели, учитывающие стратегию финансовой устойчивости и стратегию позиционирования, которые целесообразно использовать при оценке уровня конкурентоспособности предприятий пассажирского автомобильного транспорта (рисунок 1).



Рисунок 1. Классификация показателей оценки конкурентоспособности по стратегии позиционирования и стратегии финансовой устойчивости

Источник: Составлено автором.

Из данных, представленных на рисунке 1 следует, что оценка финансового состояния предприятия, эффективности деятельности

предприятия, оценка деятельности предприятия, его научно-техническая, производственная и трудовая оценка являются неотъемлемыми составляющими стратегии финансовой устойчивости, а оценка конкурентной среды и прогноз показателей конкурентной среды являются составляющими стратегии позиционирования.

Таблица 2. – Особенности конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий

Особенности конкурентоспособности ПАТП	Характеристика особенностей конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий
Высокое качество обслуживания пассажиров	Конкурентоспособные автотранспортные предприятия ставят на первое место высокое качество обслуживания, которое включает комфорт перевозок пассажиров, соблюдение расписания, аккуратность и чистоту транспорта.
Обеспечение безопасности пассажирского транспорта (автобусы, троллейбусы, такси)	Безопасность пассажиров и уровень доверия клиентов к автотранспорту являются одними из главных факторов выбора предприятий. Техническое состояние автопарка, определяющее качество и надежность транспортных средств, напрямую влияет на конкурентоспособность.
Комплексное применение ценовой политики	Цена – один из важных факторов конкурентоспособности. Пассажирские автотранспортные предприятия должны внимательно учитывать изменения рыночной конъюнктуры и ценовой политики, разрабатывая свою ценовую стратегию.
Гибкость тарифов	Использование систем скидок, разработка и предоставление карт лояльности, сезонные акции и гибкая тарифная политика способствуют улучшению рыночных позиций ПАТП и привлечению дополнительного числа пассажиров.
Обновление и модернизация технологических средств в деятельности предприятий	Внедрение современных информационных технологий, таких как организация системы онлайн-бронирования, разработка мобильных приложений для заказа транспортных услуг, мониторинг и контроль маршрутов.
Внедрение инноваций в деятельности предприятий	Введение электронных билетов, динамическое ценообразование, использование спутниковой системы GPS для контроля транспорта и улучшения онлайн-мониторинга маршрутов способствует повышению качества услуг.
Техническое обслуживание (сервис)	Развитие технического сервиса – одна из актуальных задач, включающая профессионализм водителей, дружелюбное отношение к пассажирам, наличие дополнительных услуг, таких как зарядка телефонов, бесплатный Wi-Fi и т.д.
Укрепление взаимодействия с клиентами	Обратная связь с пассажирами и мониторинг удовлетворенности клиентов – важные аспекты для поддержания конкурентоспособности. Несмотря на сложности для руководства, это в конечном итоге приносит пользу.
Экологическая ответственность и соблюдение экологических стандартов	Внимание к экологическим вопросам на глобальном уровне побуждает многие ПАТП внедрять экологически чистые технологии: автобусы с низким уровнем выбросов, электробусы, гибридные транспортные средства, использование технологий стандарта Евро-5 и Евро-6.
Адаптация управления и изменения на рынке	В условиях быстро меняющегося рынка предприятия должны быть готовы оперативно адаптироваться к изменениям спроса и предложения. Эта управленческая гибкость и способность адаптироваться требует внимания к законодательству, стоимости топлива и демографическим изменениям в регионах обслуживания.

Источник: Составлено автором.

Предприятия пассажирского автотранспорта по уровню конкурентоспособности делятся на три группы: конкурентоспособные предприятия, предприятия с частичным уровнем конкурентоспособности и неконкурентоспособные предприятия.

Каждое направление деятельности в процессе обеспечения конкурентоспособности предприятий, в том числе пассажирских автотранспортных предприятий, имеет свои особенности, которые с учетом их особенностей представлены в следующей таблице (таблица 2).

Характеристики, перечисленные в таблице, необходимо регулярно изучать, а также принимать необходимые меры по их улучшению и использованию в сервисной деятельности.

С развитием цифровых технологий и усилением конкуренции на рынке автотранспортных перевозок предприятия пассажирского транспорта столкнулись с необходимостью цифровизации. Цифровизация не только автоматизирует рабочие процессы, но и повышает уровень сервиса и эффективность компаний.

Развитие цифровой экономики и расширение информационных технологий привели к кардинальным изменениям в транспортно-логистической сфере. Цифровые платформы, такие как Didi - Chuxing, Yandex - Taxi, Uber и Bolt, которые мы специально проанализировали выше, не только сделали систему пассажирских перевозок проще и эффективнее, но и оказали существенное влияние на развитие национальной экономики.

В рамках цифровой экономики в разных странах стремительно развиваются транспортные онлайн-платформы. Эти компании предлагают новые способы заказа транспорта с использованием алгоритмов искусственного интеллекта и больших данных.

Цифровизация стала важным элементом конкурентоспособности автотранспортных предприятий. Это не только делает процесс работы более эффективным, но и повышает качество услуг и создает новые возможности для развития рынка.

Для Республики Таджикистана и других развивающихся стран внедрение цифровых технологий в автотранспорт может не только повысить уровень услуг, но и способствовать экономическому росту и сокращению неэффективных затрат.

Вместе с тем, можно заметить, что наряду со специфическими особенностями и имеющимися конкурентными преимуществами существуют и проблемы в обеспечении конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий. Как правило, существующими проблемами являются изношенность основных фондов, нехватка высококвалифицированных кадров, неиспользование научных достижений, экономическая и политическая ситуация в стране (таблица 3).

Таблица 3 – Проблемы обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий

Проблема	Описание проблемы, связанной с конкурентоспособностью предприятий ПАТП
Высокие затраты на эксплуатацию транспорта	Включают стоимость топлива, обслуживание, страхование, зарплату водителей и другие операционные расходы. Для многих ПАТП конкурировать с крупными игроками рынка, способными снижать издержки за счёт масштаба, сложно.
Старение автопарка и высокий уровень износа	Многие ПАТП сталкиваются с проблемой устаревания автопарка, что ведёт к увеличению затрат на ремонт и обслуживание. Это снижает комфорт и безопасность транспорта, негативно влияет на репутацию ПАТП и уровень конкурентоспособности.
Отсутствие эффективной тарифной политики	Неспособность оперативно корректировать тарифы с учётом спроса и затрат может стать проблемой конкурентоспособности. Фиксированные тарифы и неспособность учитывать внешние факторы, такие как стоимость топлива, запчастей, приводят к финансовым проблемам. ПАТП, не адаптирующиеся к рыночным условиям, рискуют потерять клиентов.
Недостаток квалифицированных кадров	Недостаток опытных водителей и технических специалистов является ещё одной проблемой. Для ПАТП важно иметь квалифицированных работников, мотивацию и достаточную подготовку персонала.
Конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта	В условиях рыночной экономики растёт конкуренция со стороны альтернативных видов транспорта, таких как такси, личный транспорт, интернет-сервисы заказа транспорта, что угрожает традиционным компаниям, неспособным предложить такой же комфорт и гибкость.
Зависимость от внешних факторов	Изменение экономической ситуации, рост цен на топливо, изменения в законодательстве и природные катастрофы могут повлиять на деятельность компаний ПАТП, снизить их конкурентоспособность и вызвать непредвиденные расходы или снижение пассажиропотока.
Недостаточность транспортной инфраструктуры	ПАТП часто сталкиваются с проблемами, связанными с отсутствием инфраструктуры: плохое состояние дорог, неудовлетворительные условия парковок и стоянок, недостаточное количество парковочных мест и т.д.

Источник: Составлено автором.

Таким образом, обеспечение конкурентоспособности предприятий пассажирского автомобильного транспорта является сложным и многогранным процессом. Независимо от преимуществ и этапов развития цифровых технологий и инноваций, такие предприятия сталкиваются с рядом серьезных проблем: старение транспортного парка и высокие эксплуатационные расходы; нехватка квалифицированных кадров; зависимость от внешних факторов. Для повышения конкурентоспособности предприятий пассажирского автомобильного транспорта необходим системный подход, включающий модернизацию материально-технической базы, внедрение современных информационных технологий, разработку эффективной тарифной политики, совершенствование кадровой политики. Наряду с учетом влияния внешних экономических и законодательных факторов важно также обеспечить плавное развитие транспортной инфраструктуры.

Во второй главе диссертации - «**Современное состояние и обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области Республики Таджикистан**» анализируются состояние и развитие пассажирских автотранспортных предприятий, факторы, определяющие конкурентоспособность пассажирских автотранспортных

предприятий, экономико-математическое моделирование обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики.

Таблица 4. – Основные показатели деятельности транспорта Согдийской области на 2018-2023 годы

Показателей	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Темп роста	
							+-	%
Пассажироперевозки автомобильным транспортом (млн)	180,7	177,2	197,5	224,8	232,4	273,6	92,9	151,4
Пассажирооборот (тыс. пасс.-км)	2619,4	2510,5	2605,7	2724,3	3014,5	3802,7	91183,3	145,2
Обеспеченность населения автомобилями на 1000 человек населения	56	58	58	58	72	78	22	139,3
Общее количество ТУ (число)	44	44	45	46	46	56	12	127,3
Количество автобусов (шт.)	4320	4360	4375	4473	4520	4610	290	106,7
Количество легковых автомобилей	404	479	488	498	508	595	191	147,3
Численность работников транспортного сектора (тыс. чел.)	16,9	17,1	16,7	17,0	17,4	17,0	0,1	100,1
Зарплаты транспортных работников	2044,99	1960,95	1557,65	1922,47	2395,39	2778,72	733	135,9
Расходы населения на услуги пассажирского транспорта (расходы за месяц в сомони)	12,66	17,02	8,66	9,63	25,13	35,77	23,11	2,8 (мар)
Основные фонды в транспортном секторе (тыс. сомони)	350054	1134654	1324038	268460	248969	453438	103384	129,5

Источник: Ежегодная статистика Согдийской области / Статистический сборник. – Худжанд – 2024 [3, С. 276].

Пассажирский автотранспорт играет определяющую роль в развитии экономики страны. Республика Таджикистан по административно-территориальному делению состоит из 3 областей, районов государственного подчинения и 47 районов. Территория страны составляет 141,4 тыс. квадратных километров. По данным переписи населения на 1 января 2023 года в Республике Таджикистан проживает 10 087,4 тыс. человек.

Поскольку объектом нашего исследования являются предприятия пассажирского автомобильного транспорта Согдийской области Республики Таджикистан, считаем целесообразным проанализировать современное состояние социально-экономических показателей региона (табл.4).

При этом доля перевозок пассажиров автомобильным транспортом в Согдийской области увеличивается. Если в 2018 году доля перевозок пассажиров автомобильным транспортом в Согдийской области составляла

180,7 млн. человек, то в 2023 году она достигнет 273,6 млн. человек, что является тенденцией роста на 72,4%. Пассажиропоток в области в 2023 году по сравнению с 2018 годом составит 145,2%, а обеспеченность населения автомобилем на 1000 человек в 2023 году по сравнению с 2018 годом составит 139,3%, что свидетельствует о росте благосостояния населения. В настоящее время в Согдийской области функционируют 56 транспортных учреждений, из которых в г. Худжанде (9), Б. Гафуровском районе (14), Канибадамском районе (7), Дж. Расуловском районе (5), Исфаринском районе (4), Истаравшанском районе (3), Пенджикентском районе (2), Аштском районе (4), Мастчинском районе (2), а также по 1 транспортному учреждению в Деваштичском, Гулистанском, Спитаменском, Шахристанском, Зафарабадском и Айнинском районах. В Согдийской области функционируют 398 маршрутов, из которых 71 городской, 263 пригородных и 64 междугородних.

Проведенный анализ показывает, что в Согдийской области в 2023 году (273441,8 чел.) по сравнению с 2018 годом (180539 чел.) показатель пассажирских перевозок увеличился на (51,5%). Удельный вес показателя представлен на рисунке ниже. Наибольшая доля пассажирских перевозок пришлась на город Худжанд (36,1%), за ним следуют города Пенджикент (15,19%), Исфара (11,3%), Б.Гафуров (9,5%), Истаравшан (7,7%), Дж.Расулов (7,32%), Канибадом (7,3%), Аши (2,9%), Спитамен (1,16%), Деваштич. (0,53%), Айни (0,34%), Зафарабад (0,29%), Мастчох (0,261%), Шахристон (0,150%) и Бустон (0,004%) соответствуют пассажирскому транспорту.

Следует отметить, что сектор пассажирских перевозок в регионе развивается, увеличивается и количество населенных пунктов, а это повышает растущий спрос населения на автотранспортные услуги. Для определения состояния пассажирских перевозок ПАТП считаем необходимым провести анализ удельного веса пассажирских перевозок на основе статистических данных Государственного учреждения «Автотранспорт и логистические услуги» (таблица 5).

Таблица 5. – Удельный вес ведущих транспортных предприятий в городах и районах Согдийской области

р/т	Номгуи корхонаҳо	Регионы	Объем пассажиро перевозок	Вазни қиёсӣ
1.	ОАО «Сорбон»	Хучанд	54200	19,8
2.	ООО «Газелтранс К»		19731,1	7,2
3.	ООО «Газелтранс-сервис»		12319	4,5
4.	АО «Сайёр»	Б. Гафуров	16760	6,1
5.	ООО «Чарх»		6398,5	2,3
6.	ООО «Автомотосервис»		11719,3	4,3
7.	ООО «Соҳиб -транс»	Конибодом	5600	2,04
8.	ООО «МНА №32»	Ҷ. Расулов	14400	5,3
9.	ООО «Шодиёна-Б»		5700	2,1
10.	ООО «Начот»	Исфара	15400	5,6
11.	ООО «МНА №35»		6735	2,5
12.	ООО «Арсенал»		8260	3,02
13.	ООО «Коваи Истаравшан»	Истаравшан	15400	5,6
14.	АО «Даврон»	Панҷакент	41500	15,1

Источник: Статистические данные Государственного учреждения «Автотранспортное и логистическое обслуживание».

В связи с большим количеством автотранспортных предприятий, входящих в состав городов и районов Согдийской области, и разными их показателями, для текущего анализа и дальнейшей оценки были выбраны только те предприятия, которые имели значимые показатели и являлись лидерами в данной сфере (рис. 2).

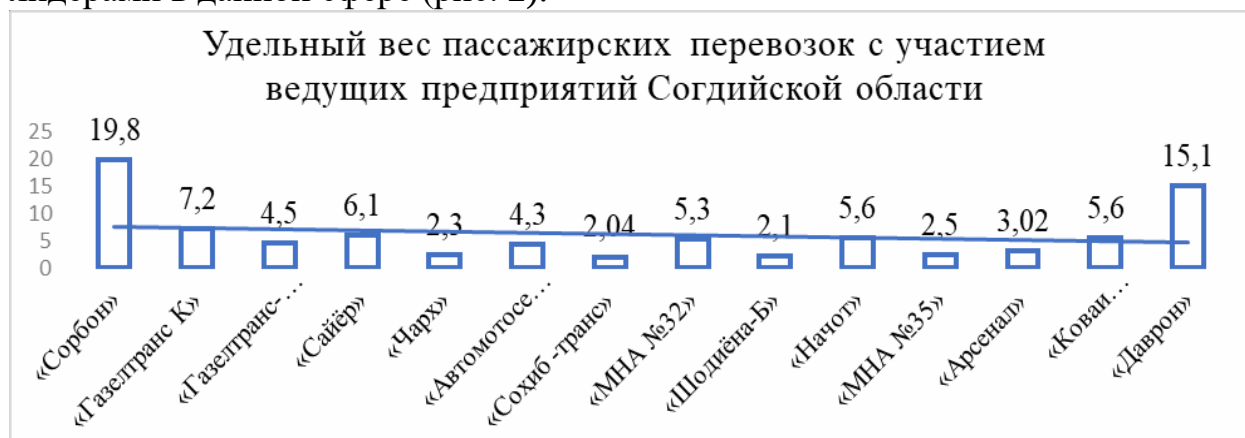


Рисунок 2 – Удельный вес перевозок пассажиров пассажирским автотранспортом в городах и районах Согдийской области

Источник: Составлено автором

Анализ данных рисунка показывает, что наибольший объем перевозок пассажиров осуществляют транспортные предприятия «Сорбон» (19,8%), «Даврон» (15,1%), «Газелтранс К» (7,2%), «Сайёр» (6,1%), «Наджот» (5,6%), «МНА № 32» (5,3) и др. В связи с этим, для оценки текущего состояния конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области нами были отобраны 9 предприятий-лидеров отрасли и применены методики оценки конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий (таблица 6).

Таблица 6. – Оценка конкурентоспособности ПАТП

показатели/ предприятия	« Сорбон »	« Газелтранс К »	Газелтранс- сервис »	« Сайёр »	« Автомото- сервис »	« МНА №32 »	« Наҷот »	Кован Истаравшан	Даврон	общий
(X1 ₁)	0,95	1,10	1,77	0,89	2,22	6,57	4,65	1,24	0,63	1,41
(X1 ₂)	2,79	2,06	5,06	2,71	2,23	12,30	7,67	4,30	2,04	2,82
(X1 ₃)	0,89	0,93	0,94	0,86	0,95	0,93	0,93	0,88	0,89	0,91
Y ₁	4,62	4,09	7,78	4,46	5,40	19,80	13,25	6,41	3,56	1,71
(X2 ₁)	1,22	0,04	0,57	0,55	9,36	0,43	0,06	0,30	0,13	0,40
(X2 ₂)	0,11	0,04	0,18	0,31	0,05	0,19	0,01	0,04	0,05	0,09
(X2 ₃)	0,11	0,04	0,24	0,31	0,05	0,40	0,02	0,04	0,03	0,10
Y ₂	1,45	0,13	0,99	1,17	9,46	1,02	0,09	0,39	0,21	0,20
(X3 ₁)	0,14	0,58	0,42	0,55	0,03	0,06	0,20	0,15	0,23	0,29
(X3 ₂)	0,55	1,32	1,25	1,76	0,09	0,11	0,69	1,10	1,14	0,65
(X3 ₃)	0,20	1,08	0,51	0,86	0,05	0,06	0,22	0,19	0,41	0,29
Y ₃	0,89	2,98	2,18	3,17	0,17	0,24	1,11	1,45	1,78	0,41
(X4 ₁)	0,89	0,44	0,55	0,37	0,00	2,25	0,69	0,21	0,16	0,29
(X4 ₂)	0,009	0,009	0,008	0,002	0,009	0,007	0,004	0,002	0,002	0,007
(X4 ₃)	0,40	0,04	0,08	0,09	0,00	0,00	0,08	0,08	0,01	0,14
Y ₄	1,30	0,49	0,64	0,46	0,01	2,26	0,78	0,29	0,18	0,14
K _{nn}	0,69	0,68	0,98	0,79	1,26	1,95	1,28	0,71	0,48	0,61

Источник: Расчеты автора

Таким образом, с точки зрения финансового положения выбранные предприятия имеют более высокий уровень, а показатели эффективности, активности, научно-технического статуса, а также трудовых ресурсов ниже установленной нормы. В целом конкурентоспособность отрасли с учетом данных выбранных предприятий находится на низком уровне, т.е. $0,61 < 1$

Одним из важных внутренних факторов, влияющих на конкурентоспособность предприятий, является их финансовое состояние и их рыночная позиция (маркетинг), которые мы анализируем с помощью модели Эдварда Альтмана для финансового положения и с помощью индекса Хирфандали-Хиршмана для рыночной концентрации ПАТП.

Уровень конкурентоспособности ПАТП по модели Альтмана оценивается следующим образом (таблица 7).

Таблица 7. – Результаты расчета финансовых показателей ведущих автотранспортных предприятий Согдийской области с использованием модели Альтмана

Транспортные предприятия Согдийской области	Результат	
МНА №32	1,73	Средний уровень конкурентоспособности
Газелтранс-сервис	1,37	
Сайёр	1,16	
Наҷот	1,14	
Автомотосервис	1,04	Низкий уровень конкурентоспособности
Сорбон	0,97	
Газелтранс К	0,94	
Коваи Истаравшан	0,88	
Даврон	0,69	

Источник: Расчет автора на основе финансовой отчетности ведущих автотранспортных предприятий Согдийской области

Результаты анализа показывают, что деятельность таких автотранспортных предприятий, как «МНА №32» (Дж. Расулов), Газелтранс-сервис (г. Худжанд), Сайёр (Б. Гафуров), Наджот (г. Исфара) достигла среднего уровня конкурентоспособности с финансовой точки зрения, тогда как конкурентоспособность «Автомотосервис» (Б. Гафуров), «Сорбон», «Газелтранс К» (г. Худжанд), «Коваи Истаравшан» (г. Истаравшан) и «Даврон» (г. Пенджикент) находится на низком уровне.

Для расчета индекса Хиршмана приведем данные ведущих пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области, которые включают как финансовые, так и статистические показатели пассажирских перевозок (таблица 8).

Таблица 8. – Оценка уровня концентрации рынка с использованием индекса Хирфандали - Хиршмана

Оценка концентрации рынка основана на:		
А. Финансовые показатели ПАТП		Результат
ННІ	$37.5^2 + 21.0^2 + 9.4^2 + 9.2^2 + 6.1^2 + 5.7^2 + 5.6^2 + 4.4^2 + 1.1^2$	$2141.8 < 2500$
Б. Показатели пассажирского транспорта		Результат
ННІ	$26.9^2 + 20.6^2 + 9.8^2 + 8.3^2 + 7.6^2 + 7.6^2 + 7.1^2 + 6.1^2 + 5.8^2$	$1549.68 > 1500$

Источник: Расчет автора на основе финансовой отчетности и статистических данных ведущих автотранспортных предприятий Согдийской области

Согласно данным таблицы 8, конкурентная среда сектора пассажирского автотранспорта по финансовым показателям имеет низкий уровень конкурентоспособности, а по показателям пассажирских перевозок - средний уровень.

Стоит отметить, что исследуемая группа внешних факторов также является факторами, влияющих на конкурентоспособность ПАТП, однако доля какого из них является более влиятельной, не ясна, поэтому для определения степени влияния факторов с помощью метода PESTLE-анализа целесообразно провести их классификацию.

В рамках указанного метода факторы разделены на 6 групп, включающих политические, экономические, социальные, технологические, правовые и экологические факторы. (таблица 9)

Таблица 9. Классификация факторов, влияющих на конкурентоспособность ПАТП по методу PESTLE-анализа

Политический (Political)	(X)	Экономические (Economic)	(X)
Госполитика в сфере транспорта	X ₁	Стоимость услуги	X ₇
Политическая стабильность в стране	X ₂	Уровень конкуренции на рынке	X ₈
Государственная политика по модернизации транспорта	X ₃	Качество услуги	X ₉
Государственное регулирование цен	X ₄	Доступность услуги	X ₁₀
Местное самоуправление	X ₅	Уровень инвестиций	X ₁₁
Международные соглашения и договоры	X ₆	Сезонность пассажирских перевозок	X ₁₂
Социальный (Social)		Технологические (Technological)	
Уровень жизни населения	X ₁₃	Современный транспорт	X ₁₉
Возраст населения	X ₁₄	Цифровые технологии	X ₂₀
Социокультурные характер населения	X ₁₅	Технологии систем безопасности	X ₂₁
Уровень образования населения	X ₁₆	Технологии управления информацией	X ₂₂
Численность населения	X ₁₇	Технологии обслуживания	X ₂₃
Плотность населения	X ₁₈	Инновации в сфере услуг	X ₂₄
Юридический (Legal)		Экологические (Environmental)	
Система лицензирования	X ₂₅	Электромобили и гибридные автомобили	X ₃₁
Трудовое законодательство	X ₂₆	Сокращение отходов	X ₃₂
Экологическое законодательство	X ₂₇	Утилизация старых транспортных средств	X ₃₃
Антимонопольное законодательство	X ₂₈	Снижение шума и вибрации	X ₃₄
Защита прав потребителей	X ₂₉	Энергоэффективность	X ₃₅
Законодательство о регулировании дорожного движения	X ₃₀	Мониторинг и управление отходами	X ₃₆

Источник: Составлено автором.

Результаты опроса отраслевых экспертов в количестве 10 человек были сгруппированы по анкете из 36 вопросов, по вышеизложенной методике и поэтапно с помощью онлайн-программ расчета коэффициентов конкордации и коэффициента Фишборна были определены результаты с целью оценки уровня влияния факторов на конкурентоспособность ПАТП.

Для оценки уровня согласованности мнений экспертов мы используем коэффициент конкордации при наличии связанных ступеней (одинаковая величина ступеней в оценке эксперта) и рассчитываем его величину по следующей формуле.

$$W = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot m^2(n^3 - n) - m \cdot \sum T_i} \quad (1)$$

Где, $S = 289085.5$, $n = 36$, $m = 10$

$$T_i = \frac{1}{12} \cdot \sum (t_i^3 - t_l)$$

L_i – количество связей в оценке i -го эксперта, t_l – количество элементов в l -й связи для i -го эксперта.

$$W = \frac{289085.5}{\frac{1}{12} \cdot 10^2(36^3 - 36) - 10 \cdot 2193.5} = 0.79$$

Результат расчета $W = 0,79$ свидетельствует о высокой степени согласия мнений экспертов.

Для достижения этой цели рассчитаем критерий согласия Пирсона по следующей формуле:

$$\chi^2 = \frac{S}{\frac{1}{12} \cdot mn(n+1) + \frac{1}{n-1} \cdot \sum T_i} \quad (2)$$

$$\chi^2 = \frac{289085.5}{\frac{1}{12} 10 \cdot 36(36+1) + \frac{1}{36-1} 2193.5} = 276.02$$

Сравним результат расчета χ^2 с табличными значениями для числа степеней свободы $K = n-1 = 36-1 = 35$ и при заданном уровне значимости $\alpha = 0,05$. Поскольку результат расчета χ^2 , т. е. $276,02 \geq$ табличных результатов (49,80185), то $W = 0,79$ является не случайным значением, а значением, полученным из результатов расчета, и может быть использовано в целях проведения будущих исследований.

Проведенные расчеты показывают, что правовые факторы (24,1%) оказывают существенное влияние на конкурентоспособность ПАТП, за которыми следуют экологические факторы (20,9%), технологические факторы (17,2%), политические факторы (14,4%), экономические факторы (12,1%) и социальные факторы (11,4%) (рисунок 3).

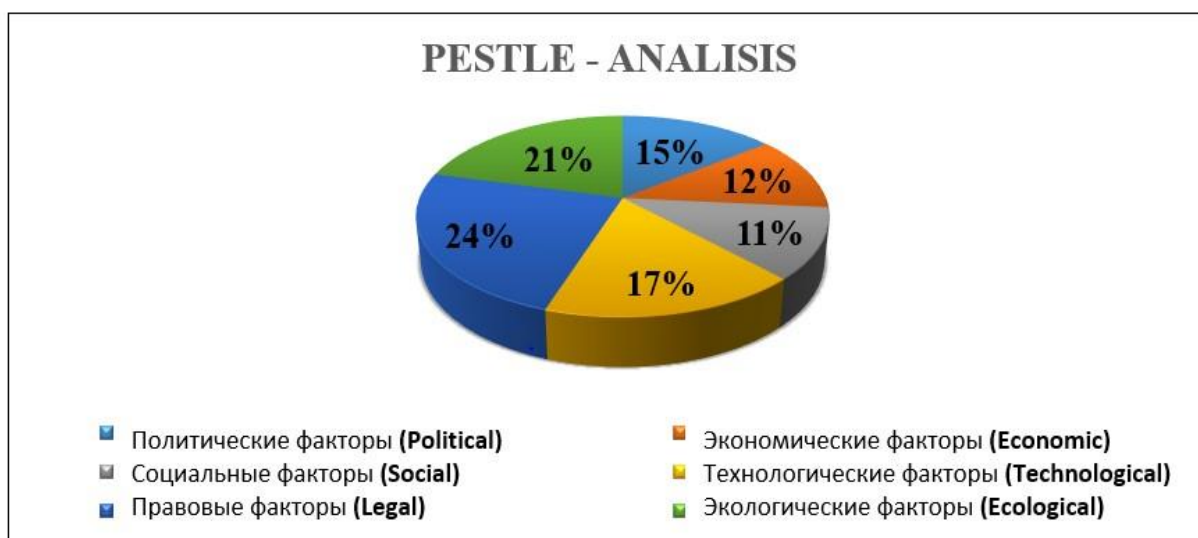


Рисунок 3. Уровень влияния группы факторов на конкурентоспособность предприятий пассажирского транспорта

Источник: Составлено автором

Таким образом, в результате оценки группы значимых факторов, влияющих на конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий, можно сделать вывод, что деятельность ПАТП будет протекать эффективно только при условии тщательного изучения и группировки указанных факторов, оценки уровня их влияния на деятельность предприятия, а также экстренного устранения как существующих, так и потенциальных рисков. Для оценки влияния существующих факторов на конкурентоспособность предприятий пассажирского транспорта считаем целесообразным разработать экономико-математическую модель обеспечения конкурентоспособности ПАТП в условиях цифровой экономики.

Экономико-математическая модель обеспечения конкурентоспособности ПАТП с учетом оценки объема пассажирских перевозок имеет следующий вид:

$$Y = -549,9 - 0,234 \times X_1 + 4,25 \times X_2 - 0,09503 \times X_3 + 84,66 \times X_4 + 0,01116 \times X_5 + 3,516 \times X_6$$

Проверяем справедливость данной модели с помощью случайной величины F с распределением Фишера-Снедекора.

В данном случае $F_{\text{набл}} = 106,47$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.

Поскольку $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2)$, то отвергаем нулевую гипотезу и используем конкурирующую гипотезу, что целесообразно, так как многомерная регрессионная модель справедлива.

Экономико-математическая модель обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирского транспорта с учетом оценки пассажирооборота имеет следующий вид:

Проверяем справедливость данной модели с помощью случайной величины F с распределением Фишера-Снедекора.

В данном случае $F_{\text{набл}} = 110,39$, $F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2) = 99,33$.

Поскольку $F_{\text{набл}} > F_{\text{крит}}(0,01; 6; 2)$, мы отвергаем нулевую гипотезу и используем конкурирующую гипотезу, что является целесообразным, поскольку многомерная регрессионная модель действительна. Мы суммируем результаты моделирования и помещаем все разработанные модели в табл. 10.

Таблица 10. – Экономико-математические модели обеспечения конкурентоспособности ПАТП

Модели	Экономико-математические модели и их статистические характеристики
Пассажирские перевозки автомобильным транспортом, млн пассажиров	$Y = -549,9 - 0,234 \times X_1 + 4,25 \times X_2 - 0,09503 \times X_3 + 84,66 \times X_4 + 0,01116 \times X_5 + 3,516 \times X_6$ $R^2 = 0,99844$, $F_{набл} = 106,47$, $F_{крит} (0,01; 6; 2) = 99,33$.
Пассажирооборот, млн пасс.-км	$Y = -1,243 + 5,787 \times X_1 + 64,27 \times X_2 - 2,353 \times X_3 + 0,449 \times X_4 + 66,55 \times X_5 + 338,3 \times X_6$; $R_b = 0,99849$; $F_{набл} = 110,39$, $F_{крит} (0,01; 6; 2) = 99,33$.
Число население, тыс. чел.	$Y = 51,797x - 101862$; $R^2 = 0,9974$
Количество транспортных предприятий, ед.	$Y = 1,2x - 2373,6$; $R^2 = 0,9162$
Количество автобусов и легковых автомобилей, ед.	$Y = 85,767x - 168600$; $R^2 = 0,9846$
Численность работников транспортного сектора, ед.	$Y = 0,1317x - 248,94$; $R^2 = 0,9255$
Зарботная плата работников транспорта, сомони	$Y = 150,75x - 302817$; $R^2 = 0,9749$
Уровень цифровизации в транспортной отрасли, %	$Y = 3,25x - 6509,8$; $R^2 = 0,9602$
Среднее расстояние перевозки пассажиров км	$Y = 0,6926x - 1386,2$; $R^2 = 0,9362$

Источник: Рассчет автора.

На основе экономико-математических моделей обеспечения конкурентоспособности ПАТП прогнозируем показатели на период до 2030 года (таблица 11).

Таблица 11 - Прогноз показателей, характеризующих конкурентоспособность предприятий пассажирского автомобильного транспорта

Показатели	Годы					
	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Пассажирские перевозки автомобильным транспортом, млн пассажиров	283,0	292,1	301,2	310,2	319,3	331,8
Пассажирооборот, млн пасс.-км	4616,8	4967,3	5330,5	5706,2	6094,5	6561,7
Население, тыс. чел.	3026,9	3078,7	3130,5	3182,3	3234,1	3285,9
Количество транспортных предприятий, ед.	57	58	59	61	62	63
Количество автобусов и легковых автомобилей, ед.	5078	5164	5250	5335	5421	5507
Численность работников транспортного сектора, ед.	17,8	17,9	18,0	18,1	18,3	18,4
Зарботная плата работников транспорта, сомони	2451,8	2602,5	2753,3	2904	3054,8	3505,5
Уровень цифровизации в транспортной отрасли, %	71	75	78	81	84	88
Среднее расстояние перевозки пассажиров, км	16,3	17,0	17,7	18,4	19,1	19,8

Источник: Составлено автором.

Таким образом, результаты прогноза показателей, характеризующих конкурентоспособность ПАТП, позволяют разработать оптимальные мероприятия по развитию пассажирского автомобильного транспорта и повышению его конкурентоспособности.

Третья глава диссертации - «Основные направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики» посвящена формированию механизмов обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, выбору соответствующего механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, совершенствованию приоритетных направлений обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области.

В современных экономических условиях для обеспечения и повышения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий необходимо разработать комплексный и конкретный механизм ведения финансово-хозяйственной деятельности с учетом влияния факторов, влияющих на деятельность таких предприятий.

Общая структура механизма обеспечения конкурентоспособности ПАТП имеет следующий вид (Рисунок 4).

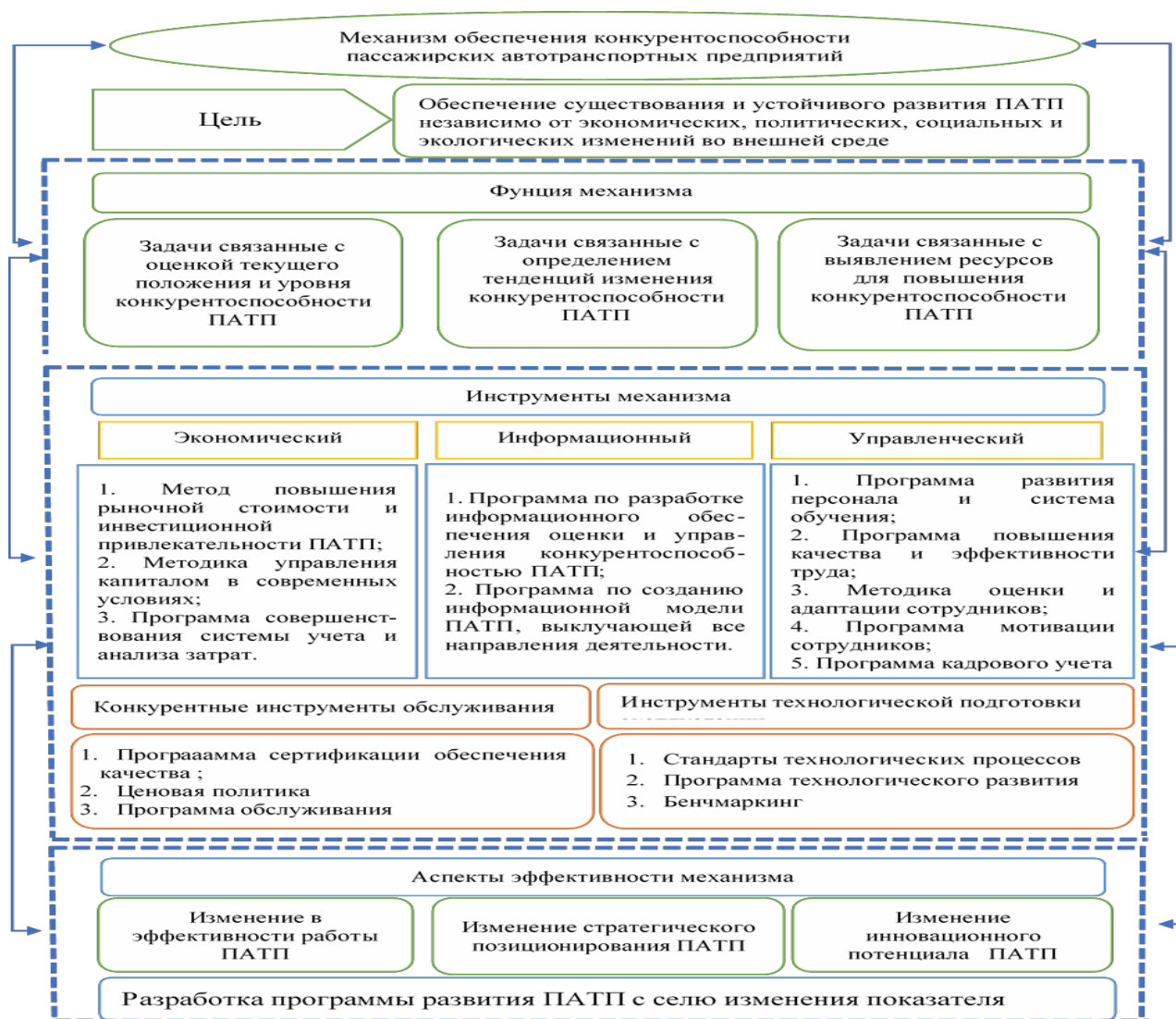


Рисунок 4. Механизм обеспечения конкурентоспособности ПАТП

Источник: Составлено автором.

Эффективность использования вышеперечисленных инструментов обеспечения конкурентоспособности ПАТП напрямую зависит от изменения операционной эффективности, стратегического позиционирования и изменения интегрального показателя конкурентоспособности.

В системе цифровой экономики для реализации этапа выбора оптимального механизма обеспечения конкурентоспособности ПАТП может потребоваться использование метода матричной иерархии Томаса Саати (Thomas Matrix Hierarchical Method). Для реализации указанного метода формализуем этапы его использования с помощью следующего алгоритма (рисунок 5).

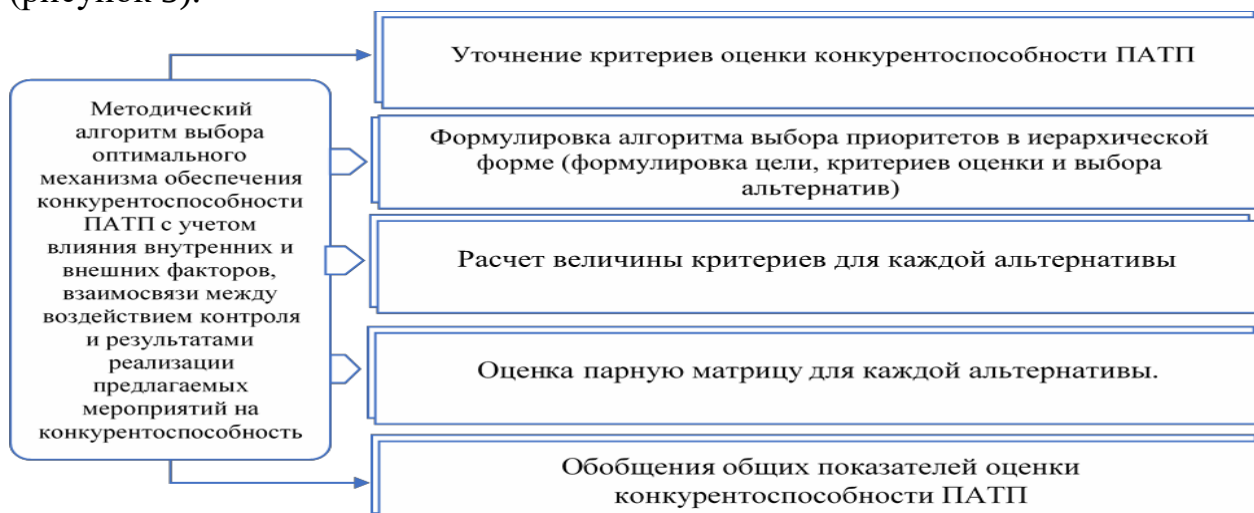


Рисунок 5. Алгоритм выбора оптимального механизма конкурентоспособности ПАТП с использованием иерархического метода

Источник: Составлено автором.

Следует отметить, что выбор направлений оценки конкурентоспособности пассажирского транспорта формируется в виде различных вариантов и осуществляется в зависимости от использования критериев отбора (рисунок 16).

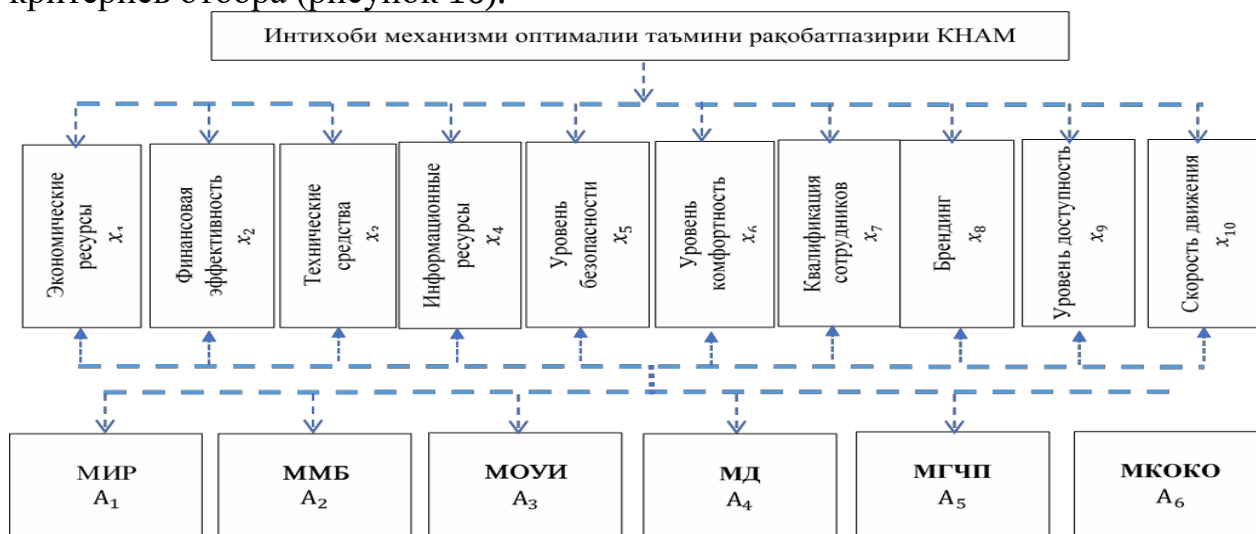


Рисунок 6. Критерии выбора конкурентоспособных маршрутов пассажирского транспорта

Источник: Составлено автором.

На основе предложенной иерархии эксперты присваивают баллы предлагаемым альтернативам с целью объективной оценки конкурентоспособности вида пассажирского транспорта (рис.7).



Рисунок 7. Доля альтернативных механизмов обеспечения конкурентоспособности сектора пассажирских перевозок

Таким образом, следует отметить, что применение экономико-математических методов, в том числе МАИ, для определения конкурентоспособности сектора пассажирских перевозок и объективной оценки сектора автотранспортных услуг за счет использования факторов обеспечения конкурентоспособности хозяйствующих субъектов позволяет выделить приоритетные направления обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирских перевозок Согдийской области.

Одним из направлений применения инноваций в сфере пассажирских перевозок также является внедрение автоматизированной системы управления с учетом развития аутсорсинга. Автотранспортные предприятия могут передавать на аутсорсинговую компанию услуги, связанные с бухгалтерским учетом, программным обеспечением, логистикой, рекламными отношениями, а также юридических, информационных и консалтинговых услуг по поддержке клиентов.

Инновационный механизм обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирских перевозок приводит к внедрению современных технологий, оптимизации бизнес-процессов, повышению качества обслуживания, экономической эффективности, устойчивому развитию, адаптации к изменениям рынка и инновациям в своей кадровой системе.

Стоит отметить, что преимущества элементов инновационного механизма обеспечения конкурентоспособности ПАТП можно оценить с точки зрения интересов предприятия и с точки зрения интересов пассажиров (рисунок 8).

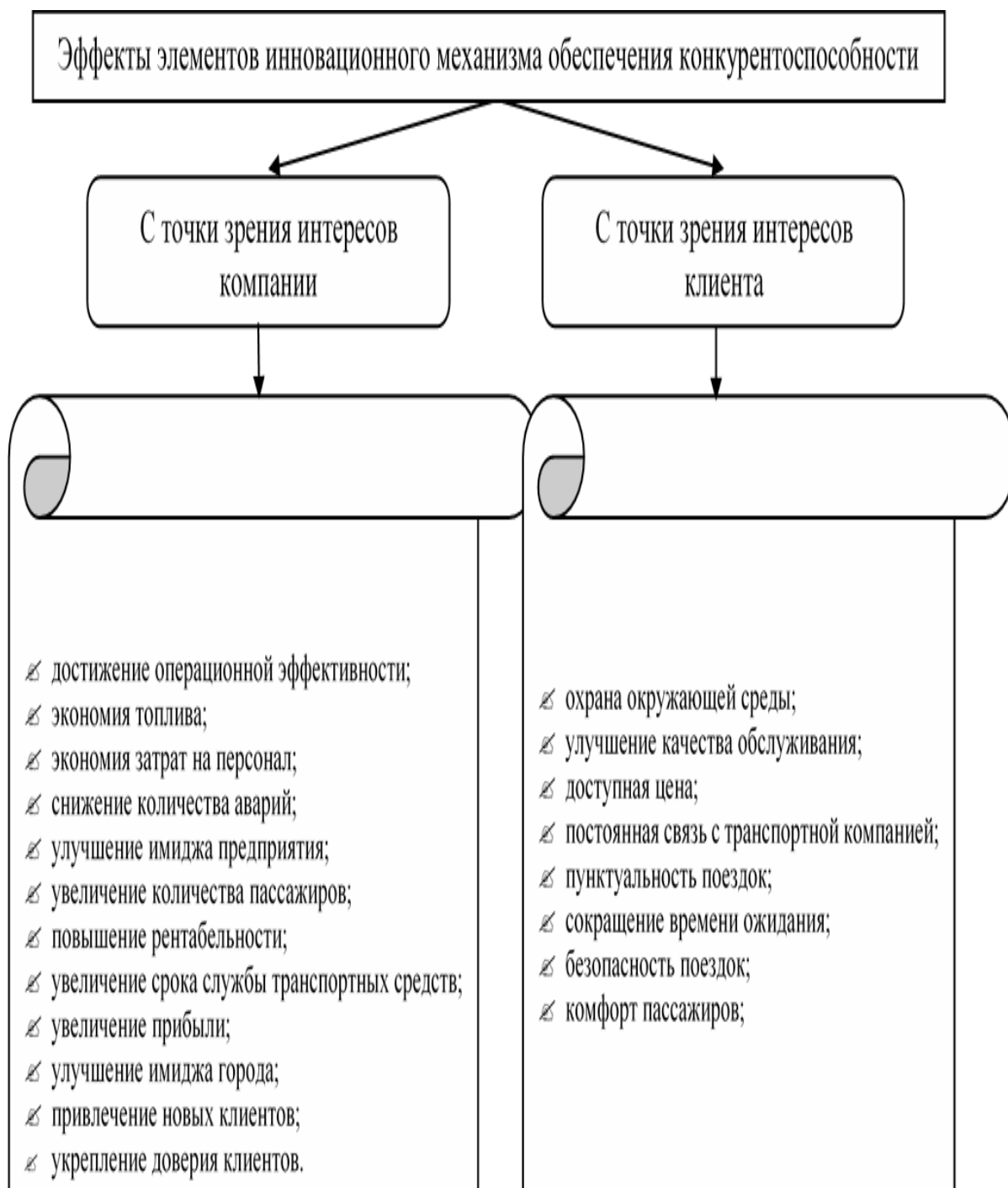


Рисунок 3. Эффективность элементов инновационного механизма обеспечения конкурентоспособности

Источник: Составлено автором.

Стоит отметить, что в современных условиях важным инновационным методом деятельности пассажирских автотранспортных предприятий является эффективное использование спутниковых навигационных систем.

В настоящее время в мире действуют региональные и международные навигационные системы, которые играют важную роль в оптимизации деятельности предприятий автотранспорта.

Для сектора пассажирского автотранспорта, такого как автобусы, маршрутные такси, троллейбусы, такси и другие виды услуг (Рисунок 20), использование систем GPS и ГЛОНАСС позволяет существенно повысить

эффективность, безопасность и уровень сервиса на всех этапах. Особенно целесообразно использование указанной системы в сферах управления, мониторинга, программирования, разработки расписаний и графиков движения маршрутов, обеспечения безопасности, управления персоналом, предотвращения неоправданного расхода топлива, технического контроля транспорта за счет интеллектуальных инструментов отчетности, учета и отчетности, анализа и разработки стратегий продвижения и т. д.



Рисунок 9. Пользователи «ГЛОНАСС/GPS» на предприятиях пассажирского автотранспорта

Источник: Составлено автором.

Для внедрения спутниковой навигационной системы GPS и ГЛОНАСС в деятельность пассажирских автотранспортных предприятий представлен алгоритм внедрения, основанный на принципах инновационного менеджмента, системного подхода и управления проектами. Данный алгоритм является универсальным и может быть адаптирован к внедрению любых технологических инноваций (Рисунок 10).

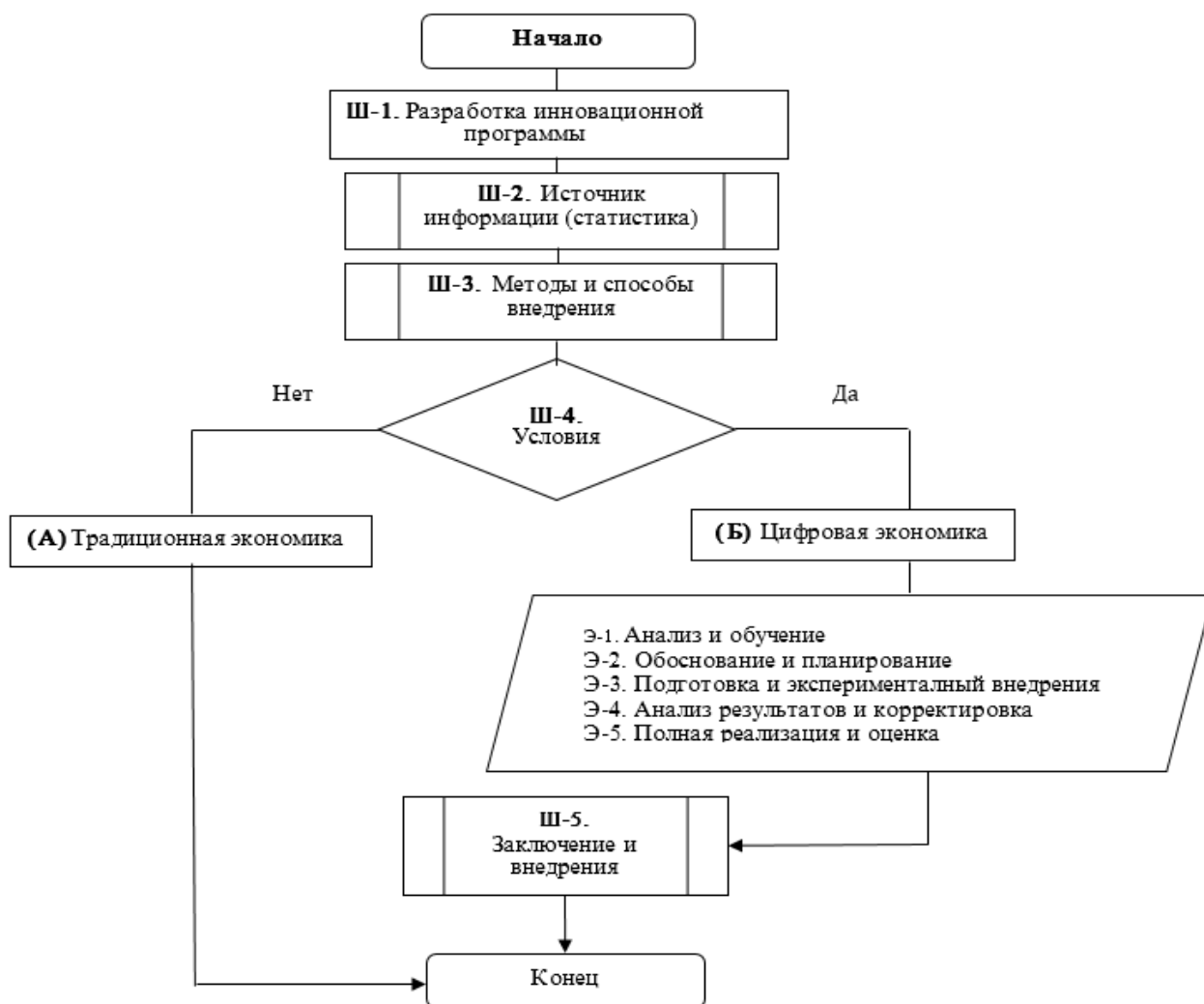


Рисунок 10. Алгоритм внедрения инноваций в деятельность ПАТП

Источник: Составлено автором.

Использование алгоритма, представленного на рисунке 10, состоит из этапов разработки инновационной программы, этапа источника информации, этапа методов и способов внедрения, условий внедрения, этапов внедрения, а также этапа заключения и окончательного внедрения.

Таким образом, реализация инновационной программы в деятельности ПАТП будет способствовать совершенствованию ее организационно-правовой, экономической и бухгалтерской составляющей, а значит, повышению качества автотранспортных услуг в системе пассажирского автомобильного транспорта.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основные результаты исследования

1. Установлено, что классический и неоклассический подходы базируются на естественных и математических механизмах регулирования рынка, тогда как институциональный и системный подходы изучают влияние социальных структур и глобальных систем. Стратегический подход рассматривает изменения и стратегии конкуренции в современных условиях, тогда как подход цифровой экономики фокусируется на технологических разработках и цифровизации секторов экономики. Стоит отметить, что существуют такие экономические школы мысли, как американская, английская,

скандинавская, советская и современная школы в изучении теории конкуренции [1-А,6-А, 8-А].

2. В результате исследования мы выяснили, что конкурентоспособность делится на взаимосвязанные уровни с точки зрения распределения. Конкурентоспособность делится на индивидуальный, микро, мезо, макро и гипермакро уровни, которые отражены на рисунке ниже и указывают, к каким сферам экономической деятельности они относятся [2-А,7-А,8-А].

3. По мнению автора, под понятием конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий понимается способность удовлетворять требования потребителей посредством определенных количественных и качественных перемещений, занимая определенное положение на рынке транспортных услуг с учетом получения высокой прибыли. Обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в современных условиях невозможно без цифровизации [3-А, 7-А, 14-А].

4. Цифровая экономика – это организационно-экономическая система, основанная на цифровых технологиях, которая формирует бизнес-процессы посредством сети Интернет и передовых современных цифровых технологий. Цифровизация – процесс внедрения цифровых технологий в различные сферы жизни общества и перевода всех видов бизнес-процессов, операций и услуг в цифровой формат. Цифровизация – экономический процесс, включающий модели эффективной деятельности предприятий, инновационных изменений, цифрового мировоззрения и экономических отношений с использованием современных технологий [7-А,8-А,16-А].

5. Определено, что методы анализа классифицируются по способу оценки, способу отражения конечных результатов, принятия управленческих решений, объекту оценки и цели оценки. Мы классифицировали методы и показатели с учетом стратегии финансовой устойчивости и стратегии позиционирования, которую целесообразно использовать в целях оценки уровня конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий [2-А, 4-А, 15-А].

6. С развитием цифровых технологий и усилением конкуренции на рынке автотранспорта предприятия пассажирского транспорта сталкиваются с необходимостью цифровизации. Цифровизация не только автоматизирует бизнес-процессы, но и повышает уровень сервиса и эффективность деятельности компаний. Цифровизация – это новый этап автоматизации и информатизации экономической деятельности и государственного управления. Это процесс перехода на цифровые технологии, в основе которого лежит не только использование информации, связи и технологий для решения производственных задач, но и сбор и анализ данных с целью прогнозирования ситуации, оптимизации процессов и затрат, привлечения новых контрагентов и т. д. [1-А,11-А,15-А].

7. Основными инновационными аспектами онлайн-транспортных платформ являются: Автоматизация и цифровизация - платформы с технологиями искусственного интеллекта выявляют более качественные и

быстрые способы предоставления услуг. Обеспечение прозрачности рынка услуг - все платежи осуществляются через электронные банковские системы, что способствует сокращению теневой экономики. Эффективность использования ресурсов - за счет правильного распределения транспорта сокращаются расход топлива и время [2-А,12-А,14-А].

8. В Согдийской области увеличивается доля пассажирских перевозок автомобильным транспортом. Если в 2018 году доля пассажирских перевозок автомобильным транспортом в Согдийской области составляла 180,7 млн человек, то в 2023 году она достигнет 273,6 млн человек, что является тенденцией роста на 72,4%. Пассажиропоток в регионе в 2023 году по сравнению с 2018 годом составит 145,2%. Обеспеченность населения автомобилями на 1000 человек в 2023 году по сравнению с 2018 годом составит 139,3%, что свидетельствует о росте благосостояния населения. Общий объем транспортных средств в Согдийской области по сравнению с базовым годом составит 127,3%. Количество автобусов в области составит 106,7%, а количество легковых автомобилей – 147,3%. Численность работников транспортной сферы в 2023 году достигла 17 тыс. человек, увеличившись по сравнению с 2018 годом на 100,1%. Заработная плата работников транспортной сферы также увеличивается, составив в 2023 году по сравнению с 2018 годом 135,9%. Расходы населения на услуги пассажирского транспорта увеличились в 2023 году по сравнению с 2018 годом в 2,5 раза. Основные фонды транспортной сферы за анализируемый период увеличились на 129,5%. Финансирование в транспортной отрасли в 2023 году по сравнению с 2018 годом составило 150% [1-А, 6-А, 13-А, 17-А].

9. Результаты анализа показывают, что деятельность автотранспортных предприятий, таких как «МНА №32» (Дж. Расулов), «Газелтранс-сервис» (Худжанд), «Сайёр» (Б. Гафуров), «Наджот» (Исфара) достигли среднего уровня конкурентоспособности с финансовой точки зрения, в то время как конкурентоспособность «Автомотосервис» (Б. Гафуров), «Сорбон», «Газелтранс К» (Худжанд), «Коваи Истаравшан» (Истаравшан) и «Даврон» (Пенджикент) находится на низком уровне. График этих показателей имеет следующий вид [3-А, 8-А, 14-А, 18-А].

Рекомендации по практическому применению результатов исследования

1. В развитых странах цифровизация в транспортной сфере смогла обеспечить революционные инновации и практические улучшения для клиентов. Например: Uber и Bolt — полностью цифровая система, обеспечивающая заказ перевозок через мобильные приложения; китайская Didi - Chuxing — использование интеллектуальных технологий для оптимизации трафика и сокращения времени ожидания; Яндекс-Такси в России — автоматизация и анализ рыночных данных для улучшения сервиса. Яндекс - Такси была основана в 2011 году и стала одной из крупнейших платформ заказа перевозок на постсоветском пространстве. В 2020 году она объединилась с Uber - Russia и расширила свою деятельность. Платформа Яндекс -Такси сумела прочно закрепиться в большинстве стран СНГ, включая Россию, Казахстан,

Беларусь, Узбекистан, Армению, Азербайджан и Киргизию. Развитие цифровой экономики и экспансия информационных технологий привели к кардинальным изменениям в транспортно-логистической сфере. Такие цифровые платформы, как Didi - Chuxing, Yandex - Taxi, Uber и Bolt, которые мы специально проанализировали выше, не только сделали систему пассажирских перевозок проще и эффективнее, но и оказали существенное влияние на развитие национальной экономики [4-А, 9-А, 10-А].

2. Для определения степени влияния факторов с помощью метода PESTLE считаем целесообразным их группировать. В рамках указанного метода факторы делятся на 6 групп, включающих политические, экономические, социальные, технологические, правовые и экологические факторы [5-А, 10-А, 13-А, 16-А].

3. Оценка конкурентной среды пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП) включает различные научные и эксплуатационные аспекты. В этом направлении важно определить положение ПАТ на рынке и разработать эффективную стратегию его конкурентоспособности. Возможности стимулирования в ПАТ должны разрабатываться с учетом местных экономических и культурных условий, а также потребностей сотрудников. Правильно разработанная система стимулирования способна как улучшить качество услуг, так и повысить вовлеченность сотрудников [1-А, 8-А, 11-А, 14-А, 17-А].

4. Оценка структурного, управленческого и информационно-цифрового обеспечения на предприятиях пассажирского транспорта имеет большое значение для повышения эффективности деятельности, качества обслуживания и удовлетворенности клиентов. Координация таких аспектов позволяет не только улучшить качество услуг, но и повысить уровень конкурентоспособности предприятия. Внедрение передовых стратегий управления и использование цифровых технологий является благоприятной основой для достижения этой цели. Мероприятия по оценке конкурентоспособности предприятия пассажирского транспорта должны разрабатываться комплексно и быть ориентированы как на внутреннюю среду предприятия (финансовую систему, управленческие навыки, человеческие ресурсы), так и на его внешнюю среду (клиенты, конкуренты, рынок) [2-А, 12-А, 15-А, 18-А].

5. Предприятия автотранспорта могут передавать на аутсорсинг бухгалтерский учет, инновационное технологическое обеспечение, логистику, маркетинг и рекламу, а также услуги по поддержке клиентов. Стоит отметить, что в современных условиях важным инновационным методом работы предприятий пассажирского транспорта является эффективное использование спутниковых навигационных систем. В настоящее время во всем мире существуют региональные и международные навигационные системы, которые играют важную роль в оптимизации деятельности предприятий автотранспорта. Эти системы помогают улучшить управление транспортными средствами, улучшить маршруты, сократить расходы и повысить качество обслуживания [3-А, 6-А, 9 – А, 10-А].

6. Каждый из разделенных критериев состоит из подкатегорий. При этом внедрение инноваций не лишено проблем, оно состоит из административно-управленческих, технологических и субъективных проблем. Обычно выделяют два этапа инновационного процесса: фундаментальные и прикладные исследования. В этой связи для автотранспортных предприятий Согдийской области Республики Таджикистан мы рассматриваем государственно-частное партнерство как наиболее целесообразные источники финансирования и финансирования в процессе внедрения инноваций и цифровизации деятельности. Фундаментальные исследования направлены на развитие креативных знаний. Прикладные исследования направлены на технологическую готовность производства и организационно-экономическую готовность [4-А,7-А,12-А, 17-А].

7. Хотя онлайн-платформы транспорта оказывают положительное влияние на национальную экономику, их использование также сталкивается с некоторыми проблемами: Законодательные проблемы - в некоторых странах существуют жесткие требования по регулированию деятельности этих компаний; Обеспечение безопасности пассажиров и водителей - вопрос защиты водителей и пассажиров от неблагоприятных событий; Регулирование цен - некоторые платформы автоматически изменяют цены, что негативно сказывается на клиентах; Влияние на традиционные такси – многие традиционные таксисты страдают из-за жесткой конкуренции [5-А,8-А,14-А, 18-А].

8. В условиях Республики Таджикистан применение спутниковых систем GPS и ГЛОНАСС целесообразно, так как обе эти спутниковые системы имеют глобальное и всемирное применение. Стоит отметить, что за счет внедрения спутниковых систем GPS и ГЛОНАСС могут быть достигнуты следующие результаты: экономическая эффективность – снижение текущих издержек в транспортной сфере; организационная эффективность – создание единой системы управления; социальная эффективность – повышение качества услуг и обеспечение безопасности на транспорте; обеспечение безопасности – создание централизованной системы управления информацией; коммерческая эффективность – получение дохода от деятельности информационной системы в интересах частных организаций и граждан. В целях внедрения спутниковой системы GPS и ГЛОНАСС в деятельность пассажирских автотранспортных предприятий представлен алгоритм ее внедрения, который основан на принципах инновационного менеджмента, системного подхода и управления проектами. Данный алгоритм является универсальным и может быть адаптирован к внедрению любых технологических инноваций [1-А,6-А,15-А, 16-А].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ:

[1]. Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Маҷлиси Намояндагони Ҷумҳурии Тоҷикистон. 27.12.2024. www.president.tj.

[2]. Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года.

- [3]. Омори солонаи вилояти Суғд. -Хучанд, 2024 - 431с
- [4]. Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 – 89с.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ В ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА:

А) Публикации в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов

[1-М]. Баротов Ҳ. А. Баҳодиҳии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар / Ҳ. А. Баротов // Паёми Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон. – 2021. – №. 2(36). – Р. 67-71. – EDN OZWZCN.

[2-М]. Баротов Ҳ. А. Омилҳои таъсиррасон ба рақобатпазирии сохтори соҳибкории нақлиёти мусофиркаш ва усулҳои таҳлили он / Ҳ. А. Баротов // Паёми Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон. – 2021. – №. 3(37). – Р. 37-40. – EDN VKCHQU.

[3-М]. Баротов Ҳ.А. Баҳодиҳии вазъи кунунӣ ва рушди соҳаи нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар Ҷумҳурии Тоҷикистон / Ҳ.А., Баротов П.Д. Хоҷаев, // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. Бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. – 2025. – №. 2. – Р. 194-202. – EDN NKMRNY.

[4-М]. Баротов Ҳ.А. Арзёбии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити муосир /Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Паёми Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон. – 2025. – №. 1(56). – EDN DYYPYO.

[5-М]. Баротов Ҳ. А. Баҳодиҳии вазъи кунунии фаъолияти корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарии вилояти Суғд [Текст] / Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Номаи Донишгоҳи давлатии Хучанд ба номи академик Б. Гафуров, Хучанд, 2025. № 1.-С.41-47.

[6-М]. Баротов Ҳ.А. Особенности и проблемы конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики / Ҳ.А. Баротов, П.Д. Хоҷаев // Вестник Таджикского национального университета. Серия социально-экономических и общественных наук. – 2025. – № 7. – С. 80-87. – EDN BSLCDH.

[7-М]. Баротов Ҳ.А. Рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ / Ҳ.А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Иқтисодиёти Тоҷикистон. – 2025. – №. 3. – Р. 182-193. – EDN JPOTFG.

Б) Научные статьи, опубликованные в других изданиях:

[8-М]. Баротов Ҳ.А. “Некоторые особенности оказания услуг пассажирского транспорта на основе инновационной подхода” [Текст] / Ҳ.А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Конференсияи байналхалқии илмӣ-амалӣ дар мавзӯи “Тоҷикистон ва ҷаҳони муосир: муаммоҳои мубрами рушди иқтисодиёти инноватсионӣ” Душанбе -2019

[9-М]. Баротов Ҳ.А. “Некоторые аспекты обеспечения доступности и качества транспортных услуг для населения в соответствии с социальными стандартами” [Текст] / Ҳ. А. Баротов, П. Д. Хоҷаев // Конференсияи илмию амалии байналмилалӣ: “Тоҷикистон ва ҷаҳони муосир: масоили мубрами рушди иқтисодиёти инноватсионӣ Душанбе -2020. С. 238 - 242

[10-М]. Баротов Ҳ.А. “Усулҳои муайянкунандаи рақобатпазирӣ сохтори соҳибкорӣ нақлиёти мусофиркаш дар иқтисодиёти муосир” [Матн] / Баротов Ҳ.А., Абдурахимов А.А. // Форуми ҷумҳуриявӣ иқтисодӣ дар мавзӯи “Таъмини рушди устувор ва рақобатпазирӣ иқтисодиёти Тоҷикистон дар шароити ҷаҳонишавӣ” бахшида ба 30-солагии Истиқлолияти давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон. – Хучанд- 2020

[11-М]. Баротов Ҳ.А. “Усулҳои муосири таҳлили бозоргирии ҳолати молиявӣ корхона” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // Вазъи муосир ва дурнамои рушди баҳисобгирии муҳосибӣ, таҳлил ва аудит дар Ҷумҳурии Тоҷикистон – Душанбе - 2021

[12-М]. Баротов Ҳ.А. “Рақамикунонӣ ҳамчун унсури баландбардории рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // Рушди устувори иқтисодиёти рақамӣ дар шароити ҷаҳонишавӣ: муаммоҳо, тамоил ва таҷрибаи ҷаҳонӣ – Хучанд- 2022. С. 93 – 97

[13-М]. Баротов Ҳ.А. ”Усули иқтисодӣ-математикии баҳодиҳии рақобатпазирӣ корхонаҳои соҳаи хизмат: усули таҳлили иерархӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А., Ниёзов Ҷ.С., Алиев А.Р. // конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи “Муаммоҳо ва дурнамои инкишофи савдои берунаи Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити саноатикунории босуръат” – Душанбе – 2024. С. 330 – 337.

[14-М]. Баротов Ҳ.А., ”Рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва саҳми он ба иқтисодиёт “ [Матн] / Баротов Ҳ.А. // конференсияи байналмилалӣ илмӣ-назариявӣ дар мавзӯи “Муаммоҳо ва дурнамои инкишофи савдои берунаи Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити саноатикунории босуръат” – Душанбе – 2025. С. 395 – 399.

[15-М]. Баротов Ҳ.А. Оценка конкурентоспособности пассажирского транспорта методом анализа иерархий / Ҳ.А. Баротов, П.Д. Хоҷаев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Отделение общественных наук. – 2025. – № 2(280). – С. 106-113. – EDN UNZKKL.

[16-М]. Баротов Ҳ.А. “Пардохтпазирӣ ҳамчун унсури таҳлили рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиётӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А., // конфронси илмӣю амалии байналмилалӣ дар мавзӯи “Тоҷикистон ва бозори ҷаҳонии сайёҳӣ” – Душанбе – 2025. С. 266 – 271.

[17-М]. Баротов Ҳ.А. “Бозоргирӣ ҳамчун унсури баландбардории рақобатпазирӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // конфронси илмӣю амалии байналмилалӣ дар мавзӯи “Масъалаҳои таъмини рушди устувори сайёҳӣ” – Душанбе – 2025. С. 261 – 268.

[18-М]. Баротов Ҳ.А. “Концепсияи рақобатпазирӣ хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ” [Матн] / Баротов Ҳ.А. // конфронси ҷумҳуриявӣ илмӣ-амалӣ дар мавзӯи «муаммоҳои рушди соҳибкорӣ дар соҳаҳои иқтисоди миллӣ » – Душанбе – 2025. С. 201 – 207.

АННОТАТСИЯ

ба автореферати диссертатсияи Баротов Ҳамзахон Авазович дар мавзуи “Таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ (дар маводҳои вилояти Суғди Ҷумҳурии Тоҷикистон)”, ки барои дарёфти дараҷаи илмӣ номзади илмҳои иқтисодӣ аз рӯи ихтисоси 08.00.04 – Иқтисодиёти соҳавӣ (08.00.04.04 –Иқтисодиёти нақлиёт) пешниҳод гардидааст.

Калидвожаҳо: рақобатпазирӣ, корхона, нақлиёти автомобилӣ, мусофир, иқтисодиёти рақамӣ, рақамикунонӣ, инноватсия, аутсорсинг.

Ҳадафи таҳқиқот. Мақсади кори диссертатсионии мазкур асосноккунии назариявӣ методӣ ва муайян намудани самтҳои афзалиятноки рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ мебошад.

Усулҳои тадқиқот. Ба равиши системаҳои диалектикӣ, инчунин истифодаи таҳлили омилӣ, регрессивӣ, мантикӣ, муқоисавӣ ва сохторӣ бо истифода аз дастгоҳи назариявӣ таҳлили равандҳои иқтисодӣ асос ёфтааст. Илова бар ин дар қор аз усулҳои визуализатсияи маълумотҳои графикӣ ва ҷадвалӣ истифода бурда шудааст. Мантиқи кори диссертатсия дар асоси принципҳои умумии илмӣ ва усулҳои шинохту таҳқиқи равандҳои иқтисодӣ, дар асоси робитаи байни таҳлили миқдорӣ ва сифатӣ асос ёфтааст.

Натиҷаҳои назаррасе, ки дар раванди гузаронидани таҳқиқоти диссертатсионӣ ба даст омадаанд, инҳоянд: дар асоси омӯзиши саҳми олимони ватанию хориҷӣ оид ба ташаккули аломатҳои рақобатпазирии соҳаҳои гуногуни иқтисоди миллӣ дар шароити рақамикунонӣ таърифи муаллифии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ва иқтисодиёти рақамӣ пешниҳод гардидааст; хусусиятҳо, платформаҳои рақамӣ ва муаммоҳои таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ ошкор карда шуданд; дар асоси таҳқиқи ваъи кунунии НАМ арзёбии рақобатпазирии КНАМ бо назардошти вазъи молиявии корхона, самаранокии фаъолияти корхона, фаъолнокии қорӣ, ҳолати илмию техникӣ ва нишондиҳандаҳои меҳнатӣ, амалӣ карда шудааст. Ҳамзамон, омилҳои муайянкунандаи рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд ошкор карда шудаанд; модели иқтисодию риёзии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии вилояти Суғд дар шароити иқтисодиёти рақамӣ таҳия ва татбиқ карда шудааст; интиҳоби механизми муносиби таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити иқтисодиёти рақамӣ амалӣ карда шудааст. Алгоритми интиҳоби механизми оптималии рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар бо усули иерархӣ қоркард шуда, критерияҳои интиҳоби механизми оптималии таъмини рақобатпазирии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар муайян карда шудааст.

АННОТАЦИЯ

на автореферат диссертации Баротова Хамзахона Авазовича на тему “Обеспечение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики (на материалах Согдийской области Республики Таджикистан)”, представленной на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04-Отраслевая экономика (08.00.04.04–Экономика транспорта).

Ключевые слова: конкурентоспособность, предприятий, пассажир, автотранспорт, цифровая экономика, цифровизация, инновация, аутсорсинг.

Цель исследования. Целью диссертационной работы является теоретико-методическое обоснование и уточнение приоритетных направлений обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики.

Методы исследования. основаны на диалектическом системном подходе, а также использовании факторного, регрессивного, логического, сравнительного и структурного анализа с использованием теоретического аппарата анализа экономических процессов. Кроме того, в работе использованы методы графической и табличной визуализации данных. Логика диссертационной работы базируется на общенаучных принципах и методах познания и исследования экономических процессов, основанных на взаимосвязи количественного и качественного анализа.

Значимые результаты, полученные в процессе проведения диссертационного исследования: на основе изучения вклада отечественных и зарубежных ученых в формирование показателей конкурентоспособности различных отраслей национальной экономики в условиях цифровизации предложено авторское определение конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий и цифровой экономики; раскрыты особенности, цифровые платформы и проблемы обеспечения конкурентоспособности предприятий пассажирского транспорта в условиях цифровой экономики; на основе современного состояния ПАТ, проведена оценка конкурентоспособности ПАТП с учетом финансового состояния предприятия, эффективности деятельности предприятия, трудовой активности, научно-технического состояния и трудовых показателей. При этом выявлены факторы, определяющие конкурентоспособность пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области; разработана и внедрена экономико-математическая модель обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области в условиях цифровой экономики; осуществлен выбор соответствующего механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий в условиях цифровой экономики. Разработан алгоритм выбора оптимального механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий с использованием иерархического метода, определены критерии выбора оптимального механизма обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, разработаны критерии оценки конкурентоспособности пассажирского транспорта; обоснованы приоритетные направления обеспечения конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий Согдийской области.

ANNOTATION

on the dissertation abstract of Hamzakhon Avazovich Barotov on the topic "Ensuring the Competitiveness of Passenger Transport Enterprises in the Context of the Digital Economy (based on materials from the Sogd Region of the Republic of Tajikistan)", submitted for the degree of Candidate of Economic Sciences in the specialty 08.00.04-Sectoral Economics (08.00.04.04-Transport Economics).

Keywords: competitiveness, enterprises, passenger, motor transport, digital economy, digitalization, innovation, outsourcing, navigation system.

Purpose of the study. The purpose of the dissertation is the theoretical and methodological substantiation and clarification of priority areas for ensuring the competitiveness of passenger motor transport enterprises in the digital economy.

Research methods. Are based on the dialectical systems approach, as well as the use of factor, regressive, logical, comparative and structural analysis using the theoretical apparatus of economic process analysis. In addition, the work uses methods of graphical and tabular data visualization. The logic of the dissertation is based on general scientific principles and methods of cognition and research of economic processes based on the relationship between quantitative and qualitative analysis.

Significant results obtained in the process of conducting the dissertation research: based on the study of the contribution of domestic and foreign scientists to the formation of competitiveness indicators of various sectors of the national economy in the context of digitalization, the author's definition of the competitiveness of passenger motor transport enterprises and the digital economy is proposed; the features, digital platforms and problems of ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises in the digital economy are revealed; based on the current state of PAT, an assessment of the competitiveness of PATP was carried out taking into account the financial condition of the enterprise, the efficiency of the enterprise, labor activity, scientific and technical condition and labor indicators. At the same time, the factors determining the competitiveness of passenger motor transport enterprises of the Sughd region were identified; an economic and mathematical model of ensuring the competitiveness of passenger motor transport enterprises of the Sughd region in the digital economy was developed and implemented; Mechanisms for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises in the digital economy have been developed, the results of the implementation of these mechanisms have been presented, and the advantages and disadvantages of mechanisms for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises have been identified. An appropriate mechanism for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises in the digital economy has been selected. An algorithm for selecting the optimal mechanism for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises using the hierarchical method has been developed, criteria for selecting the optimal mechanism for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises have been determined, criteria for assessing the competitiveness of passenger transport have been developed; priority areas for ensuring the competitiveness of passenger transport enterprises in the Sughd region have been substantiated.

Ба чоп 26.11.2025 имзо шуд. Андоза 60x84 1/16.
Қоғаз офсетӣ. Адади нашр 50 нусха.
Нашриёти ДТТ ба номи акад. М.С. Осимӣ.
ш. Душанбе, 734042, хиёбони академик Раҷабовҳо, 10а.

Подписано к печати 26.11.2025 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.