

ВАЗОРАТИ МАОРИФ ВА ИЛМИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН
ДОНИШГОҶИ ТЕХНИКИИ ТОҶИКИСТОН
БА НОМИ АКАДЕМИК М.С. ОСИМӢ

ВБД: 338.46: 338.47:338.467

Ба ҳуқуқи дастнавис



САӢФУЛЛОҶЗОДА ОЛУҒТА МИРУЛЛО

**ТАКМИЛИ МЕХАНИЗМИ ТАШКИЛИ ИДОРАКУНИИ ҲАМЛУ НАҚЛИ
МУСОФИРОН БО МИКРОАВТОБУСҶО ДАР ШАҲРИ ДУШАНБЕ**

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии
доктори фалсафа PhD – доктор аз рӯи ихтисоси
6D050607– Иқтисодиёти нақлиёт ва логистика

ДУШАНБЕ - 2026

Диссертатсия дар кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиётҳои Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ иҷро карда шудааст.

Роҳбари илмӣ:

Ҳамроев Ғузайлӣ Маҳмадалиевич - доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, мудири кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиётҳои Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ

Муқарризони расмӣ:

Рауфӣ Абдуғаффор - доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи маркетинги соҳавӣ ва байналмилалӣ Донишгоҳи технологии Тоҷикистон

Ғайзуллоева Сарвиноз Ҷумаевна - номзоди илмҳои иқтисодӣ, муаллими калони кафедраи иқтисодиёти ҷаҳони факултети муносибатҳои иқтисодии байналмилалӣ Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон

Муассисаи пешбар:

Донишгоҳи давлатии Бохтар ба номи Носири Хусрав

Ҷимояи диссертатсия рӯзи 13 майи соли 2026, соати 14⁰⁰ дар ҷаласаи Шурои диссертатсионӣ 6D.КOA-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 2026 тавзеъ шудааст.

Котиби илмӣ
шурои диссертатсионӣ,
номзоди илмҳои иқтисодӣ


Кодирзода Н.Х.

МУҚАДДИМА

Мубрамии мавзуи таҳқиқоти диссертатсионӣ. Бо тақвият ёфтани равандҳои иқтисоди бозорӣ, нақши системаҳои нақлиётӣ дар таъмини ниёзҳои аҳоли ва суботи иқтисодӣ ба маротиб афзоиш ёфтааст. Хусусан, дар шароити шаҳрӣ ва деҳот, нақлиёти мусофирбарӣ ба яке аз унсурҳои асосии рушди иҷтимоӣ табдил ёфта, ба рушди демографӣ, ташаккули инфрасохтори муосир ва тавсеаи фазои шаҳрсозӣ мусоидат менамояд. Ташкили дурусти кори нақлиёти мусофирбарӣ ба сатҳу сифати зиндагии аҳоли таъсир мусбӣ расонида, ҳангоми арзёбии равандҳои ташаккули иқтисодиву иҷтимоии шаҳрҳо нақши назаррасро иҷро менамояд. Бо таъмини ҳаракати аҳоли ва қонеъ гардонидани талаботи он, нақлиёт ҳамчун инфрасохтори асосии хоҷагии шаҳр махсуб ёфта, дар таҳкими иқтисодии истеҳсоли ва баланд бардоштани сатҳи хизматрасонӣ ҷойгоҳи махсус дорад.

Барои таъмини рушди иқтисодиву иҷтимоии шаҳрҳо нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳрӣ ҳангоми муайянсозӣ ва тадқиқи вазифаҳои муосири стратегӣ муҳим буда, иҷрои сиривактӣ ва босифати онҳо барои қонеъ гардонидани талаботи мусофирон ба ҳамлу нақл равона шудаанд.

Айни замон дар шаҳри Душанбе нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳрӣ воситаи асосии мусофирбарӣ дар хатсайрҳои мусофиркашонӣ ба ҳисоб рафта, дар фаъолияти шаҳрдорӣ ва иҷрои вазифаҳои иқтисодиву иҷтимоии он нақши муҳимро мебозад. Ин намуди нақлиёт дорои парки техникаи нақлиётӣ мебошад, ки бо назардошти ҳаҷм ва сохтори ҷараёни мусофирбарӣ имкони қонеъ гардонидани талаботи афзоиандаи аҳоли ба хизматрасонии нақлиётиро фароҳам месозад.

Аз ин рӯ, нақлиёти мусофирбарӣ автомобилӣ шаҳрӣ барои ба ҷойи зарурӣ расонидани одамон ва таъмини сарфай вақти онҳо зарур доништа шуда, барои баланд бардоштани самаранокии фаъолияти иқтисодии миллӣ имкон медиҳад. Инчунин, ин нақлиёт яке аз воситаи муҳими амалӣ намудани ҳадафҳои иҷтимоӣ, дастрасии мардум ба ташкилоту муассисаҳои гуногуни иҷтимоӣ ва ғайраро таъмин менамояд. Дар натиҷа, сатҳи қонеъсозии талаботи иҷтимоии аҳоли афзоиш меёбад ва сатҳи некуаҳволии ҷомеа боло меравад.

Бо вучуди нақши калидии нақлиёти мусофирбарӣ автомобилӣ дар таъмини ҳаракати аҳоли, як қатор мушкилоти иҷтимоӣ ва иқтисодӣ фаъолияти он ва рушди инфрасохтори шаҳрро душвор мегардонанд. Аз ҷумла, зиёд шудани нархи роҳкиро ба қобилияти харидории аҳоли, беқурбшавии пули миллӣ ва самаранокии фаъолияти нақлиёти шаҳрӣ таъсири манфӣ расонида, монеаҳо нисбат ба рақобати озод, татбиқ нагардидани технологияи рақамӣ ва истифодаи он миёни табақаҳои муайяни аҳолии шаҳр мебошад.

Таҳлили вазъи муосир ва рушди нақлиёти мусофирбарӣ мамлакат ва шаҳри Душанбе, аз он ҷумла мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо нишон медиҳад, ки нақлиёти ҷамъиятии шаҳр айни замон наметавонад пурра талаботи аҳолиро ба хизматрасониҳои босифати нақлиётӣ таъмин намояд.

Дарачаи таҳқиқи мавзуи илмӣ. Ҳоло таҳқиқот оид ба системаи нақлиёти мусофирбарӣ шаҳрӣ идома дошта, мутахассисон аз соҳаҳои мухталифи илмӣ ва амалӣ ба таҳким ва рушди ин низом машғуланд. Бисёре аз олимони ватанӣ ва хориҷӣ дар самти нақлиёт таҳқиқоти ҳудро ба ҳалли масъалаҳои назариявӣ ва амалии мусофирбарӣ, аз ҷумла нақлиёти ҷамъиятии шаҳр бахшидаанд, ки метавон А.О. Аррак, В.Д. Герами, В.А. Гудков, А.В. Гузенко, Н.В. Капустина, В.А. Кириченко, В.Н. Лившиц, В.А. Персианов [2], А.В. Паначугин, Г.А. Поберезник, А.Ю. Рыжков, Д.С. Самойлов, Э.А. Сафонов, Б. Симпсон, А.А. Смехов, А.Я. Столов, М.П. Улитский, С.А. Фалин, А.Ж., Якушев ва дигаронро номбар намуд. Аз олимони ватанӣ натиҷаҳои илмӣ С.Ш. Бегмуродов, О. Бобоев, Ф.С. Гадоева, А.Ҳ. Катаев, Р.К. Раҷабов, З.Ҷ. Раҷабова, А. Рауфӣ, О.К. Сангинов, П.Д. Хоҷаев, Ф.М. Ҳамроев, С.Ҷ. Файзуллоева [4], У.Ҷ. Ҷалилов, Ҷ. Ҷумъаев ва дигаронро низ метавон номбар кард.

Ҳамзамон, таҳқиқоти ҷанбаҳои мухталифи мушкилоти мавриди омӯзиш дар доираи рушди муносибатҳои бозорӣ то ҳанӯз пурра анҷом нашуда, барои тақмили амик ва фарогир эҳтиёҷи ҷиддӣ дорад.

То имрӯз масъалаҳои рушди системаи нақлиёти шаҳр, аз он ҷумла ташкили идоракунии мусофирбарӣ, татбиқи технологияҳои рақамӣ, омӯзиш, коркард ва муносибгардонии хатсайрҳо, ҳамкориҳои байни намудҳои гуногуни нақлиёт, аз он ҷумла байни мусофиркашонӣ бо истифода аз автобусҳо (микроавтобусҳо), троллейбусҳо, автомобилҳои сабукрави такси ва ҷустуҷӯи роҳандозии усулҳои самараноки пардохти ҳаққи роҳкиро дар муҳити таҳқиқотӣ, инчунин тақмил ва истифодаи низоми танзими давлатии ҳамлу нақли мусофирон ба таври ҳамачониба баррасӣ нашудааст.

Илова ба ин, дар шароити кунунӣ масъалаҳои ташаккул ва рушди системаи ташкили идоракунии ҳамлу нақли нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ ба таври зарурӣ омӯхта нашуда ҳисобида мешавад. Тамоми қайдҳои болозикр мубрамияти кори диссертатсионӣ, аҳаммияти илмӣ назариявӣ ва амалии онро муайян намуд.

Робитаи таҳқиқот бо барномаҳои давлатӣ. Таҳқиқот бо Стратегияи миллии рушди кишвар дар давраи то соли 2030, Барномаи миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2021-2025, Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиёт дар ҚТ то соли 2025, Барномаи миёнамуҳлати рушди иқтисоди рақамӣ дар ҚТ барои солҳои 2021-2025» ва Барномаи рушди нақлиёти барқӣ дар ҚТ барои солҳои 2023-2028 алоқаманд буда, дар асоси татбиқи нақшаҳои илмӣ-таҳқиқотии кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиётҳои Донишгоҳи техникаи Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ иҷро гардидааст.

ТАВСИФИ УМУМИИ ТАҲҚИҚОТ

Мақсади диссертатсия асосноккунии назариявӣ ва пешниҳоди чораҳои амалӣ нисбат ба тақмили механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ба ҳисоб меравад.

Вазифаҳои таҳқиқот. Барои расидан ба ҳадаф пешниҳод мегардад, ки вазифаҳои зерин иҷро шаванд:

-таҳқиқи асосҳои назариявӣ-методӣ ҷиҳати муайян кардани нақш ва мавқеъ, омӯзиши асосҳои методӣ ва принципҳои ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шароити рушди инноватсионӣ, арзёбии хусусиятҳои таҷрибаи хориҷии механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ дар шаҳрҳо;

-таҳлили вазъи муосири ҳамлу нақли мусофирон ва раванди ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе, муайян намудани омилҳои таъсиррасон ба ин механизм ва баҳодиҳии сифати кори микроавтобусҳо;

-баррасии стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, коркарди амсилаи иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе;

-асоснок ва пешниҳод намудани механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ ва роҳҳои тақмили ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе.

Объекти таҳқиқот мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ба шумор меравад.

Предмети таҳқиқотро баррасӣ намудани муносибатҳои ташкилӣ-иқтисодие, ки дар раванди ташкили мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва таъмини хизматрасонӣ дар муҳити рақобатнок дар шаҳрҳо ба вучуд меоянд, дар бар мегиранд.

Фарзияи асосии таҳқиқот аз он иборат аст, ки таҳлили назариявии идоракунии мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар шаҳрҳо имкон медиҳад, то механизми ташкили идоракунии дуруст арзёбӣ шавад ва дар натиҷа ба муайян кардани самтҳои асосии беҳтарсозии механизми идоракунии мусофирбарӣ, аз ҷумла усулҳои тақмили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳрҳо имкон фароҳам меоварад.

Марҳила, мақом ва давраи таҳқиқот. Давраи иҷрои диссертатсия солҳои 2022-

2025-ро дар бар мегирад ва дар кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиёти Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ иҷро шудааст.

Асосҳои назариявии рисоларо назарияи иқтисодиёти бозорӣ ташкил медиҳад, ки дар тақмили гузаронидани ислоҳоти иқтисодӣ нақши бозасо дорад. Арзёбии ин назария дар қорҳои илмӣ олимони ватанӣ ва хориҷӣ мавриди таҳқиқ қарор дода шуда, инчунин дар санадҳои меъёриву ҳуқуқии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар раванди ҳаллу фасли масъалаҳои иҷтимоӣ иқтисодӣ, ташкил ва тақмили системаи мусофирбарӣ дар шаҳрҳо ба таври муфассал таъриф шудааст.

Асосҳои методӣ. Ҳангоми иҷрои рисола усулҳои дедуктивӣ, индуктивӣ, синтез, муқоисавӣ ва системавӣ, таҳлили оморию иқтисодӣ, амсиласозии коррелясионӣ регрессионӣ истифода бурда шудаанд.

Сарчашмаи маълумоти диссертатсияро натиҷаи қоркардҳои илмӣ, маълумоти омории Ҳукумати шаҳри Душанбе, Маркази тадқиқоти стратегияи назди Президенти ҶТ, Агенти омори назди Президенти ҶТ, вазоратҳо, ташкилоти байналмилалӣ, идораҳо, натиҷаҳои таҳқиқоти аз тарафи муаллиф анҷом додашуда дар бар мегиранд.

Пойгоҳи таҳқиқот. Қори илмӣ мазкур дар кафедраи иқтисодиёт ва логистикаи нақлиёти Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ бо истифода аз пойгоҳи моддӣ-техникӣ, инчунин пойгоҳи иттилоотии МД “Душанбенақлиётҳадамотрасон” ва МД “Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ” анҷом дода шудааст.

Навгониҳои илмӣ диссертатсия дар таҳқиқот ва қоркарди назариявӣ ва методӣ оид ба тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва пешниҳоди тавсияҳои илман асоснок дар мавзӯи таҳқиқгардида ифода ёфтаанд.

Натиҷаҳои нисбатан муҳимми аз ҷониби муаллиф дар қараёни таҳқиқоти илмӣ бадастомада дар бандҳои зерин пешниҳод шудаанд:

1. Қанбаҳои назариявӣ-методии мавқеъ ва мақоми мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ таҳлил, принципҳо ва методи ташкили идоракунии ҳамлу нақли автомобилӣ дар шаҳр ба таври аниқ муайян қарда шуда, таҷрибаи хориҷии ташкили идоракунии мусофирбарии автомобилӣ омӯхта, дар асоси онҳо вазифаҳои асосии мақомоти маҳаллии ҳокимияти иҷроияю нақши онҳо дар беҳтаргардонии дастгирии намуди мазкури нақлиёт дар шаҳри Душанбе аниқ қарда шуд;

2. Ҳолати муосир, рушди имкониятҳо ва ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бо назардошти арзёбии асосҳои концептуалии рушди нақлиёти қамъиятӣ, раванди мусофирбарӣ, таҳлилу муайян қардани омилҳои асосии таъсиррасон ба қори намудҳои гуногуни нақлиёт, аз ҷумла мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ба таври муфассал ва баҳодихии сифати онҳо дар шаҳри Душанбе мавриди омӯзиш қарор гирифт;

3. Стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе, амсилаи иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бо назардошти омилҳои асосии таъсиррасон ба сатҳи талаботи мусофирон қоркард ва татбиқ қарда шуд;

4. Самтҳои асосии ташкили идоракунии ҳамлу нақл бо микроавтобусҳо дар шаҳр, ки муносибгардонии шабакаи хатсайрҳо ва системаи идоракунии хизматрасониҳои нақлиётӣ, таҳия ва механизми шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ дар ин самт муайян ва пешниҳод қарда шуд, ки таъмин намудани шароитро барои рушди интиқол, тақмили фаъолияти системаи ягонаи автоматонидаи идоракунии нақлиёти шаҳр ва рушди системаи муосири пардохти ҳаққи роҳқироро бо назардошти татбиқи рақамикунони нақлиёт дар давраи то соли 2030 дар шаҳри Душанбе дар бар мегирад.

Нуктаҳои асосие, ки ба ҳимоя пешниҳод қарда мешаванд:

-дар асоси омӯзиши ҳамаҷонибаи адабиёти илмӣ соҳавии ватанӣ ва хориҷӣ нишондиҳандаҳои асосии тавсифдиҳандаи системаи нақлиёти автомобилӣ

мусофирбарӣ муайян, принципҳо ва хусусиятҳои ташкили идоракунии мусофирбарӣ дар шаҳрҳо арзёбӣ шуданд, ки ба истифодаи самараноки механизми мусофирбарӣ мусоидат мекунанд. Дар асоси натиҷаи муқоисаи таҷрибаҳои кишварҳои хориҷӣ оиди ташкили идоракунии мусофирбарии автомобилӣ вазифаҳои асосии мақомоти иҷроия ва нақши онҳо дар беҳтаргардонии дастгирии намуди мазкури нақлиёт дар шаҳри Душанбе муайян карда шуданд;

-дар натиҷаи таҳлили ҳолати муосир ва рушди мусофирбарии автомобилӣ ва баррасии асосҳои концептуалии рушди системаи нақлиёти ҷамъиятии шаҳр, тадқиқи анбуҳи мусофирон баҳогузори шуда, сабабҳои асосии таъсиррасон ба фаъолияти намудҳои гуногуни нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии шаҳр, аз ҷумла мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, ошкор карда шуда, сифати хизматрасонӣ бо нақлиёти автомобилӣ, аз ҷумла бо микроавтобусҳо таҳлил ва арзёбӣ гардида, муайян карда шуд;

-ташаққули стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бо назардошти муайян намудани омилҳои таъсиррасон ба ташкили мусофирбарӣ бо онҳо ва коркарди амсилаи иқтисодию риёзии талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ба сомон расонида шуд;

-тавсияҳо оид ба асоснокнамоии механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ ва роҳҳои тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бо назардошти рақамикунонии иқтисодиёт ва татбиқи иқтисодиёти сабз таҳия карда шуданд.

Аҳаммияти назариявӣ таҳқиқот. Аҳаммияти назариявӣ таҳқиқот дар васеъгардонии ҷанбаҳои таҳқиқи илмию назариявӣ самаранокии ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо зоҳир гардида, ҷиҳати татбиқи механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар самти мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва баландбардории самаранокии ташкили идоракунии онҳо метавонад заминаҳои боэтиמוד гузорад.

Аҳаммияти амалии кори диссертатсионӣ ва натиҷаҳои бадастомада аз ҳалли масъалаҳои иҷроии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳр иборат аст. Баҳодихии сифати кори микроавтобусҳо, омӯзиши селай мусофирон, амсиласозии иқтисодӣ-риёзии ташаққули талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо ва пешгӯии он аҳаммияти муҳим дорад.

Натиҷаҳои бадастомада дар раванди таҳқиқот аз ҷониби муассисаҳои нақлиёти мусофирбарии шаҳр бо шаклҳои гуногуни моликият ва мақомоти маҳаллии ҳокимияти давлатӣ дар заминаи қабули қарорҳо оид ба рушди системаи нақлиёти мусофирбарии шаҳр ва системаи идоракунии хизматрасонии он амалан татбиқ шуданд.

Муқаррароти илмию методии муаллиф дар фанҳои бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ, иқтисодиёти корхонаи нақлиёти автомобилӣ, маркетинг дар нақлиёт, менечмент дар нақлиёт, банақшагирӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ, логистикаи нақлиётӣ, ташкили интиқол ва идора дар нақлиёти автомобилӣ, иқтисодиёти соҳа барои донишҷӯёни ихтисосҳои иқтисодӣ татбиқ гардиданд ва ҳамчун асоси муҳим барои омодаасозии мутахассисони соҳа истифода шуданд.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот бо истифодаи дуруст ва боэтиמודи маълумоти оморӣ ва манбаъҳои эътимоднок, таҳлили амиқ ва коркарди маълумоти таҳқиқотӣ дар самти беҳтар кардани самаранокии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳр натиҷаҳои муассир ва муҳимро ба даст меорад. Ин дар навбати худ ба татбиқи дурусти роҳҳои беҳтар кардани самаранокии мусофирбарӣ мусоидат мекунанд. Хулоса ва тавсияҳо дар таҳлили илмию натиҷаҳои назариявӣ амалии таҳқиқот асос ёфтаанд.

Мутобиқати кори диссертатсионӣ ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Натиҷаҳои таҳқиқот ба бандҳои зерини шиносномаи феҳристи ихтисосҳои КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯйи ихтисоси 6D050600 – Иқтисодиёт (6D050607 – Иқтисодиёти нақлиёт) мувофиқат мекунанд: “1. Равишҳои назариявӣ ва усули таҳияи методҳо, механизмҳо ва афзорҳои нави амалкарди иқтисодиёт ва мутобиқшавӣ ба усулҳо, механизмҳо ва афзорҳои мавҷудбудаи амалкарди иқтисодиёт, ташкил ва идоракунии

субъектҳои хочагидор дар соҳаи нақлиёт; 2. Мукамалгардони ташкил ва идоракуни дар соҳаи нақлиёт дар шароити бозорӣ; 7. Ташхиси иқтисодии фаъолияти муассиса ва ширкатҳои нақлиётӣ, комплекси нақлиётӣ мамлакат, минтақаҳои он ва ғ.; 11. Баҳо додан ва баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ аҳоли ва иқтисодиёти мамлакат; 28. Стратегияи рушди иқтисодии ҳалқаҳои аввалия ва муттаҳидшудаи нақлиёт; 33. Самаранокии ташкили иқтисодӣ ва сифати хизматрасонӣ дар соҳаи нақлиёт; 34. Механизми баланд бардоштани самаранокӣ ва сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ; 41. Шарики давлатию хусусӣ дар соҳаи нақлиёт”.

Саҳми шахсии довталаби дарёфти дараҷаи илмӣ дар таҳқиқот. Кори таҳқиқотӣ ба ҳимоя пешниҳодшаванда таҳқиқоти муаллиф мебошад, ки ҳамаи давраҳо бо иштироки бевоситаи он бо назардошти дастовардҳои олимони ватанӣ ва хориҷӣ сурат гирифтааст. Муаллиф мавзӯи таҳқиқотро ба таври мустақил интихоб намуда, муҳимият, мақсад ва вазифаҳои таҳқиқотро илман асоснок кардааст ва нақшаи амалиёти таҳқиқотро тартиб додааст. Унвонҷӯ дар самти ҷамъоварии маводи мавзӯи таҳқиқотӣ мустақилият нишон дода, онро коркард ва таркиббандӣ намудааст. Ташаккули стратегияи рушд, инчунин амсиласозии иқтисодию риёзии муайянсозии талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо натиҷаҳои ба дастовардаи шахсии муаллиф мебошанд.

Тасвиб ва амалисозии натиҷаҳои кор. Натиҷаҳои таҳқиқот дар семинарҳои илмию амалӣ, инчунин конференсияҳои байналмилалӣ ва ҷумҳуриявӣ (давоми солҳои 2023-2025) мавриди баррасӣ қарор гирифтаанд.

Интишорот аз рӯйи мавзӯ. Доир ба мавзӯи таҳқиқоти диссертатсионӣ 11 мақолаи илмӣ, аз ҷумла 6-тои он дар маҷаллаҳои тақризишавандаи КОА-и назди Президенти ҚТ нашр шудааст.

Соҳтор ва ҳаҷми кор. Кор аз сарсухан, се боб, хулоса, рӯйхати сарчашмаҳои илмӣ ва замима иборат мебошад. Ҳаҷми кор 171 саҳифаро ташкил дода, аз 28 ҷадвал, 30 расм ва 194 номгӯи адабиёт иборат аст.

ҚИСМИ АСОСИИ ДИССЕРТАТСИЯ

Дар муқаддима мубрамии мавзӯи диссертатсия, дараҷаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ, робитаи таҳқиқот бо барнома ва мавзӯҳои илмӣ асоснок карда шуда, мақсад, вазифаҳо, объекту предмет, фарзияи таҳқиқот муайян гардидаанд, навгонии илмии таҳқиқот, нуқтаҳои ба ҳимоя пешниҳодшаванда, аҳамияти назариявӣ амалии таҳқиқот, интишорот аз рӯйи мавзӯи диссертатсия, ҳамчунин соҳтор ва ҳаҷми диссертатсия оварда шудаанд.

Дар боби якуми диссертатсия – «Асосҳои назариявӣ ва методии ҷамлу нақли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ дар шаҳрҳо» паҳлуҳои назариявӣ методии ҷамлу нақли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ дар шаҳрҳо, принципҳои ташкили идоракунии нақлиёти автомобилӣ дар шаҳрҳо, инчунин таҷрибаи хориҷии механизми идора ва ташкили ҷамлу нақли мусофирон дар шаҳрҳо баррасӣ гардидааст.

Таҳқиқи гузаронидани ислоҳоти иқтисодӣ дар шароити муосири рушди кишвар дар асоси омӯختани хусусияти худтанзимшавӣ гувоҳӣ он аст, ки модели бозорӣ метавонад фаъолияти хочагидориро дар сатҳи нави инноватсионӣ бо истифодаи платформаи рақамӣ ба роҳ монанд ва барои рушду таҳкими системаи хизматрасонии иқтисодӣ мусоидат намуда, талаботи мардумро бо сифати баланд ва пуррагӣ қонеъ созад. Аз ин ҷост, ки бозорро бояд ҳамчун як категорияи иқтисодӣ бо равиши назариявӣ таҳлил намуд, зеро он асоси мубодилаи молу хизматрасониҳоро бо арзиши воқеӣ ва рақобатпазир таъмин мекунад.

Аз тарафи дигар, дар бисёр адабиёт баъзе ҷанбаҳои махсус ва муҳим таъкид мешавад, ки “бозор соҳаи гардиши молу пул буда, мубодилаи натиҷаҳои меҳнатро таъмин мекунад”. Вобаста ба ин ду аломати асосии бозорҳоро ҷудо ҷудо намудан мумкин аст:

1. Омӯхтани хизматрасониҳо пеш аз анҷоми онҳо мушкил буда, сифати хизмат метавонад натиҷаҳои иқтисодӣ, аз ҷумла даромадро тағйир диҳад ва ин омил ба баҳогузорӣ таъсир мерасонад;

2. Хусусияти асосии хизматрасониҳо номуайян будани онҳо мебошад, ки ин омил гардиши хизматҳоро дар бозор мушкил месозад.

Яке аз олимони рус Персианов В.А. қайд намудааст, ки “бозори хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ дар худ маҷмуи харидорони ҳақиқӣ, эҳтимоли ва фурӯшандагонро доир ба мубодилаи хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ таҷассум менамояд” [3].

Ба ақидаи мо БХН бояд ҳама гуна хизматрасониҳои нақлиётро, ки барои қонун намудани талабот ба амал меоянд, фаро гирифта ба наздишаҳрӣ, байнишаҳрӣ ва байналмилалӣ тақсим шуда, хизматрасониҳои нақлиётӣ дар асоси ба даст овардани самарҳои муайян роҳандозӣ мешавад.

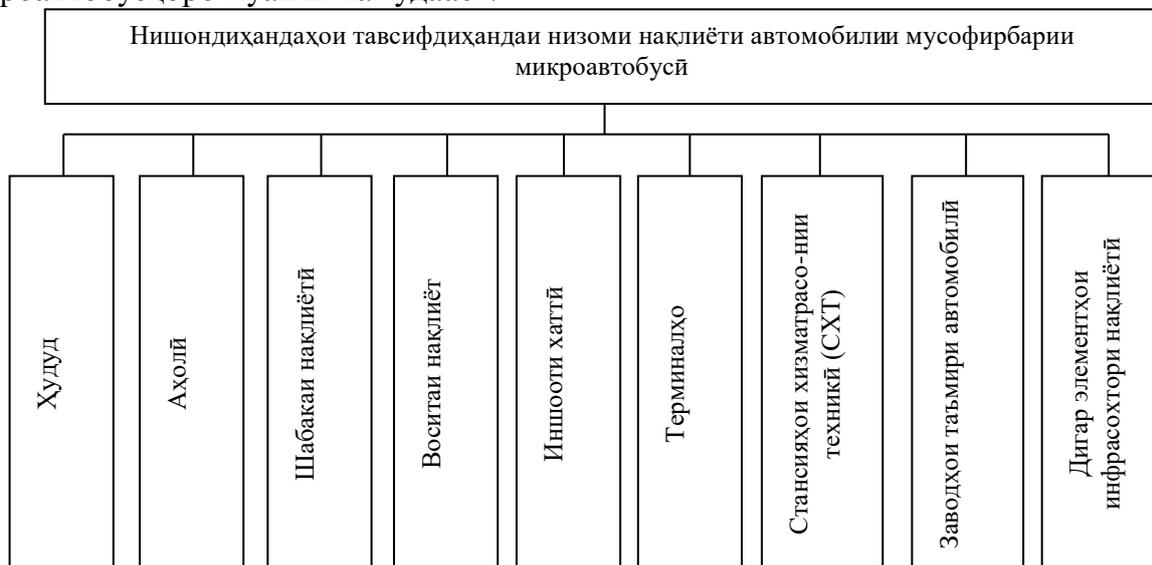
Вобаста ба ин аломатҳои зерини ташаккули бозори хизматрасониҳои нақлиётро ҷудо намудан мумкин аст: алоқаи мутақобила миёни истифодабарандагони хизматҳои нақлиётӣ; интихоби оқилонаи шарикон ҳангоми хизматрасонӣ; баҳодихии рақобат дар дохил ва байни муассисаю ташкилоти хизматрасониҳои шаклҳои гуногуни моликият; тарифҳо, таъмини устувории молиявӣ нақлиётӣ ва ғайра.

Бо дарназардошти ин чунин давраҳои таҳаввулоти бозори хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарро ҷудо менамоянд: гузаронидани таҳлили шаклҳои муносибатҳои иқтисодӣ миёни иштирокчиёни бозор имконият медиҳад, ки механизми муошират ва ҳамкории онҳо дар муҳити тиҷоратӣ равшан гардида, сатҳи таъсири омилҳои ҷудогона муайян карда шавад; барномасозӣ ва муттаҳид намудани равандҳои хизматрасониҳои нақлиётӣ ҷиҳати таъмини фаъолияти самаранок ва ҳамоҳангардида ба роҳ монда шавад; тақмили раванди идораи бозор барои баланд бардоштани сифати хизматрасониҳои нақлиётӣ ба аҳоли ба роҳ монда мешавад.

Танзими бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ ба мукамалсозии хизматрасонӣ бо сифати баланд ва истифодаи оқилонаи захираҳо ва технологияи муосири рақамӣ ба роҳ монда мешавад.

Бо назардошти ин се аломати низомии нақлиёти автомобилӣ дар самти мусофиркашонӣ муайян карда шудааст: таъинот ва функцияи он – мусофирбарӣ; аломати ҳудудии он - маҳдудиятҳои системаи хизматрасониҳои нақлиётӣ дар ҳудуд; ягонагии ташкил - мавҷудияти системаи ягонаи идоракунии нақлиёт.

Дар қори диссертатсионӣ муаллиф бо мақсади ҳамаҷониба арзёбии мавқеъ ва тавсифи ҳамлу нақли шаҳрии мусофирон бо микроавтобусҳо дар расми 1 нишондиҳандаҳои асосии тавсифдиҳандаи системаи нақлиёти автомобилӣ мусофирбарии шаҳрӣ бо микроавтобусҳоро муайян намудааст.



Расми 1 – Нишондиҳандаҳои асосии нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ микроавтобусӣ

Ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳоро (таксиҳои хатсайрӣ) Оинномаи нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон чунин ба расмият дароварда аст: “Ҳамлу нақл бо таксиҳои хатсайрӣ – ҳамлу нақли мусофирон ва боғочи онҳо бо таксиҳои хатсайрӣ дар хатсайри муқарраршуда, ки саворкунӣ ва фаровардани мусофирон дар истгоҳҳо, инчунин бо хоҳиши онҳо дар ҳама нуқтаҳои хатсайро, ки қоидаҳои ҳаракат дар роҳ манъ накардааст, пешбинӣ менамояд”.

Ҳамлу нақли мусофирон мунтазам ва номунтазам мешаванд, ки ҳамлу нақли мунтазам дар хатсайрҳои пешакӣ тарҳрезӣ ва тасдиқгардида иҷро карда мешаванд. Дар хатсайри мунтазами шаҳрӣ автобусҳои шаҳрии дараҷаи 1, ки на кам аз ду дар дошта бошанд, ҳамчунин автобусҳои дараҷаи 2 истифода мешаванд.

Воситаҳои нақлиёти автобусие, ки мувофиқи Қоидаҳои қабулнамудаи Комиссияи иқтисодии Аврупоии Созмони Милали Муттаҳид N56 (ГОСТ Р 41.36—2004 (Қоидаҳои КИА СММ № 36)) ба категорияи М2 ва М3 ва синфи А ва В ворид гардида то 22 нафар ғунҷош доранд ва на зиёда аз 5 тонна вазни максималӣ доранд, метавон ба воситаҳои нақлиёти микроавтобусӣ шомил намуд.

Ба ақидаи муаллиф “ҳамлу нақли мунтазами мусофирон бо микроавтобус дар шаҳр – ҳамлу нақли мусофирон бо воситаҳои нақлиёти механикӣ микроавтобусӣ дар хатсайрҳои шаҳрии пешакӣ тарҳрезӣ ва тасдиқгардида мебошад, ки дар раванди он мусофиргирӣ ва мусофирфарорӣ дар истгоҳҳо ва маконҳои, ки қоидаҳои ҳаракат дар роҳ иҷозат медиҳанд бо дархости мусофирон анҷом дода мешавад”.

Вобаста ба қоидаи дар боло овардашуда асоснокнамоии зарурияти истифодабарии микроавтобусҳо барои мусофиркашонӣ дар шаҳрҳо пеш меояд. Зарурияти истифодабарии микроавтобусҳоро бо пешзаминаҳои объективӣ ва субъективӣ асоснок намудан зарур аст.

Пешзаминаи объективӣ истифодабарии микроавтобусҳо аввалан, ин аз лиҳози иқтисодӣ мақсаднок будани онҳо мебошад, зеро онҳо аз ҷиҳати истифодабарӣ ва хизматрасонӣ назар ба автобусҳои, ки андозаашон калонтаранд, арзонтар мебошанд. Дувум, чандирии хатсайрии онҳо, яъне андозаи хурди онҳо имкон медиҳад онҳоро дар кӯчаҳои танг ва хатсайрҳои, ки истифодаи нақлиёти калонандоза номумкин аст, истифода бурд. Сеюм, ин суръати нисбатан баланди онҳо дар масофаи миёна ва кӯтоҳ вобаста ба расонидани мусофирон аз ҳисоби истифодаи ҳаракати чапғалат (манёвр) хангоми ба миён омадани ҳолати роҳбандӣ ва танбашавӣ мебошад.

Ба пешзаминаҳои субъективӣ истифодабарии микроавтобусҳо дар мусофирбарии шаҳрӣ интизориҳои мусофирон ба монанди бароҳатӣ дар воситаи нақлиётӣ, имконияти зуд расидан ба нуқтаи таъйинот ва чандирӣ дар чадвали ҳаракатро метавон дохил намуд.

Таҳлили қонунҳо ва таҷрибаи идоракунии нақлиёти мусофирон дар шаҳрҳо бо риояи принципҳои мухталиф иҷро мешавад (чадвали 1). Ба ин мақсад, мақомот мунтазам назорат ба фаъолияти операторони нақлиётӣ ва нақлиёти мусофиронро гузаронида, омодагӣ ба беҳтар кардани инфрасохтор ва хизматрасониҳо дар асоси талаботи вақти имрӯза ба роҳ мемонанд. Ин раванд барои беҳтар кардани сифати хизматрасонӣ, зиёд кардани имкониятҳои нақлиётӣ ва таъмини беҳатарии мусофирон дар роҳҳо муҳим аст.

Дар шаҳри Душанбе, рушди нақлиёти автомобилӣ ва нақлиёти барқӣ вобаста ба тағйироти бозорӣ ва эҳтиёҷоти аҳоли ба назар мерасад. Бо назардошти ин, субъектҳои бозор ва корхонаҳо ба самти беҳтар кардани хизматрасонӣ ва диверсификатсияи намудҳои нақлиёт тавачҷуҳ доранд.

Имрӯз, беҳтар кардани ҳамкориҳо байни ширкатҳои нақлиёти мусофирбарӣ шаҳри Душанбе дар бозори хизматрасониҳо муҳим аст.

Чадвали 1 - Принципҳои бунёди барои ташкил ва мудирияти ҳамлу накли мусофирон дар муҳити шаҳрӣ

№ б/т	Принципҳои бунёди	Мазмун ва мундариҷаи он
1.	Қонуниятҳои идоракунии	Иҷрои ҳатмии қоидаҳо ва талаботи ҳуқуқӣ.
2.	Ҳифзи ҳаёт ва саломатӣ	Аввалан, ҳангоми хизматрасонии мусофирбарӣ бояд бехатарии муҳити зист, манфиатҳои ҷомеа ва давлат кафолат дода шаванд. Ҳамзамон, зарур аст чораҳои тақмилидхонии қонунҳои шаҳрвандӣ мавриди омӯзиш қарор гиранд.
3.	Адолат	Барои он ки манфиатҳои ҷамъиятӣ (яъне аҳоли, шаҳр ва ҷомеа) бо хошишу манфиатҳои шахсӣ (мисли соҳибони мошинҳо ё ронандагон) ҳамоҳанг бошад, бояд танзимои дақиқ ва мувозинатнок вучуд дошта бошад. Дар ин замина, дар нақлиёти хатсайрикунонидаи шаҳр хатҳои ҳаракати алоҳида (яъне роҳҳои махсус барои автобусҳо ё нақлиёти ҷамъиятӣ) ташкил шудаанд, то ҳаракат зуд ва бидуни монеа сурат гирад. Ҳамзамон, дар маҳалли истигоҳҳои нақлиётӣ маҳдудиятҳои барои таваккуф қарор карда мешавад, то роҳ ва ҷой барои ҳаракати нақлиёти ҷамъиятӣ ҳоли нигоҳ дошта шавад, то ки мошинҳои хусусии роҳро банд накунад.
4.	Пояи илмӣ	Муносибатҳои соҳаи нақлиёт бо асоси натиҷаҳои илмӣ бунёди ва таҷрибавӣ, ки тавассути тадқиқот ва таҷрибаандозӣ таҳким ёфта, бо муқаррароти назариявӣ ва амалӣ тақмил меёбанд, ташаккул меёбанд ва ба самаранокии идора ва рушди устувори низоми нақлиёт мусоидат мекунанд.
5.	Оммавият	Принсип он вақт татбиқ мешавад, ки мусофирон дар истифодаи нақлиёт ва истигоҳҳои манфиатҳои якдигарро эҳтиром қарда, ҳамкорӣ мекунанд, ки ин ҳам барои ҳалли ихтилофҳо ва ҳам барои таъмини бехатарӣ ва ҳифзи муҳити зист муҳим мебошад. Таъмини ин гуна ҳамоҳангӣ кумак мекунад, ки ҳам манфиатҳои шахсонӣ алоҳида ва ҳам манфиатҳои ҷамъият ба таври мутавозин ва мувофиқ ҳал қарда шаванд.
6.	Имконпазирӣ	Барои ташкил намудани мусофирбарӣ, имкониятҳои захираҳои интиқолдиҳандагон ва ниёзҳои ҷамъият бояд ба назар гирифта шаванд.
7.	Амалӣ сохтани таҷриба	Ин тартиб имкон медиҳад, ки таҷрибаҳои беҳтарини истеҳсоли омӯзиш ёбанд, мубодила шаванд ва дар фаъолияти ташкилкунандагони интиқол самаранок истифода гарданд.
8.	Танзими муносибат	Ҳама ҷанбаҳо ва соҳаҳои эҳтимолии танзими муносибатҳои нақлиётӣ, аз ҷумла ҳуқуқӣ, ташкилӣ, иқтисодӣ, техникӣ, технологӣ, кадрӣ ва идоракунии, дар амал татбиқ мешаванд.
9.	Натиҷабархонии фаъолияти нақлиёт	Қарорҳои идоракунии қабулшуда ҳангоми ташкил ва идоракунии мусофирбарии автомобилӣ нақши калидӣ доранд ва ба таври муассир ба беҳтаргардонии самаранокии равандҳо ва рушди устувори фаъолияти низоми нақлиёт мусоидат мекунанд, ки дар навбати худ ба беҳбудии хизматрасонӣ ва қонеъ гардонидани талаботи ҷомеа оварда мерасонад.
10.	Назорат	Назоратро бояд ҳамчун функсияи ҳатмии танзими давлатии комплекси нақлиётӣ, ки робитаҳои баръакси пайвастандари дар муносибатҳои нақлиётӣ дида баромад.
11.	Масъулият	Масъулияти шахсонӣ мушаххас ба уҳдадорҳои ба онҳо додашаванда таъмин гардидааст. Чунин тасвияти меъёрҳо иҷозат дода намешавад.
12.	Мутобиқат	Муқарраргардонии робитаи мутақобилаи ҳуқуқи уҳдадорӣ. Мувофиқи ин принсип ба ҳуқуқи яке аз субъектҳои муносибатҳои нақлиётӣ мувофиқи уҳдадорӣ дигар субъект гузошта шудааст. Ҳуқуқҳои наметавонанд эътироф шаванд, агар онҳо ба уҳдадорҳои иҷроӣ амалиёт, ки барои таъмини ҳуқуқ ва тартибот зарур мебошанд, вобаста набошанд.

Сарчашма: Аз тарафи муаллиф дар асоси адабиёти илмӣ тартиб дода шудааст.

Барои рушди самаранок ва ташкил кардани фаъолияти мусофиркашонӣ дар шаҳрҳо, муҳим аст, ки хусусиятҳои махсуси раванди идоракунӣ ба инобат гирифта шаванд (расми 2). Дар ин замина, ҳамоҳангсозии идоракунӣ кормандони ташкилотҳои нақлиёти автомобилӣ ва ташаккулдиҳии сохтори ташкилии идоракунӣ аҳамияти зиёд дорад. Мувофиқгардонии ин сохтор бо мақсади таҳияи барномаҳои амиқи хочагидорӣ идоракунӣ дар сатҳҳои гуногун амалӣ мегардад.

Дар умум, хусусиятҳои ошкоргардида ва бартараф намудани мушкилоти ошкоршуда барои амалисозӣ ва рушди самараноки нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳр бо истифодаи таҷрибаи хориҷӣ аҳамияти бузург доранд.

Аз омӯзиши таҷрибаи байналмилалӣ бар меояд, ки дар аксарияти кишварҳо намудҳои гуногуни нақлиёт дар доираи низоми марказонидашуда муттаҳид шудаанд, ки барои беҳтар кардани хизматрасонӣ ва ҳамоҳангсозии ҳаракат дар шаҳрҳо мусоидат мекунад.

Таҳқиқоти сохтори идораи нақлиёти мусофиркашон дар давлатҳои хориҷӣ нишон дод, ки дар аксари онҳо масъулияти идора ар шаҳрҳо ба мақомоти маҳаллӣ вогузор намудаанд. Ин амалкунӣ ба беҳтар намудани танзим ва мувофиқсозии хизматрасонӣ бо ниёзҳои маҳаллӣ мусоидат мекунад.

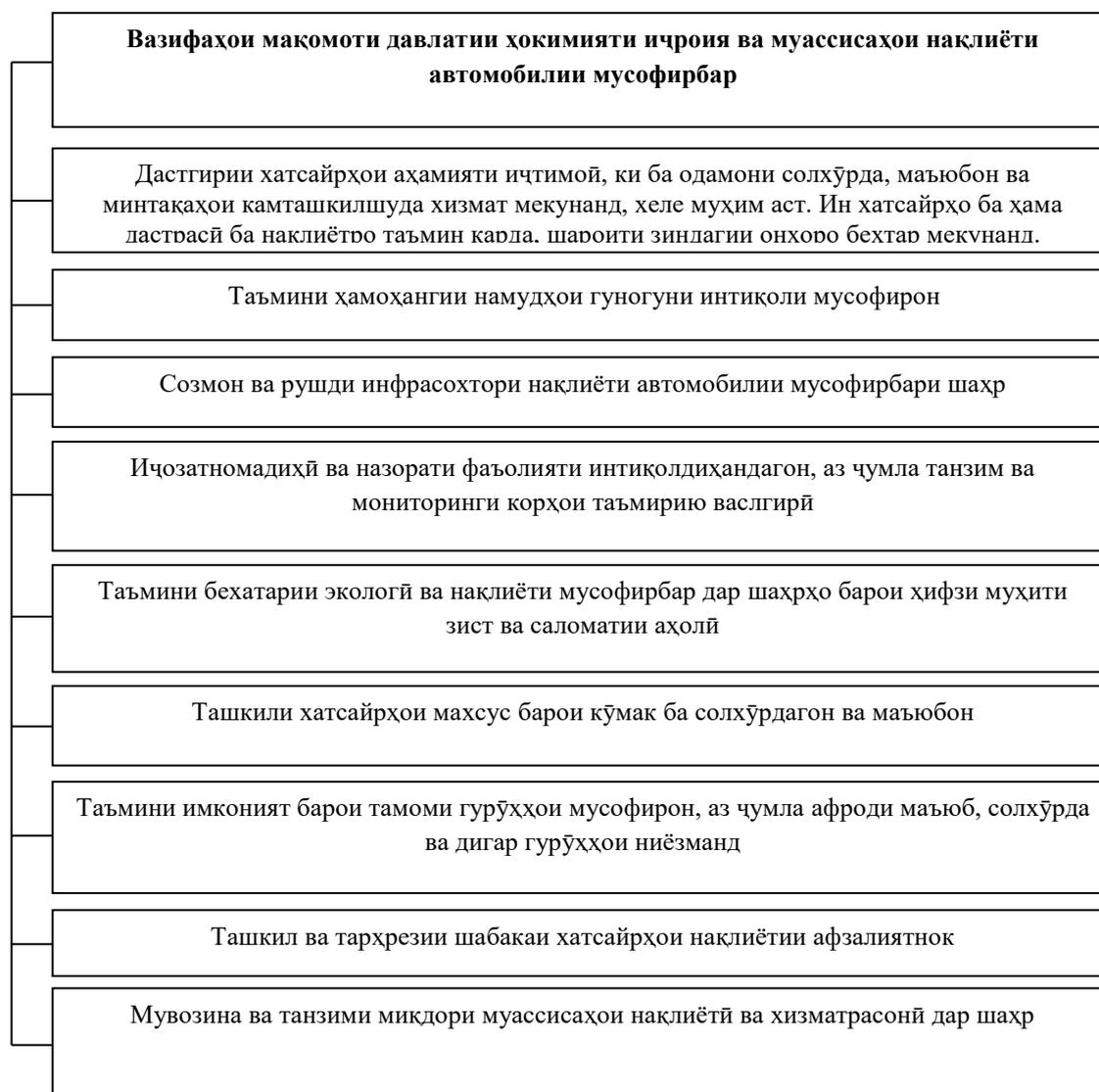


Расми 2 - Хусусиятҳои ташкили идора ва пешбурди рушди нақлиёти мусофирбарии автомобилӣ дар шаҳрҳо

Бо истифода аз натиҷаи таҳлили низоми идораи нақлиёти мусофиркашон дар хориҷа ва шаҳрҳои Тоҷикистон бар меояд, ки вазифаҳо ва масъулиятҳои мақомоти давлатӣ дуруст баҳо дода шуда, равшан карда шавад (расми 3).

Таҳқиқоти ташкили идоракунии фаъолияти нақлиётӣ дар самти мусофиркашонӣ дар шаҳрҳои хориҷа гувоҳӣ аз он медиҳанд, ки дар бештари шаҳрҳо масъулият дар ин самт ба

зимаи мақомоти маҳаллии давлатӣ вогузор аст. Ин амалкунӣ ба беҳтар намудани танзим ва мувофиқсозии хизматрасонӣ бо ниёзҳои маҳаллӣ мусоидат мекунад.



Расми 3 - Вазифаҳои мақомот ва МНА дар идораи нақлиёти мусофиркашонӣ шаҳрӣ

Ба ақидаи мо ба чунин хулоса омадан мумкин аст, ки рушди фаъолияти инноватсионии нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳри Душанбе бояд дар асоси принципҳои рақобатпазирӣ, баландбардории самаранокии фаъолияти муассисаҳои нақлиётӣ новобаста аз шакли моликият, тақмили механизми ташкили идоракунии инноватсионӣ ба роҳ монда шавад.

Дар боби дуюми диссертатсия – «Ҳолати кунунӣ ва рушди ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе» вазъи муосир ва рушди мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе, арзёбии омилҳои таъсиррасон ба механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо, инчунин баҳодихии сифати мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе мавриди таҳлил ва баррасӣ қарор гирифтааст.

Дар шароити муосир, бо назардошти зиёдшавии шумораи аҳоли дар шаҳрҳо бо сабаби афзоиши таваллуд ва муҳочирати дохилии мамлакат аз деҳот ба шаҳр ва дар ин замина афзоиши талабот ба ҳамлу нақли мусофирон, қонёсозии талаботи аҳоли ба мусофирбарӣ пеш аз ҳама тақмили ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофиронро бо назардошти рақамикунонии соҳа, баланд бардоштани сатҳи таъмини бехатарии ҳамлу нақл, инчунин аз ҷиҳати экологӣ ба шаҳри сабз табдил додани шаҳрҳоро талаб менамояд.

Дар Тоҷикистон тамоюли мусбии рушди ҳаҷми мусофиркашонӣ тавассути тамоми намудҳои нақлиёт гули солҳои 2019-2023 дида мешавад (ҷадвали 2).

Ҷадвали 2. - Тағйирёбии ҳаҷми мусофирбарӣ бо тамоми намудҳои нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давоми солҳои 2019-2023 (млн. мусофир)

Номгӯй	2019	2020	2021	2022	2023	соли 2023 нисбат ба соли 2019, %
Нақлиёт – ҳамагӣ	658,1	653,7	746,8	853,7	899,3	136,7
аз он ҷумла						
автомобилӣ	635,4	633,8	726,8	832,2	876,7	138,0
Барқӣ	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	100
роҳи оҳан	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	83,3
Ҳавоӣ	0,7	0,3	0,4	0,5	0,5	71,4

Сарчашма: Маҷмуи омили нақлиёт ва алоқии Ҷумҳурии Тоҷикистон. - Душанбе, АОНПҚТ, 2024. -33с.-С.17 [1].

Таҳлили ҷадвали 2 гувоҳӣ аз он медиҳад, ки ҳаҷми мусофирбарӣ бо тамоми намуди нақлиёт соли 2023 нисбат ба соли 2019 36,7% афзуда, дар баробари он ҳаҷми мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ дар ин давра ба 36,7% зиёд гардидааст.

Таҳлили ҷадвали 3 нишон медиҳад, ки дар умум гардиши мусофирон бо тамоми намуди нақлиёт дар мамлакат дар соли 2023 нисбат ба соли 2019 25,5%, аз он ҷумла бо нақлиёти автомобилӣ 28,2%, таксомотори сабукрав 198,6%, барқӣ 1,4% ва ҳавоӣ 5,% боло рафта, танҳо дар нақлиёти роҳи оҳан ба 17% коҳиш ёфтааст.

Ҷадвали 3 - Тағйирёбии гардиши мусофирон бо тамоми намудҳои нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давоми солҳои 2019-2023 (млн. мусофир-километр)

Номгӯй	2019	2020	2021	2022	2023	соли 2023 нисбат ба соли 2019, %
Нақлиёт – ҳамагӣ	9264,6	8244,7	9079,9	10361,9	11625,8	125,5
Аз он ҷумла						
Автомобилӣ	7110,3	7155,1	7871,6	8478,3	9115,9	128,2
таксомотори сабукрав	133,6	195,8	272,5	332,2	398,9	298,6
Барқӣ	79,2	71,0	71,1	76,5	80,3	101,4
роҳи оҳан	28,1	21,4	20,6	21,3	23,3	83,0
Ҳавоӣ	1913,4	801,4	844,1	1453,6	2007,4	105,0

Сарчашма: Маҷмуи омили нақлиёт ва алоқии Ҷумҳурии Тоҷикистон. - Душанбе, АОНПҚТ, 2024.-33с.-С.20. [1]

Натиҷаҳои таҳлили тағйирёбии рушди ҳаҷми мусофирбарӣ бо тамоми намудҳои нақлиёт дар шаҳри Душанбе дар давоми солҳои 2019-2023, ки дар ҷадвали 4 оварда шудааст нишон медиҳад, ки ҳаҷми мусофирбарӣ дар маҷмуъ дар соли 2023 нисбат ба соли 2019 дар шаҳри Душанбе 121,5%-ро ташкил додааст. Ҳаҷми мусофиркашонӣ бо нақлиёти рӯизаминӣ дар соли 2023 нисбат ба соли 2019 ба 21,5%, бо нақлиёти автомобилӣ ба 23,2% ва бо нақлиёти ҳавоӣ ба 16,7% афзун гардида бошад ҳам, дар нақлиёти роҳи оҳан ва барқӣ мутаносибан ба 20% ва 0,5% кам гардидааст.

Ҷадвали 4 - Тағйирёбии мусофирбарӣ бо намудҳои нақлиёт дар шаҳри Душанбе дар давоми солҳои 2019-2023 (млн. нафар)

Нишондиҳандаҳо	2019	2020	2021	2022	2023	соли 2023 нисбат ба соли 2019, %

Мусофирбарӣ - ҳамагӣ	311,7	279,2	351,7	366,9	378,6	121,5
Аз он ҷумла						
Нақлиёти рӯйизаминӣ	311,1	278,9	351,4	366,4	377,9	121,5
аз он ҷумла						
Автомобилӣ	289,2	259,3	331,8	345,5	356,2	123,2
Барқӣ	21,4	19,2	19,2	20,5	21,3	99,5
Роҳи оҳан	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	80,0
Ҳавоӣ	0,6	0,3	0,3	0,5	0,7	116,7

Сарчашма: Омори солонаи шаҳри Душанбе.-Душанбе: Саридораи АОНПҶТ, 2024.-447с [2].

Нишондиҳандаи гардиши мусофирон бо тамоми намуди нақлиёт (ҷадвали 5) нисбат ба соли 2019 дар соли 2023 дар шаҳри Душанбе ба андозаи 11,3% зиёд гарда бошад ҳам ин нишондиҳанда дар нақлиёти роҳи оҳан ба андозаи 15,7% коҳиш ёфтааст.

Ҷадвали 5 - Тағйирёбии гардиши мусофирон бо намудҳои нақлиёт дар шаҳри Душанбе дар давоми солҳои 2019-2023 (млн. мус.-км)

Нишондиҳандаҳо	2019	2020	2021	2022	2023	соли 2023 нисбат ба соли 2019, %
Гардиши мусофирон – ҳамагӣ	3269,5	2377,8	2606,3	2981,0	3637,9	111,3
Аз он ҷумла						
Нақлиёти рӯйизаминӣ	1758,3	1650,9	1998,6	1701,8	1957,7	118,3
Аз он ҷумла						
Автомобилӣ	1660,0	1565,1	1912,6	1609,7	1861,3	121,1
Барқӣ	79,2	71,0	71,1	76,4	80,3	101,4
Роҳи оҳан	19,1	14,8	14,9	15,7	16,1	84,3
Ҳавоӣ	1511,2	726,9	607,7	1279,2	1680,2	111,2

Сарчашма: Омори солонаи шаҳри Душанбе.-Душанбе: Саридораи АОНПҶТ, 2024.-447с [2].

Натиҷаҳои таҳлили ташкили идоракунии мусофирбарӣ дар шаҳри Душанбе ва ноҳияҳои он нишон медиҳад, ки тақриқи ҳиссаи хоси намудҳои гуногуни нақлиёти мусофирбарии ҷамъиятии шаҳр дар ҳаҷми умумии мусофирбарӣ ва гардиши мусофирон муҳим аст. Дар ҷадвали 6 натиҷаҳои таҳлили гузаронидашудаи ҳиссаи намудҳои гуногуни нақлиёт дар шаҳри Душанбе оварда шудааст

Ҷадвали 6 -Тавсифоти ҳиссаи намудҳои гуногуни нақлиёт дар ҳаҷми умумии мусофирбарӣ ва гардиши мусофирони ш. Душанбе (ба ҳолати 01.01.2024)

№	Вид транспорта	Ҳаҷми мусофирбарӣ, млн. мус.	Ҳиссаи хос, %	Гардиши мусофирон, ҳаз. мус.-км	Ҳиссаи хос, %
1	Нақлиёти автомобилҳои истифодаи умум	169,47	45,0	2326,78	63,96
2	Нақлиёти автомобилҳои идорӣ	28,99	7,7	267,02	7,34
3	Нақлиёти автомобилҳои шахсӣ	178,14	47,3	1044,1	28,7
	Ҳамагӣ	376,6	100,00	3637,9	100,00

Сарчашма: ҳисоби муаллиф.

Вобаста ба нақлиёти мусофирбарии шаҳри Душанбе ҳаминро низ бояд қайд намуд, ки мувофиқи маълумоти омории дастрасгардида ба аҳолии шаҳри Душанбе соли 2023 дар маҷмӯ 2111 адад воситаҳои нақлиёти мусофирбарӣ, аз он ҷумла 732 адад автобус ва 98 адад микроавтобус дар сектори коммуналӣ ва 1281 адад микроавтобус дар сектори хусусӣ хизмат расонидаанд, ки ин тамоюл давом дорад.

Дар чадвали 7 тағйирёбии ҳаҷми мусофирбарӣ ва гардиши мусофирон бо микроавтобусҳо, инчунин ҳиссаи микроавтобусҳо дар ҳаҷми умумии мусофиркашонӣ ва гардиши мусофирон тариқи автомобилҳо дар шаҳри Душанбе барои солҳои 2019-2023 оварда шудааст.

Чадвали 7 - Тағйирёбии ҳаҷми мусофирбарӣ ва гардиши мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе дар давоми солҳои 2019-2023

Нишондихандаҳо	2019	2020	2021	2022	2023	соли 2023 нисбат ба соли 2019, %
Мусофирбарӣ – ҳамагӣ, млн.нафар	311,7	279,2	351,7	366,9	378,6	121,5
аз он ҷумла						
Автомобилӣ	289,2	259,3	331,8	345,5	356,2	123,2
аз он ҷумла						
Микроавтобусҳо	220,4	203,7	216,3	234,3	244,2	110,8
Гардиши мусофирон – ҳамагӣ, млн. мус.км	3269,5	2377,8	2606,3	2981,0	3637,9	111,3
аз он ҷумла						
Автомобилӣ	1660,0	1565,1	1912,6	1609,7	1861,3	112,1
аз он ҷумла						
Микроавтобусҳо	1262,9	961,5	1245,9	1089,5	1274,7	101,0
Ҳиссаи мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо аз ҳаҷми умумӣ, %	70,71	72,96	61,50	63,86	64,50	
Ҳиссаи микроавтобусҳо аз мусофиркашонӣ бо автомобилҳо, %	76,21	78,56	65,19	67,81	68,56	
Ҳиссаи гардиши мусофирон бо микроавтобусҳо аз ҳаҷми умумӣ, %	38,63	40,44	47,80	36,55	35,04	
Ҳиссаи гардиши мусофирон бо микроавтобусҳо аз ҳаҷми умумӣ, %	76,08	61,43	65,14	67,68	68,48	

Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф.

Аз натиҷаи таҳлилҳои дар чадвали 7 овардашуда хулосабарорӣ кардан мумкин аст, ки соли 2023 нисбат ба соли 2019 мусофирбарӣ ба ҳама намуди нақлиёт 121,5%, аз он ҷумла бо нақлиёти автомобилӣ 123,2%-ро ташкил дода, дар баробари ин мусофирбарӣ тавассути микроавтобусҳо низ 10,8% зиёд гардидааст. Таҳлили гардиши мусофирон бошад, нишон дод, ки ин нишондиханда дар соли 2023 нисбат ба соли 2019 мутаносибан дар ҳама намуди нақлиёт 11,3, нақлиёти автомобилӣ 12,1, аз он ҷумла бо микроавтобусҳо 1,0% зиёд гардидааст.

Дар баробари ин, дар чадвали 8 тағйирёбии ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар корхонаҳои давлатӣ ва хусусӣ оварда шудааст.

Агар дар маҷмӯъ ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо нисбат ба соли 2019 дар соли 2023 10,8% зиёд гардида бошад, пас дар корхонаҳои давлатӣ он ба 47,5% зиёд гардида, дар корхонаҳои хусусӣ баръакс 16,4% кам гардидааст. Аз ҳаҷми умумии мусофиркашонӣ дар соли 2023 56,8% ба корхонаҳои давлатӣ ва 43,2% ба корхонаҳои хусусӣ рост меояд.

Чадвали 8 - Тағйирёбии ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар корхонаҳои мусофирбарии шаҳри Душанбе дар солҳои 2019-2023 (ҳаз. мусофир)

№	Номгӯи муассисаҳо	2019	2020	2021	2022	2023	2023/2019, %
Ҳаҷми мусофиркашонӣ дар корхонаҳои воҳиди давлатӣ (ҳаз. мусофир)							

1.	ККВД "Автобус-3"	35556	35748,6	38333,4	42347,99	44903,18	126,29
2.	ККВД "Автобус-1"	58476,6	53537	76446,9	91836,2	93753,8	160,33
Чамъ		94032,6	89285,6	114780,3	134184,19	138656,98	147,5
Ҳаҷми мусофиркашонӣ дар муассисаҳои мусофирбарӣ хусусӣ (ҳаз.мусофир)							
1.	ЧДММ "Маҳин"	5666	5220	6531	3044	6234	110,02
2.	ЧСШК "Автоколонна 2927"	22250,8	20026,9	7064	1332,9	4235,3	19,03
3.	ЧСШК "Сайёр-1"	5257,1	6194,9	5085,47	4905,1	1545,39	29,40
6.	ЧСШК "Нақлиёт"	11661	11251,6	10850,3	11175,81	11399,32	97,76
7.	ЧСП "Меҳколонна-50"	10896	9257,2	9284,46	9363	9671	88,76
8.	ЧДММ "Сомонтранс"	3364,1	3424,3	3651,3	3911,7	3967,6	117,94
9.	ЧДММ "Муҳаммадҷон+Д"	7862,8	8722,7	9668	10100	10251,5	130,38
10.	ЧДММ "Корвонсарой"	10715,96	7812	8386,3	9513,4	9656,1	90,11
11.	ЧДММ "Беҳруз-15"	12266,9	6735,9	5399	6680	6810	55,52
12.	ЧДММ "Нақлиётгаз-2004"	3530,6	3680,5	4124,7	4250,4	4354,8	123,34
13.	ЧДММ "Сорбон-14"	18124	13641,2	13958,5	15153,4	15911,07	87,79
14.	ЧДММ "Ориён"	2010,5	1302,1	2111,7	3412,2	3582,8	178,20
15.	ЧДММ "Корвон Нақлиётхизматрасон"	10088,4	11454	11487	12041	12643	125,32
16.	ЧДММ "Ният"	2637,1	2644,9	2650,2	2661	2664,3	101,03
17.	ЧДММ "Акиа Авесто Автомат"	0	1171,3	1218	681,3	681,87	58,2 нисбат ба 2000
18.	ЧДММ "Нури Истиклол"	0	1866,5	0	1939	1970,7	105,6 нисбат ба 2000
Чамъ		126331,26	114406	101469,93	100164,21	105578,75	83,6
Ҳамагӣ		220363,86	203691,6	216250,23	234348,4	244235,73	110,8

Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф дар асоси маълумоти МД "Душанбенақлиётҳадамотрасон"

Дар асоси гуфтаҳои боло ба ҳулоса омадан мумкин аст, ки дар замони муосир нақлиёти мусофирбарии шаҳрӣ яке аз соҳаҳои аз ҷиҳати иҷтимоӣ муҳими фаъолияти шаҳрдорӣ ба ҳисоб меравад. Фаъолияти нақлиёти автомобилии мусофирбарии шаҳр ва тадбирҳои ташкил, таъмин ва густариши он аз тарафи мақомоти иҷроияи ҳокимияти давлатӣ аҳамияти иҷтимоии махсус дошта, он муҳимияти таҳқиқоти мазкурро асоснок менамояд.

Мушоҳида ва таҳлилҳо, инчунин омӯзиши ҳамаҷонибаи фикру андешаҳои олимони ва мутахассисони гуногуни соҳа дар бораи нақш ва мақоми нақлиёти ҷамъиятии шаҳрӣ, аз он ҷумла нақлиёти ҷамъиятии шаҳри Душанбе, ба ҳулоса омадан мумкин аст, ки фаъолияти нақлиёти мусофирбарии шаҳрӣ қариб тамоми табақаҳои аҳолии шаҳрҳо ва мамлакатро фаро мегирад. Новобаста аз он, ки солҳои охир шумораи автомобилҳои шахсӣ тамоюли баланди афзоиш дорад, қисми зиёди аҳолии мамлакат барои фаъолияти ҳамаҷуза аз нақлиёти мусофирбарии ҷамъиятӣ истифода мебарад. Аксари мусофироне, ки аз хизматрасонии нақлиёти мусофирбарӣ ҷамъиятӣ бархӯрдоранд, аз фаъолияти он бо сабаби аз ҳад зиёд серодамӣ дар воситаҳои нақлиётӣ, фосилаҳои тӯлонии ҳаракати онҳо ва риоя нагардидани чадвали ҳаракати онҳо дар масири ҳаракат норозианд [4].

Барои беҳтарсозии фаъолияти нақлиётӣ ва қонеъ гардондани талаботи мусофирон ба мусофирбарии ҳарруза аз тарафи мо самтҳои асосии баландбардории самаранокии фаъолияти нақлиёти мусофирбарии шаҳри Душанбе аз лиҳози логистикӣ пешниҳод

карда шудаанд, аз ҷумла: таҳқиқи дуруст ва асосноки селай мусофирон дар хатсайрҳо бо назардошти “вақти авҷ” ва зиёд намудани шумораи воҳидҳои нақлиётӣ, ки дар хатсайрҳо фаъолият мекунад; бо мақсади таъмини талаботи мусофирон ба мусофиркашонӣ дар тамоми ҳудуди шаҳр бе ивази таркиби ҳаракаткунандаи нақлиётӣ такмил додани харитаи хатсайрҳо; маълумоти дастрас ба воситаи истифодаи технологияҳои муосир оиди ҳаракати таркиби ҳаракаткунандаи мусофирбар дар истгоҳҳо дар вақти воқеӣ таъмин карда шавад.

Хулоса фаъолияти нақлиёти мусофиркашонии шаҳри Душанбе дар давраи таҳлилӣ мусбӣ арзёбӣ шуда, рушди минбаъдаи он низ дар назар мебошад.

Таҳлил нишон медиҳад, ки устуворӣ зерӣ таъсири мачмуи омилҳои муҳити дохила ва берунаи ба устувории амалисозӣ ва рушди инноватсионии хизматрасонии муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳр таъсиррасонанда ташаккул меёбад.

Бояд қайд кард, ки омилҳои ба устувории фаъолият ва рушди инноватсионии хизматрасонии МНАМШ таъсиррасонандаро метавон “аз рӯи усулҳо ба иқтисодӣ ва ғайрииктисодӣ (сиёсӣ, ҳуқуқӣ, экологӣ), аз рӯи тарз ба омилҳои таъсири мустақим ва ғайримустақим” ҷудо намуд. Таъсири ин омилҳо на танҳо барои субъектҳои алоҳида гирифташуда, балки барои тамоми низоми иқтисодӣ муҳим ва мубрам мебошад.

Дар расми 4 омилҳои идораи самараноки фаъолияти инноватсионӣ дар муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳр пешниҳод гардидаанд.

Бояд қайд намуд, ки ба инobat гирифтани омилҳои овардашуда (расми 4) бо назардошти афкори креативӣ ва сатҳи омодагии касбии кормандони нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳр ба идоракунии самараноки фаъолияти инноватсионӣ мусоидат менамояд. Вобаста ба ин, мақоми хосро барои амалисозии ҳадафҳои гузошташуда тадбиқи самараноки низоми амалкунандаи ҳавасмандгардонии ҳайати кормандон ва рушди низоми коммуникатсионӣ бо истифода аз асбобҳои гуногун барои созмон додани шабакаи иҷтимоии корпоративӣ бояд дод.

Хулоса, идоракунии босамараи фаъолияти инноватсионии МНАМ -ро як қатор шарту шароитҳои вобаста аз бақайдгирии омилҳои ҳамбастагӣ ва ҳамвобастагии ба тадбиқи раванди инноватсионӣ бо мақсади созмон додани амсилаи ягонаи илман асосноки амсилаи идоракунии фаъолияти инноватсионии дар муассисаҳо таъсиррасонанда таъмин мегардонад.



Расми 4 – Омилҳои таъсиррасон ба идораи самараноки фаъолияти инноватсионӣ дар МАНМ-и шаҳр

Беҳдошти фаъолияти МНАМШ ва мақомоти дахлдори назоратию танзимкунанда пеш аз ҳама аз зарурат ба баҳодихии сифати хизматрасониҳо, аз ҷумла мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бар меояд. Ин раванд ҳангоми гузаронидани ҷамъбасти корҳо, инчунин ҳангоми баҳодихии сифати хизматрасонии мусофирон дар шаҳрҳо иҷро карда мешавад.

Масъалаи баҳодихии сифати мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар солҳои охир вобаста ба рушди инноватсионӣ ва рақамикунонии соҳаи хизматрасонӣ, мубрам аст.

Ҳамчун параметри одитарини сифат метавонад, ки “сатҳи” муайянкунандаи таносуби сатҳи воқеӣ ба меъёр ё эталони заминавӣ хизмат менамояд. Ба усули нисбатан универсалӣ ва мукаммали баҳодихии сифат ҳамоне тааллуқ дошта метавонад, ки дар асоси он бо ном “функсияи матлуби Харрингтон” истодааст:

$$V = \exp(-\exp(-Y)), \quad (1)$$

ки ин ҷо

V – қимати функсияи матлуб;

Y – қимати аргумент дар миқёси шартӣ.

Асоси сохтани функсияи V ғояи табдидихии қиматҳои ҳақиқии баҳодихандаи нишондиҳандаҳои сифат дар ҷадвали беандозаи матлуб (афзалӣ) гузошта шудааст. Ҷадвали матлуб ба ҷадвали психофизиологӣ тааллуқ дорад.

Таъйиноти он муқаррар намудани мувофиқати байни қимати нишондиҳандаҳои сифат ва баҳодихии сатҳи матлуби ин қимат аст.

Таносуби байни қимати миқёси матлуб ва арзёбии сифат вучуд дорад (ҷадвали 9). Қимати V -и баробари сифр мутлақо ба сатҳи ғайри қобили қабули сифат ва V -и баробари як ба беҳтарини он мувофиқат менамояд.

Ҷадвали 9. – Мутобиқати қайдҳои стандартӣ дар ҷадвали матлуб бо арзёбии холии сифат

Қайдҳои матлуб	Арзёбии сифат
1,0 - 0,8	Сифати хеле хуб
0,8 - 0,63	Сифати хуб
0,63 - 0,37	Сифати қаноатбахш
0,37 - 0,2	Сифати бад
0,2 - 0	Сифати хеле бад

Пас аз аниқ ва асоснок намудани қиматҳои маҳдуд, натиҷаҳои боқимонда бо роҳи тартиб додани ҷадвали мувофиқи нишондиҳандаҳо натиҷагирӣ карда мешаванд.

Ҳамин тариқ, ба сифати номатлуб қимати манфии Y , ба сифати қобили қабул бошад, қимати мусбӣ мувофиқат мекунад.

Бо истифода аз усули Харрингтон арзёбии сифати маҷмуи нишондиҳандаҳои кори микроавтобусҳо иҷро гардидаанд, ки дар шароити воқеии нишондиҳандаҳо аз ин гурӯҳ нисбат ба якдигар дар ихтилоф метавонанд қарор дошта бошанд ва ин аз гуногунии манфиатҳои иқтисодии мусофирон ва муссиаҳои хизматрасон шаҳодат медиҳад. Дар асоси нишондиҳандаҳои умумии сифат байни мизочон ва муассиса созиш имонпазир мебошад.

Арзёбии сифат аз рӯи нишондиҳандаҳои зерин роҳандозӣ карда мешавад: зароби барориши микроавтобусҳо аз МНА ба хатсайр α , зароби пуркунии микроавтобусҳо γ , зароби истифодаи вақт дар вақти корӣ (дастур) τ , суръати миёнаи ҳаракати микроавтобус V_c (км/соат), басомади ҳаракат f (авт./соат), фосилаи ҳаракати микроавтобусҳо l (соат), зароби мунтазамии ҳаракати микроавтобусҳо $K_{\text{мун}}$, нишондиҳандаи самаранокии хизматрасонии микроавтобусҳо $\mathcal{E}_{\text{хизм.}}$, зароби самаранокии хароҷот R_x , нишондиҳандаи умумии сифати кори микроавтобусҳо S .

Ба сифати нишондиҳандаи умумии инъикоскунандаи манфиатҳои муассисаи хизматрасон ва мусофирон формулаи зеринро истифода мебаранд:

$$Z = R_x \cdot \mathcal{E}_{\text{хизм.}}, \quad (2)$$

Бояд қайд намуд, ки усули пешниҳодгардидаи баҳодихии сифати хизматрасониҳои воситаҳои нақлиётӣ мусофирбар, аз он ҷумла микроавтобусҳо усули нисбатан

универсалӣ ва мукамал буда, муассисаҳои нақлиётӣ метавонанд бо истифода аз маълумотҳои ҳаррӯзаи дар фаълияти нақлиётӣ бадастовардашон бо истифода аз ин усул сифати мусофирбарӣ бо микроавтобусҳоро муайян созанд ва баҳри беҳтарсозии он чорандешӣ намоянд.

Ташкили оқилонаи хизматрасонии аҳоли бо микроавтобусҳо ба иттилоот доир ба талабот ба интиқол бо ин намуди нақлиёт замина мегирад. Тарзи асосии ба даст овардани иттилоот таҳқиқот дар маҳалли амалишавии он мебошад. Мақсади таҳқиқот дар хатсайрҳои амалкунанда ба даст овардани иттилоот барои дақиқ намудани шабакаи хатсайр, тартиб додани графикҳои оқилонаи ба хатсайр сар додани таркиби ҳаракаткунанда ва баргаштани он аз хатти сафар, ки хизматрасонии нисбатан баландсифат ва истифодабарии самараноки таркиби ҳаракаткунандаро таъмин менамояд, ба ҳисоб меравад.

Дар рафти таҳқиқот дар 9 хатсайри амалкунандаи шаҳри Душанбе, ки дар онҳо ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо иҷро карда мешавад, аз тарафи мо таҳқиқот гузаронида шуд ва дар ин таҳқиқот пеш аз ҳама муайянсозии селай мусофирон дар рӯзҳои ҳафта роҳандозӣ карда шуд (ҷадвали 10). Инҳо, хатсайрҳои 2, 8, 11, 14, 19, 42, 52, 54 ва 56. Хатсайрҳо аз соати 6⁰⁰ до 21⁰⁰ (ронандагон низ 15 соат бо вақти танаффуси ночиз барои хӯроки нисфирӯзӣ) кор мекунанд.

Динамикаи тағйирёбии селай мусофирон дар давоми рӯзҳои ҳафта дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе дар ҷадвали 10. оварда шудаанд.

Дар маҷмуъ таҳлили таҳқиқоти хатсайрҳо (ҷадвали 10.) нишон медиҳад, ки селай мусофирон дар самти мустақим нисбат ба самти бозгашт зиёдтар буда асосан дар хатсайрҳои таҳқиқшуда рӯзҳои душанбе ва чоршанбе селай мусофирон нисбат ба дигар рӯзҳо зиёдтар мебошад ва селай аз ҳама ками мусофирон рӯзи якшанбе мушоҳида мегардад.

Ҷадвали 10. - Натиҷаи таҳқиқоти селай мусофирон дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе

Хатсайр	Номи хатсайр	Миқдори эҳтиҷотӣ, адад	Ишораи шартӣ	Селай мусофирон, мус.						
				Душанбе	Сешанбе	Чоршанбе	Панҷшанбе	Ҷумъа	Шанбе	Якшанбе
2	Маҳаллаи Пахтакор – бозори Меҳргон	30	I	4949	4850	4824	4745	4507	3364	2407
			II	4912	4813	4836	4727	4462	3308	2342
8	Терминали ғарбӣ – кӯчаи Фучик	50	I	5021	5018	5016	5015	4978	3576	2608
			II	5067	5027	5024	5010	4867	3567	2664
11	Кӯчаи Арбобхотун – Истаравшан	30	I	4816	4812	4865	4857	4721	3564	2618
			II	4828	4827	4834	4841	4736	3552	2597
14	Чаноро - Пахтакор	36	I	4650	4764	4825	4750	4724	3244	2336
			II	4665	4801	4829	4824	4714	3261	2324
19	Терминали Чорбоғ – Пахтакор	40	I	5024	5020	5004	5014	4970	3380	2567
			II	4986	4870	5018	5015	4870	3660	2500
42	Терминали дарвозаи Ҷанубӣ – Терминали Ғарбӣ	45	I	5204	5234	5274	5247	5228	3642	2634
			II	5198	5262	5281	5254	5198	3547	2607
52		50	I	5320	5364	5387	5015	5207	3697	2257

	Терминали дарвозаи Чанубӣ – Терминали Чорбоғ		II	5318	5354	5365	5311	5267	3725	2660
54	Маҳаллаи Дарёбод – Донишқадаи тарбияи чисмонӣ	50	I	5109	5118	5144	5115	5087	3572	2553
			II	5087	5127	5157	5101	5064	3563	2546
56	Чанубӣ – Шайнак	40	I	4661	4705	4724	4703	4665	3264	2336
			II	4674	4685	4718	4687	4651	3242	2270

Сарчашма: аз ҷониби муаллиф дар асоси натиҷаҳои таҳқиқи ҳатсайрҳо ҳисоб карда шудааст. Эзоҳ: I – самти мустақим; II – самти бозгашт.

Ҳатсайрҳо дар соатҳои байнипикӣ (байнисеродамӣ) самаранок кор мекунанд, дар соатҳои пик (серодамӣ) норасогии таркиби ҳаракаткунанда барои қонеъгардонии талаботи мусофирон мушоҳида мешавад. Дар ҳатсайр бо вучуди афзудани шумораи микроавтобусҳо натиҷаҳои дилхоҳ ба даст намеояд, ки он ба зиёдшавии анбуҳи нақлиёт ва пастшавии интенсивнокии ҳаракат мусоидат менамояд.

Маълумоте, ки аз натиҷаи таҳқиқот ба даст омадааст, ба як қатор тарафҳои мусбӣ ва манфии қори микроавтобусҳо ишорат менамояд.

Микроавтобусҳои пайдошуда дарҳол ҷойи холии бозори нақлиётии шаҳрро пур карданд. Онҳо суръати баланди қофӣ дастраскуниро дар муқоиса бо нақлиёти мусофирбари шаҳр, яъне автобусҳои синфи яқум пешниҳод карданд ва зуд мавқеи худро дар бозори хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар ишғол намуданд.

Ба тарафҳои мусбӣ дар боло зикргардида нигоҳ накарда, микроавтобусҳо як қатор сифатҳои манфиро низ доро мебошанд.

Дар раванди ҳаракат ронандагони микроавтобусҳо 65% бештар аз ронандагони автобусҳои синфи яқум аз як хати ҳаракат ба дигараш мегузаранд. Микроавтобусҳо бисёр вақт бо ҳолати техникӣ ба талабот ҷавобгӯ набуда ба роҳ мебароянд, ки он аз набудани назорати қиддии ҳолати техникӣ дар сатҳи талаботӣ шаҳодат медиҳад.

Набудани истгоҳҳои таҷҳизонидашуда барои микроавтобусҳо ва мавҷудияти истгоҳҳои ғайринақшавӣ зуд-зуд ба баланд гардидани ҳолати садамавӣ дар роҳ меоварад ва ба он таъҷилан ист додан пас аз суръатгирӣ ва вайрон кардани қаторнокии ҳаракат сабаб мешавад.

Ташкили равандҳои ғайриқонунӣ ва мусофиркашонӣ дар ҳолати рост истодани мусофирон дар микроавтобусҳо аз лиҳози қонунгузорӣ вайронкунии раванди он буда, ба паст шудани бароҳати ва бехатарии сафар оварда мерасонад, ки дар маҷмӯъ сифати хизматрасониҳо қоҳиш медиҳад.

Набудани қондуктор дар дохили нақлиёт ба ронанда уҳдадорҳои иловагиро гузошта, иҷрои он диққати ронандаро ба дигар тараф мекашад. Ронандагон ҳамарӯза 10-12 соат бе ягон танаффус барои ҳӯроки нисфирӯзӣ кор мекунанд, ки бо ҳамин тамоми меъёрҳои мавҷудаи меҳнатро вайрон мекунанд. Ин ба мондашавӣ ва оқибат ба эҳтимоли пайдошавии ҲРН оварда мерасонад, ки оқибати он зиёни молиявӣ мебошад.

Он далелро қайд кардан зарур аст, ки истифодаи миқдори зиёди микроавтобусҳо дар нуқтаи исти онҳо ҳолати бе ин ҳам ғайриқаноатбахши экологиро боз ҳам бадтар мегардонад.

Дар боби сеюми таҳқиқоти илмӣ – «Самтҳои асосии такмили механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе» стратегияи рушди ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо ташаққул, механизми ҳамкорӣ давлат ва бахши хусусӣ дар самти такмили ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо ва модели иқтисодӣ риёзии муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо қорқард, инчунин роҳҳои такмили механизми ташкили идораи мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе таҳия, асоснок ва пешниҳод шудаанд.

Яке аз сабабҳои маъмултари ҳавасмандгардонии субъект дар доираи Дурнамои рушди нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2030 дар асоси самтҳои рушди

ичтимоию иктисодии нақлиёт, пеш аз ҳама бояд омили асосии таъминкунандаи устувории иқтисодиёти миллӣ, минтақаҳои алоҳида ва беҳдошти неқӯаҳволии аҳоли тарҳрезӣ мегардад. Илова ба ин, бояд банақшагирии фаъолияти нақлиёти чамъиятии шаҳри Душанбе ба намуди низоми ягонае созмон дода шавад, ки шароити мусоидро барои шаҳрвандон ва риояи стандартҳои амалкунандаи сифати хизматрасонии нақлиёти шаҳрӣ кафолат диҳад, дар баробари ин мониторинги даври ошкорои сифати хизматрасонии мусофирон тавассути нақлиёти мусофирбарии шаҳрро таъмин намояд; афзоиши дастрасӣ ва сифати хизматрасонии нақлиёти автомобилии шаҳрӣ ва барқӣ барои аҳоли то соли 2030 беш аз 20 фоиз ва дар мачмуъ иқтисодиёти кишвар тақрибан 10 фоизро таъмин намояд; сифати баланд ва зичии зарурии роҳ ва инфрасохтори роҳу нақлиётӣ бо назардошти зичии аҳоли бояд мувофиқ ба сатҳи ҷаҳонӣ таъмин гардад; то соли 2030 бояд низоми терминалҳои мултимодалӣ ва хабҳои нақлиётӣ созмон дода шуда сатҳи баланди рушди алоқаҳо ва занҷирҳои технологиро таъмин намояд; нақлиёти мусофиркашонии истифодаи умум дар шаҳри Душанбе бояд мавқеи калидиро ишғол намуда на камтар аз 75-80% ҳаҷми умумии мусофиркашониро таъмин намояд; нақлиёти чамъиятӣ дар шаҳри Душанбе аз лиҳози дастрасӣ ва нишондиҳандаҳои сифати хизматрасонӣ бояд ба истифодаи воситаҳои нақлиёти инфиродӣ алтернативаи воқеӣ гардад.

Рушди нақлиёти автомобилӣ ва нақлиёти барқии шаҳри Душанбе бояд вобаста аз ҳадафҳо ва афзалиятҳои, ки дар супоришҳо, фармонҳо ва Паёмҳои Президенти Тоҷикистон, муҳтарам Эмомалӣ Раҳмон, дурнамоии рушди иқтисодиву иҷтимоии шаҳри Душанбе ва Тоҷикистон, тамоюли рушди иқтисодиёти ҷаҳонӣ ва арзёбии истифодаи таҷрибаи рушди шаҳрҳои пешрафтаи ҷаҳон рамалӣ карда шавад.

Вобаста ба ин стратегияи рушди инертсионӣ (ғайрифайол) ва интенсивии (шиддатнок ё гузаштан ба сифатан намудҳои нави нақлиёт) шаҳрҳоро ҷудо менамоем.

Стратегияи рушди интенсивӣ аз сценарияҳои *гузаштан ба намуди нави нақлиёт аз ҳисоби воситаҳои худии иштирокчиёни бозор бо тасҳеҳдорӣ ба тарофаҳо (1)*, *гузаштан ба намуди нави нақлиёт аз ҳисоби воситаҳои худии иштирокчиёни бозор бо ҷуброни ҳатмии фарқияти байни хароҷотҳо ва тарофаҳо аз тарафи МИҲД шаҳри Душанбе (2)* ва сценарияи *гузаштан ба намуди нави нақлиёт аз ҳисоби истифодаи якҷояи воситаҳои иштирокчиёни бозор ва воситаҳо аз дигар сарчашмаҳо (3)* иборат мебошад.

Пешгӯии шароити сценарияҳо ва параметрҳои асосии рушди нақлиёти автомобилӣ барои шаҳри Душанбе дар ду вариант коркард карда шуданд. Ин варианти сценарияи ибтидоӣ (базавӣ) ва сценарияи оптимистӣ (муносиб) аст.

Ин аст, ки ҳадафҳоро вобаста ба рушди ҳамлу нақли мусофирон тавассути микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ҷудо менамоем: экологӣ; технологӣ; иҷтимоӣ; иқтисодӣ.

Ба ақидаи мо дар сиёсати нақлиётии шаҳри Душанбе ислоҳот дар ду марҳила роҳандозӣ карда шавад.

Дар рафти *марҳилаи якум* ислоҳот тавсия медиҳем, ки тадбиқи чунин чорабиниҳои вобаст ба банақшагирии фаъолияти нақлиёти чамъиятии шаҳри Душанбе аз қабилӣ аз нав банақшагирии шабакаи хатсайрҳо ва тартибдиҳии харитаи хатсайрҳо, банақшагирии чадвали ҳаракати микроавтобусҳо, автобусу троллейбусҳо, тарофаҳо, низом ва тартиби пардохти ҳаққи роҳкиро амали карда шавад.

Дар *марҳилаи дуюм* мақомоти масъули шаҳрдориро зарур аст, ки субъектҳои хоҷагидорӣ амалкунанда ва навро барои хизматрасонӣ дар хатсайрҳо дар асоси коидаҳои нав сафарбар намоянд.

Дар рафти *марҳилаи якум* бо назардошти хусусиятҳои миллию маҳаллӣ бояд аз ҳисоби маблағҳои бучаи шаҳри Душанбе “ҳучҷати банақшагирии ҳамлу нақли мунтазам” коркард ва рӯи кор оварда шавад. дар ин ҳучҷат бояд харитаи хатсайрҳои иптимальӣ, намудҳои воситаҳои нақлиёти мусофиркаш, чадвали асосноккардашудаи ҳаракати таркиби ҳаракаткунандаи мусофиркаш, инчунин талабот ба сифати хизматрасониҳои

наклиётӣ дар хатсайрҳо дарҷ карда шавад. Илова ба ин, ҳуччат бояд фарогири талабот ба таркиби ҳаркаткунандаи воситаҳои нақлиёти мусофиркаш, махсусан микроавтобусҳо, аз зумра: дар ҳолати ибтидои иҷрои шартнома бояд танҳо микроавтобусҳои навафъолият намоянд, талабот оиди салони микроавтобусҳо нишон дода шавад, ранг ва дигар талаботи ҳатмӣ барои кузови микроавтобусҳо ва талаботи барои таъмини талаботи гурӯҳи камҳаракати аҳоли ва ғ.

Ҳангоми *марҳилаи дуҷум* чорабиниҳои банақшагирифташуда дар асоси тадбиқ ва амсилаи нави ҳамкории мақомоти даҳдори нақлиётӣ шаҳр ва интиқолдиҳандагон сураат мегирад. Инчунин, амсилаи нави ҳамкорӣ мунтазам гузаронидани музоадаҳо ва бастанӣ шартномаҳо барои хизматрасонии хатсайрҳои муайян дар муҳлати 5-8 сол таҳия мегардад. Истифодаи шакли музоадавии интихоби интиқолдиҳандагон ва бастанӣ шартномаҳои дутарафа ба таври принципиалӣ муҳим мебошад.

Фарқияти шакли музоадавии интихоби интиқолдиҳанда дар хатсайри муайян, аз шакли озмуни кушодаи амалкунанда пеш аз ҳама дар он мебошад, ки интихоби ғолиби музоада на вобаста аз маҳакҳои беҳтарини сифатӣ, балки аз нуқтаи назари пешниҳоди тарофаи мусофиркашонии минималӣ интихоб карда шуда, дар баробари ин уҳдадорихои мақомоти маҳаллӣ нисбат ба маблағгузориҳои ҳамлу нақл нишон дода мешавад. Ин шакли интихоби интиқолдиҳандагон имкон медиҳад, ки дар ҳуччатгузориҳои музоадаӣ ба таври муфассал талаботи ҳатмӣ ба иштирокчиҳои музоада нишон дода шавад.

Барои ғолибони музоада минбаъд дар ҳолати иҷрои шартнома маблағгузорӣ аз тарафи бучҷети шаҳри Душанбе мунтазам роҳандозӣ карда шуда, маблағи аз ҳисоби фурӯши чиптаҳо воридшаванда, ки ба таври чиптаҳои электронии ягона электронӣ роҳандозӣ карда мешавад ба бучаи шаҳри Душанбе ворид мешавад. Чунин амсилаи молиявии иштироккунандагони фаъолияти нақлиётӣ дар нақлиёти ҷамъиятии шаҳр аз ширкатҳои интиқолдиҳанда маблағгузориҳо бартараф месозад. Дар баробари ин, муҳлати амалӣ шартномаҳо ба ақидаи мо бояд вобаста аз муҳлати хизмати воситаҳои нақлиётӣ мусофирбар, яъне микроавтобусҳо муқаррар карда шавад. Барои микроавтобусҳо он баробар аст ба 5-6 сол ва барои автобусҳои стандартӣ, яъне синфи 1 баробар аст ба 8-10 сол.

Чунин тарзи ташкили хизматрасониҳо имкон медиҳад, ки пеш аз ҳама муносибати тезу тунди байни ронандагон барои ҷалби мусофирон бартараф карда шуда, ҳаракати онҳо ба як низоми муайяни вақт, коҳиш додани танбашавии воситаҳои нақлиётӣ дар роҳҳо аз ҳисоби кам гардидани ба роҳ монда шавад.

Таҳлилҳо ва арзёбии ҳолати кунунии фаъолияти нақлиётӣ мусофиркашонии шаҳр нишон доданд, ки дар қоркарди тавсияҳо доир ба беҳтар гардонидани ташкили идоракунии ҳамлу нақли нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳр бо микроавтобусҳо интихоби омилҳои ба онҳо таъсиррасонанда марҳилаи муҳим мебошад.

Барои муайянсозии омилҳои таъсиррасон ба фаъолияти нақлиётӣ мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо усулҳои гуногун, аз он ҷумла усули ташхисӣ, яъне муайянкунии омилҳои таъсиррасон ба талаботи мусофирон ба ҳамлу нақли микроавтобусӣ бо ҷалби қоршиносон истифода бурда мешавад. Сатҳи мувофиқатии ҳулосаи ҳар кадом қоршинос ва ё мумайиз дар асоси арзёбии коэффитсиенти қорқордатсия (W)-и Қендал муҳим мебошад.

Аз тарафи мо ба сифати қоршиносон мутахассисони ҚҚВД нақлиётӣ ва ширкатҳои хусусӣ, МД “Нақлиётӣ автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ”, инчунин қоршиносон ва олимони макотиби олии мамлакат ҷалб гардиданд. Аз натиҷаи қуршиши қоршиносон арзёбии омории қимати W-и Қендал “бо ёрии χ^2 Пирсон, ки χ^2 – ба тақсимот бо адади озоди (m-1) итоат менамояд” гузаронида шуд.

Мувофиқи натиҷаҳои ҳисоб мо чунин натиҷаҳо ба даст овардем:

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

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

Аз натиҷаҳои бадастомада бармеояд, ки миёни эксперҳо ҳангоми интихоби омилҳо мувофиқат дида мешавад.

Ҳангоми амсиласозии иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба мусофирбарии автомобилӣ дар шаҳри Душанбе бо микроавтобусҳо гузаронида мешавад, ки дар асоси интиҳоби гузаронидашуда омилҳои муҳимтарини ба ҳаҷми хизматҳои расонидашаванда (Y - ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе, млн. мус.) таъсиркунандаро мо чунд намудем, ки дар асоси ин нишондиҳандаҳо барномаи стандартиро истифода карда, амсилаи иқтисодию риёзии талаботи аҳолии шаҳри Душанбе ба мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо таҳия гардид:

$$Y = -369,596 + 138,0058 \cdot X_1 - 0,78412 \cdot X_2 + 0,003753 \cdot X_3 + 90,23318 \cdot X_4 + 3,31791 \cdot X_5 - 10,9161 \cdot X_6 - 0,75134 \cdot X_7 + 0,954873 \cdot X_8$$

$$R = 0,991375; R^2 = 0,982825$$

Мувофиқи маълумоти бадастомада бузургии коэффитсиенти маҷмуи коррелятсия – 0,99 ва коэффитсиенти дерминатсия – 0,98 аз адекватнокии амсилаи таҳиягардидаи ҳаҷми мусофирбарии шаҳри Душанбе бо микроавтобусҳо шаҳодат медиҳад.

Гузашта аз ин, амсилаи бисёрномаи регрессионӣ қиматнок аст ва барои муайян намудани талаботи аҳолии шаҳри Душанбе ба мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо имкон медиҳад, ки ҳисобҳои гузаронидашудаи пешгӯии талабот дар ҷадвали 11 ва расми 5 оварда шудааст.

Ҷадвали 11 - Натиҷаҳои пешбинии ҳаҷми мусофиркашӣ бо микроавтобусҳо дар ш. Душанбе дар давраи то соли 2030

Нишондиҳанда	2026	2027	2028	2029	2030	соли 2030 нисбат ба соли 2026 бо %
Ҳаҷми хизматрасонии микроавтобусӣ дар ш. Душанбе, млн. мус.	270,8	279,6	288,4	297,4	306,5	113,17

Сарчашма: ҳисоби муаллиф.



Расми 5 - Тасвири графикии пешгӯии ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе барои солҳои 2025-2030

Мувофиқи маълумоти ҷадвали 11 ва расми 6 дар соли 2030 дар муқоиса ба соли 2026 ҳаҷми хизмати нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳрӣ тавассути микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ба 13,17% меафзояд ва ин қоркарди тавсияҳо барои рушди устувори инноватсионии муассисаҳои нақлиётӣ шаҳрро дар асоси тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар самти татбиқи стратегия ва барномаҳои шаҳри Душанберо тақозо менамояд. Илова бар ин, мақомоти дахлдори нақлиётӣ шаҳр ва субъектҳои фаъолияти соҳибкорӣ метавонанд натиҷаҳои бадастомадаро тақмил ва рушди инфрасохтори нақлиётӣ шаҳр ва корхонаҳоро дар марҳилаҳои оянда ба инобат гиранд.

Дар асоси баррасии натиҷаи таҳлили низоми амалкунандаи ташкили идора ва рушди хизматрасонии нақлиётӣ мусофирбар дар шаҳри Душанбе муайян намудем, ки сатҳи сифати мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо дар сатҳи нисбатан паст қарор дорад ва ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо тақмилро талаб

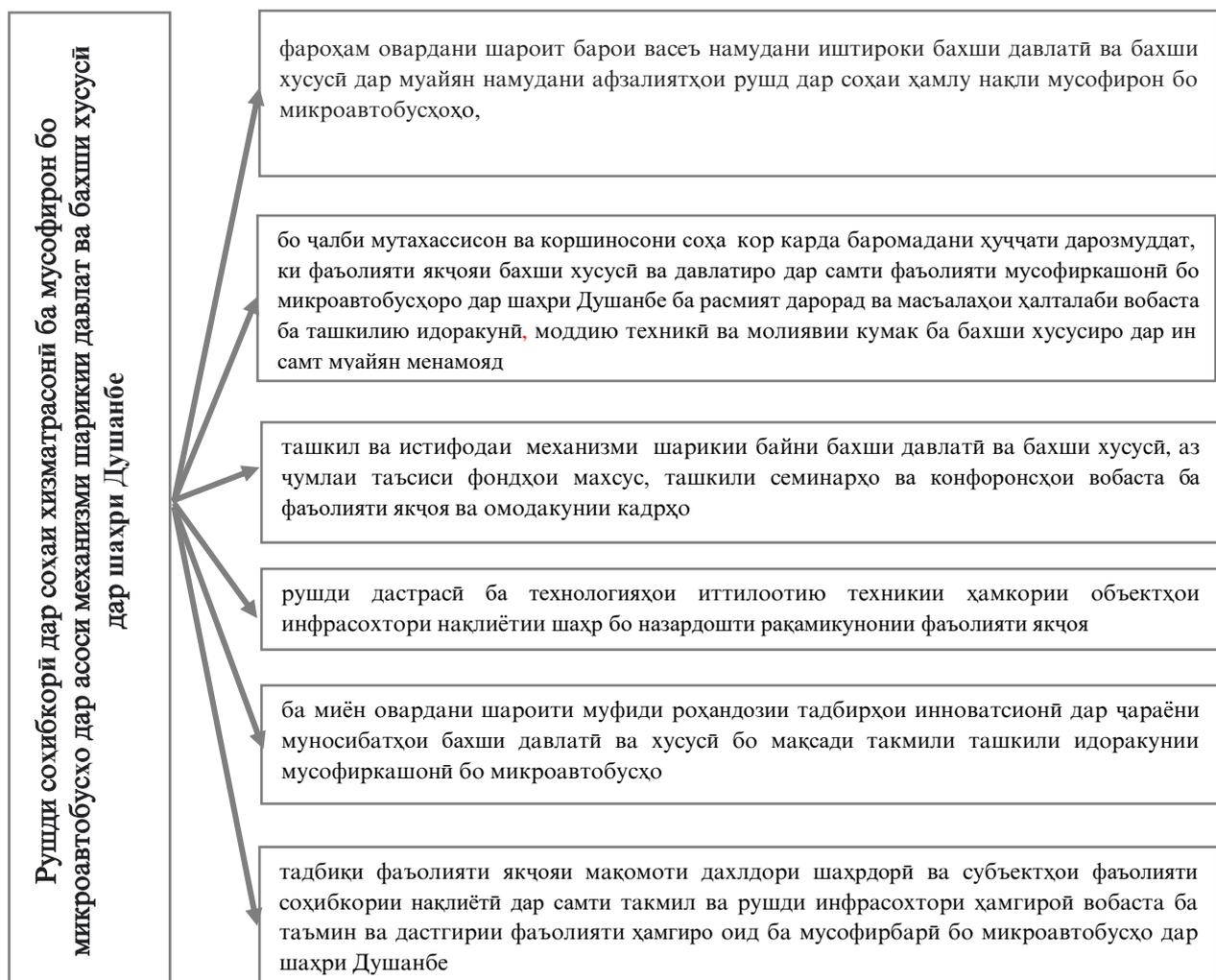
менамояд. Ба таври зарурӣ баланд бардоштани самаранокии фаъолият ва рушди фаъолияти нақлиётӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ғайриимкон аст.

Дар шароити муосири рушди иқтисодиёт ва зиёдшавии аҳолии шаҳри Душанбе нақш ва мақоми НАМШ рӯз аз рӯз афзун мегардад, зеро нақлиёти мусофирбарии шаҳрӣ пеш аз ҳама характери иҷтимоӣ дошта, он асосан ба қишри осебпазири ҷомеа, яъне аз кормандони соҳаи бучетӣ то ба нафаҳӯро толибилмони макотиби миёна, донишҷӯёни коллечу техникум ва донишгоҳу донишкадаҳои олии ва ғ. таъсири зиёди иқтисодиву иҷтимоӣ дорад. Аз сабаби он ки маҳз қисми асосии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо аз тарафи ширкатҳои хусусӣ анҷом дода мешавад, зарурияти беҳдошти механизми ҳамкории давлат ва бахши хусусӣ дар ин самт хеле муҳим мебошад. Вобаст ба ин, яке аз самтҳои тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо рушди соҳибкорӣ ба ҳисоб рафта, коркарди механизми аз ҷиҳати илмию амалӣ асосёфтаре тақозо менамояд.

Дар шароити муосир самти муҳимми баҳодихии ташкили ҳамлу нақли мусофирон тавассути микроавтобусҳо рушди соҳибкорӣ мебошад, ки коркарди механизми аз ҷиҳати илмию амалӣ асосёфтаре тақозо намуда, шартҳои муҳимми таъмини рушди иҷтимоӣю иқтисодии кишвар ва қаламрави он дар шароити глобалӣ мебошад.

Дар шароити иқтисоди бозорӣ дар соҳаи ҳамлу нақли мусофирон тавассути микроавтобусҳо фаъолияти соҳибкорӣ ба бахши асосии рушди стратегияи бозори хизматрасонии нақлиёти мусофирбар табдил меёбад.

Вобаста ба таҳлилҳои гузаронидашуда, рушди соҳибкорӣ дар бахши ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ва умуман дар мамлакат дар асоси механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ тавассути тадбиқи вазифаҳои зерин ҳал намудан имконпазир аст (расми 6).



Расми 6. Рушди соҳибкорӣ дар соҳаи хизматрасонӣ ба мусофирон тавассути микроавтобусҳо дар асоси механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар шаҳри Душанбе

Вобаста ба гуфтаҳои боло, пеш аз ҳама зарур мешуморем, ки барои тадбиқи тақмили механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон моликияти давлатиро дар МНАМШ асосӣ, яъне корхонаҳои коммуналии воҳиди давлатӣ ҳифз намуда, марҳила ба марҳила раванди ислоҳоти маҷмуи низоми НАМШ татбиқ намудан зарур аст.

Барои тақмили марҳила ба марҳилаи ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе, аз нуқтаи назари мо зарур аст:

1. Ҳифз ва рушд додани низоми мусофиркашонии иҷтимоии аҳолии шаҳр бо назардошти камшавии воситаҳои бучетӣ тавассути рушди фаъолияти соҳибкорӣ дар самти НАМШ бо микроавтобусҳо ва чонок намудани механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ.

2. Ташкили шароитҳои мусоид ва ба замони ҳозира мувофиқи иҷтимоӣ-иқтисодӣ барои ҳифз ва рушди НАМШ ва баланд бардоштани самаранокии фаъолияти он.

3. Коркард ва пешниҳоди чораҳои мухталиф бо назардошти тадбиқи сиёсати қорӣ намудани платформаи рақамӣ, тарзрезӣ ва тадбиқи усулҳои инноватсионии механизми ташкили идораи мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо ва ғ.

Бо мақсади тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва баландбардории самаранокии фаъолияти муссисаҳои нақлиётӣ бо дарназардошти таҳқиқоти гузаронидашуда чорабиниҳои зерин пешниҳод карда мешавад:

- риояи меъёрҳои техникӣ ва талаботи таъмини бехатарии экологӣ бояд сари вақт таъмин намудани муассисаҳои хусусии нақлиётиро бо иҷозатнома ва сертификатҳо дар бар гирад;

- дар раванди тадбиқи сиёсати давлатӣ нисбати рақамикунонии нақлиёт пурзур намудани назорати қатъии сифати хизматрасониҳо ва таъмини бехатарии мусофирон ташкили зерсохторҳои нақлиётӣ вобаста ба назорати сифат ва рақамикунонии нақлиёт, инчунин, ташкили ҳаракат дар роҳ ва шӯъбаи мусофирбарии нақлиёти автомобилӣ хусусӣ дар сохтори идоракунии нақлиёти чамъиятӣ;

- қатъиян ва одилона дар асоси озмун вобаста намудани хатсайрҳои мусофиркашонӣ ва тақсмоти дурусти воситаҳои нақлиёт вобаста аз натиҷаи тадқиқоти селай мусофирон;

- роҳандозии чорабиниҳо вобаста ба азхуднамоии селай мусофирон ва таъсиси таваккуфгоҳҳои иловагӣ (байни истиғоҳӣ) барои микроавтобусҳо дар фосилаи байни нуқтаҳои исти асосӣ бо гузоштани нишонаҳо ва хатҳои муайян ва то ба ронандагону мизочон расонидани он бо истифода аз лавозимотҳои ташвиқотиву тарғиботӣ.

Яке аз масъалаҳои мубрами замони муосир ин рақамикунонии иқтисодӣ, аз он чумла НАМШ, ки қорҳо дар ин самт дар шаҳри Душанбе бевосита бо суръат идома дорад ва дар ин самт якҷанд консепсия ва барномаҳои давлатӣ низ тасдиқ ва роҳандозӣ шуда истодаанд.

Вобаста ба санаду меъёрҳои амалкунанда ва тадбиқи барномаҳои амалкунанда, инчунин арзёбии фаъолияти НАМШ ш. Душанбе ба масъалаҳои ҳалталаби аввалиндараҷа дар фаъолияти НАМШ ба ақидаи мо дохил мешаванд: сатҳи баланди садама ба омили инсонӣ, номукамалии механизми ташкили идораи мусофиркашонӣ бо микроавтобусҳо, миқдори зиёди ҳамлу нақли ғайриқонунунӣ ва пардохти нақдинаи роҳкиро, набудани имконияти ба таври фаврӣ идора намудани фаъолияти нақлиёти мусофиркашонӣ вобаста аз ҳолатҳои муайян аз маркази ягона бо истифода аз унсурҳои иқтисодӣ рақамӣ, сатҳи пасти таъминоти иттилоотӣ, ҳамоҳангсозии қори субъектҳои нақлиётӣ ва нокифоягии мониторинги ҳолати инфрасохтори нақлиёти мусофиркашон, арзёбии давраи ҳаётӣ ва ғ.

Дар ин замина дар доираи кори таҳқиқоти мазкур вобаста ба рақамикунонии мусофиркашонии автомобилии шаҳрӣ ва амалисозии “Консепсияи иқтисодиёти рақамӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон” ва дигар стратегияву барномаҳои қабулшуда дар ояндаи наздик барои рақамикунонии нақлиёти мусофиркашонии автомобилии шаҳрӣ пешниҳод менамоем, ки чунин чорабиниҳо бояд тадбиқ карда шаванд:

- таъсиси маркази ягонаи ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо ва коркарди низоми амсиласозии раванди фаъолияти микроавтобусҳо дар хатсайрҳо дар асоси истифодаи зеҳни сунъӣ бо мақсади назорат ва танзими фаъолияти самараноки микроавтобусҳо, инчунин таъмини бехатарии ҳаракати онҳо дар роҳҳо автомобилгард;

- қорӣ намудани пардохти ягонаи электронии ҳаққи роҳкиро бо истифода аз сити кортҳо барои ҳама намуди нақлиёт чамбъиятӣ ва назорати ҷиддии иҷроиши он аз тарафи иштирокунандагони фаъолияти нақлиётӣ, ки ин баланд шудани сифати ҳамлу нақл, таъмини бехатарӣ, арзёбии даромади МНАШ, инчунин, дуруст муайян намудани селлаи мусофирон ва ташкили хатсайри мувофиқ ва аз ҷиҳати иқтисодӣ самаранок сабаб шуда метавонад;

- муайян намудани маоши ронанда аз ҳисоби фоизи даромад боиси ҳавасмандӣ мегардад;

- ташкили фазои ягонаи рақамӣ барои амнияти ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо, инчунин рақамикунонии мақомоти давлатӣ дар соҳаи амнияти ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо, ки баланд бардоштани бехатарии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо таъмин менамояд;

- бо мақсади таъмини БҲР, назорати пардохти ҳаққи роҳкиро ба тариқи ғайри нақдӣ, инчунин назорати муносибати иштирокчиёни фаъолияти нақлиётӣ (ронанда-мусофир, мусофир-ронанда) зарурияти насби камераҳои назоратӣ дар дохил ва беруни воситаҳои нақлиётӣ микроавтобусӣ мавҷуд аст;

- харидорӣ ва истифодаи микроавтобусҳои аз ҷиҳати экологӣ безарар ва камхароҷот, инчунин аз ҷиҳати технологӣ пешрафта;

- оморасозии мутахассисони касбӣ дар самти технологияҳои рақамӣ барои соҳаи нақлиёт дар тамоми зинаҳои таҳсилот ва ташкили курсҳои тақмили ихтисос вобаста ба тадбиқи иқтисодиёти рақамӣ барои кормандони соҳаи ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон дар шаҳри Душанбе.

Татбиқи чорабиниҳои пешниҳодгардида имконият медиҳанд, ки дар ояндаи наздик дар шаҳри Душанбе бехатарии ҳаракат дар роҳҳо таъмин карда шуда, сифати хизматрасонӣ беҳтар гардида, сарфаи маблағҳои бучетӣ таъмин карда шуда маданияти хизматрасонӣ ва самаранокии ташкили идораи мусофиркашонӣ зиёд мегардад ва аҳаммияти иҷтимоию иқтисодии ин раванд афзун мегардад.

ХУЛОСА ВА ТАВСИЯҲО

Дар асоси таҳқиқоти ба анҷом расонидашуда ба чунин хулоса ва тавсияҳоро ноил гардидем:

(А) Натиҷаҳои асосии илмӣ диссертатсия

1. Дар замони муосири босуръат афзоиш ёфтани аҳолии шаҳр самаранокии фаъолияти хоҷагидорӣ шаҳр ва инфрасохтори он бевосита аз сатҳу сифати мусофирбарӣ ва дараҷаи ташкили идоракунии он саҳт алоқаманд мебошад. Таҳлил ва арзёбии дар таҳқиқот доиргардида имкони муайян намудани мақом ва нақши ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар системаи нақлиёти чамбъиятии шаҳр дар шароити рушди инноватсиониро дод. Аз таҳқиқот бармеояд, ки имрӯз вазни қиёсии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе 65%-ро ташкил намуд, ки хеле зиёд мебошад [2-М], [3-М].

2. Дар диссертатсия муайян карда шудааст, ки имрӯз дар шаҳри Душанбе дар раванди мусофирбарӣ ва арзёбии масъалаҳои иҷтимоию иқтисодӣ ва ташкилии масоили

зиёд мавҷуд аст ва ҳалли онҳоро мо саривақтӣ мешуморем. Инчунин, дар рисола асосҳои методӣ ва принципҳои ташкили идораи нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ тавассути микроавтобусҳо дар шаҳрҳо ҳамчун объекти таҳқиқ қарор дода шуда, сабабҳои асосии номукаммалии он ошкор ва масоили мавҷуда ҳангоми ташкили идоракунии мусофирбарӣ дар шаҳр тавсиф гардидааст. Муаллиф ҳалли мушкилоти ошкоргардидаро дар таҳияи тавсияҳо доир ба такмил додани механизми ташкили идоракунии мусофирбарии автомобилӣ дар шаҳр мебинад. Дар рисола омӯзиши таҷрибаи хориҷии механизми ташкили идораи мусофирбарӣ дар шаҳрҳо иҷро гардида, дар асоси он тавсияҳо нисбат ба истифодабарии таҷрибаи мазкур дар шаҳри Душанбе пешниҳод гардиданд. [2-М], [3-М], [7-М], [10-М].

3. Ҳолати кунунӣ ва рушди мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ, инчунин бо микроавтобусҳо шаҳри Душанбе дар асоси истифодабарии асосҳои концептуалии рушди системаи амалкунандаи нақлиётӣ арзёбӣ карда шуда, омилҳои асосии арзёбикунандаи мушкилоти иҷтимоӣ иқтисодии МНАМШ бо назардошти шарикӣ бахши давлатӣ хусусӣ ошкор ва пешниҳод карда шуданд [3-М], [5-М].

4. Дар диссертатсия сифати мусофирбарӣ шаҳрӣ бо назардошти омилҳои таъсиррасон ба механизми ташкили идоракунии бо микроавтобусҳо, ошкорсозии омилҳои ба сатҳи интиқоли шаҳрӣ таъсиррасонанда, инчунин, гузаронидани таҳқиқоти селай мусофирон дар ҳатсайрҳои микроавтобусии шаҳрӣ баҳо дода шудааст [4-М], [6-М], [11-М].

5. Дар таҳқиқоти диссертатсионӣ мақоми муҳим ба ташаккулдиҳии стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе дода шудааст. Ба ақидаи муаллиф стратегияи мазкур дар асоси арзёбии хусусиятҳои хоси рушди нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳри Душанбе таҳия карда шудааст [1-М], [10-М].

6. Дар қори илмӣ бо мақсади такмил додани механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе амсилаи иқтисодӣ риёзии муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо ва пешгӯии онҳо таҳия ва татбиқ карда шуд. Истифодаи амсилаи таҳиягардида барои такмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ҳамчун асос ба ҳисоб меравад [3-М].

7. Таъмини рушди соҳибқориро дар соҳаи мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо муаллиф дар асоси истифодаи механизми шарикӣ давлатӣ бахши хусусӣ дар шаҳри Душанбе ва роҳандозии ҳалли вазифаҳои мухталиф имконпазир мешуморад. Таҷрибаи ҷаҳонӣ нишон медиҳад, ки истифодаи механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар самти ҳамлу нақли мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо барои ҷалби сармояи иловагӣ ҷиҳати татбиқи лоиҳаҳо ва ҳавасмандгардонии рушди иқтисодиёт дар шаҳр зарур доништа мешавад. Ҳамзамон, таҳияи механизми дастгирии иттилоотӣ машваратӣ соҳибқороне, ки ба фаъолияти нақлиётӣ машғуланд, ҷиҳати фароҳам овардани шароит барои рушди соҳибқорӣ аҳамияти муҳим дорад [1-М], [7-М].

9. Дар диссертатсия самтҳои асосии афзалиятноки системаи ташкили идораи мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе дар асоси коркарди амсилаҳои иқтисодӣ риёзӣ ва дурнамои он то соли 2030 асоснок ва таҳия гардиданд, ки қисматҳои зеринро дар бар мегиранд [8-М], [9-М], [10-М]:

-мутобиқгардонии шабакаи ҳатсайрҳо ва системаи ташкилу идораи мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар каламрави шаҳр;

-фароҳам овардани шароитҳои зарурӣ барои ба роҳ мондани мусофирбарии корпоративӣ;

-такмил ва рушди системаи ягонаи рақамикунонидаи ташкили идоракунии мусофирбарӣ дар асоси истифодаи технологияҳои рақамӣ ва зеҳни сунъӣ;

-амалигардонии ҳатмӣ ва рушди системаи ягонаи пардохти электронӣ ҳаққи роҳқиро дар нақлиёти ҷамъиятии шаҳри Душанбе, аз он ҷумла дар самти мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо;

-муайянсозии параметрҳои асосӣ ва ояндадори мусофирбарӣ тавассути микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе то давраи то соли 2030;

-арзёбӣ ва рушди иқтисодии рақамӣ дар асоси тақмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ ва истифодаи технологияҳои муосири замонавӣ бо микроавтобусҳо ва ғ.

Б) Тавсияҳо барои истифодаи амалии натиҷаҳои таҳқиқот

1. Истифодаи натиҷаи арзёбии низоми идораи нақлиёти мусофирбар дар давлатҳои хориҷа имкон медиҳад, ки вазифаҳо ва масъулиятҳои мақомоти давлатӣ ва муассисаҳои нақлиёти мусофиркашонӣ дар шаҳри Душанбе муайян ва дуруст баҳо дода шавад.

2. Истифодаи бомуваффақияти амсилаи пешниҳодгардидаи ташкил ва идоракунии ҳамлу нақли автобусӣ - «*шартнома барои хатсайр*» (gross cost route-based contract) имкон медиҳад, ки ҳолати техникии микроавтобусҳо беҳтар ва сифати мусофирбарӣ аз тарафи ронандагон бо истифода аз чиптаи ягонаи электронии шаҳрӣ дар тамоми хатсайрҳо татбиқ карда шавад. Татбиқи самтҳои пешниҳодгардидаи тақмили ташкили идоракунии мусофирбарӣ бояд бо кӯшиши муайян аз тарафи мақомоти иҷроияи ҳокимияти маҳаллии шаҳри Душанбе вобаста ба ҳавасмандгардонии интиқолдиҳандагони фаъолияткунанда ва нав барои ширкат дар музојада ҳамгиро бошад. Дар амал татбиқ намудани самтҳои тақмили ташкили идораи мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бояд пайгирифта, ба тақондиҳӣ ва бамиеноварии норозигиҳои интиқолдиҳандагон нисбати мақомоти ҳуқумрон татбиқ карда шавад. Барои татбиқи стратегияи пешниҳодгардидаи тақмили ташкили идораи мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, муайян намудани самаранокии он ва баҳодихии натиҷаҳои бадастомада метавон фаъолиятро дар хатсайрҳои алоҳида ва самтҳои озмоишӣ (пилотӣ) оғоз намуд.

3. Бо истифода аз амсилаи иқтисодӣ риёзии таҳиягардидаи ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо мақомоти дахлдори нақлиёти шаҳр ва субъектҳои фаъолияти соҳибкорӣ метавонанд механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе тақмил ва рушди инфрасохтори нақлиёти шаҳр ва корхонаҳо дар марҳилаҳои оянда ба инобат гиранд.

4. Натиҷаҳои омӯзиши таҷрибаи хориҷии механизми ташкили идоракунии интиқоли мусофирон дар шаҳрҳо, арзёбии омилҳои таъсиррасон ба механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, усули баҳодихии сифати кори микроавтобусҳо дар хатсайрҳои шаҳрӣ, стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, инчунин механизми ҳамкории давлат ва баҳши хусусӣ дар самти тақмили ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва роҳҳои пешниҳодгардидаи тақмили механизми он дар шаҳри Душанбе метавонад ҳангоми таҳия ва коркарди нақшаҳои дарозмуддат ва миёнамуҳлати рушди системаи нақлиёти ҷамъиятии шаҳри Душанбе истифода бурда шавад (маълумотнома оид ба ҷорисозӣ аз ҷониби МД “Душанбенақлиётҳадамотрасон”, №371 аз 18.09.2025с).

5. Натиҷаҳои бадастомада вобаста ба таҳқиқи асосҳои методӣ ва принципҳои ташкили идоракунии нақлиёти автомобилӣ дар шаҳрҳо, арзёбии омилҳои таъсиррасон ба механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, механизми ҳамкории давлат ва баҳши хусусӣ дар самти тақмили ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо, инчунин амсилаи иқтисодӣ риёзии таҳиягардидаи муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо ва пешгӯии онҳо ҳангоми коркарди нақшаҳои дарозмуддат ва миёнамуҳлати рушди системаи нақлиёти мамлакат ва шаҳри Душанбе метавонанд истифода шавад (маълумотнома оид ба ҷорисозӣ аз ҷониби МД “Нақлиёти автомобилӣ ва хизматрасонии логистикӣ”, №139/1 аз 29.07.2025с).

6. Натиҷаҳои таҳқиқот метавонанд дар ҷараёни таълими мутахассисони соҳаи нақлиёт дар баргузори машғулиятҳои фаннии бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ, иқтисодиёти корхонаи нақлиёти автомобилӣ, маркетинг дар нақлиёт, менечмент дар нақлиёт, банакшагирӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ, логистикаи нақлиётӣ, ташкили интиқол ва идора дар нақлиёти автомобилӣ, иқтисодиёти соҳа барои донишҷӯёни шуъбаи рӯзона ва фосилавӣ, инчунин аспирантон, муҳаққиқон ва магистрантон истифода шаванд. Баъзе аз қисмҳои диссертатсия ҳангоми ташаккули мавзӯҳои корҳои илмӣ - таҳқиқотии кафедраҳо барои дурнамо дар ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ метавонанд ба инобат гирифта шаванд (маълумотнома оид ба ҷорисозӣ аз ҷониби Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ, №27/781/1 аз 12.07.2025с).

Хулоса, татбиқи тавсияҳо ва самтҳои зикргардида дар ояндаи наздик имкон медиҳанд, ки мусофирбарии босифат бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе таъмин, механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо бо истифода аз технологияҳои рақамӣ тақмил ва шароити мусоид барои рушди нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ шаҳри Душанбе таъмин карда мешавад.

РУЙҲАТИ АДАБИЁТИ ИСТИФОДАШУДА

[1]. Маҷмуаи омили нақлиёт ва алоқаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. - Душанбе, АОНПҚТ, 2024.-33с.

[2]. Омори солонаи шаҳри Душанбе // Саридораи АОНПҚТ дар ш. Душанбе, 2024.-447с.

[3]. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт [Текст] // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.

[4]. Файзуллоева С.Дж. Развитие системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта (на материалах города Душанбе) [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С.Дж. Файзуллоева.- Душанбе, 2019. - 197 с.

ИНТИШОРОТИ АЗ РҶЙИ МАВЗУИ ДИССЕРТАТСИЯ

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

[1-М]. Сайфуллоева О.М. Механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар самти мусофиркашонӣ тавассути микроавтобусҳо дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев Ф.М., Ф.С. Гадоева// Паёми политехникӣ. Бахши Интеллект, Инноватсия, Инвеститсия. Душанбе – 2023, - №2(62). - С.52-58.

[2-М]. Сайфуллоева О.М. Тақсими ҳатсайри дар низомии нақлиёти мусофиркашонии шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева// Паёми политехникӣ: Бахши Интеллект. Инноватсия. Инвеститсия.-2024. Донишгоҳи техникии Тоҷикистон. – Душанбе, 2024. - №1.(65). - С.93-97.

[3-М]. Сайфуллоева О.М. Таҳлили ҳолати муосир ва рушди нақлиёти мусофиркашонии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва шаҳри Душанбе [Матн] /О.М. Сайфуллоева// Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон. Маълумотнома.

[4-М]. Сайфуллоева О.М. Амсилаи иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва пешгуи онҳо дар шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев // Номаи донишгоҳ, МДТ. “Донишгоҳи давлатии Хучанд ба номи академик Бобочон Ғафуров”. Силсилаи илмҳои табиатшиносӣ ва иқтисодӣ. 2025 №1(72). С.59-66. ISSN: 2077-4974.

[5-М]. Сайфуллоева О.М. Таҳлили ҳолати кунунӣ ва рушди ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев // Паёми политехникӣ. Бахши Интеллект, Инноватсия, Инвеститсия. 2025 №1(69). С.65-76. ISSN: 2520-2235.

[6-М]. Сайфуллоева О.М. Тадқиқоти селай мусофирон дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе ва роҳҳои баландбардории сифати хизматрасонӣ дар онҳо [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева // Паёми Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. -Душанбе: ДДТТ, 2025. -№2 (57). С.410-417. ISSN: 2308-054X.

Б) интишорот дар дигар маҷаллаҳои илмӣ ва конференсияҳои ҷумҳуриявӣю баналмилалӣ:

[7-М]. Сайфуллоева О.М. Проблемаҳо ва самтҳои асосии рушди соҳибкорӣ дар самти мусофиркашонӣ тавассути микроавтобусҳо ба аҳолии шаҳри Душанбе [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи ҷумҳуриявии VIII илмӣ амалии донишҷӯён, магистрантҳо ва аспиранту унвонҷӯён таҳти унвони “ИЛМ-АСОСИ РУШДИ ИННОВАТСИОНӢ”. – Душанбе, 2023с.- С.298-300.

[8-М]. Сайфуллоева О.М. Рақамикунонии соҳаи нақлиёт ва логистика:проблемаҳои мавҷуда ва самтҳои рушд [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ таҳти унвони “Масоили мубрами гузариш ба иқтисодиёти рақамӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон”. – Душанбе, -2024. - С.218-220.

[9-М]. Сайфуллоева О.М. Логистикаи мусофирбарӣ дар нақлиёти ҷамъиятӣ барои шароити табдил (трансформатсия)-и рақамии низомии ташкили хизматрасонии нақлиётии шаҳри Душанбе [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ таҳти унвони “Масоили мубрами гузариш ба иқтисодиёти рақамӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон”. – Душанбе, -2024. - С.220-223.

[10-М]. Сайфуллоева О.М. Приоритетные направления развития рынка транспортных услуг Республики Таджикистан [Текст] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Проблемы транспортной отрасли и пути его решения. – Душанбе, -2024. – С. 49-63.

[11-М]. Сайфуллоева О.М. Тадқиқи сифати мусофиркашонӣ дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе [Текст] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Маҷаллаи конференсияи байналмилалӣ Х-уми илмию амалии “ИЛМ-АСОСИ РУШДИ ИННОВАТСИОНӢ” бахшида ба бистсои омӯзиш ва рушди фанҳои табиатшиносӣ, дақиқи ва риёзӣ дар соҳаи илму маориф, 17-18 апрели соли 2025с. – Душанбе: ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ.– С. 27-35. РИНС.

**МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЕ И НАУКИ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН
ТАДЖИКСТКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ
ИМЕНИ АКАДЕМИКА М.С. ОСИМИ**

УДК: 338.46: 338.47:338.467

На правах рукописи



Сайфуллохзода Олуфта Мирулло

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА ОРГАНИЗАЦИИ УПРАВЛЕНИЯ
МИКРОАВТОБУСНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В ГОРОДЕ ДУШАНБЕ**

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание учёной степени доктора философии PhD
по специальности 6D050607 – Экономика транспорта и логистика

ДУШАНБЕ - 2026

Диссертация выполнена на кафедре экономики и транспортной логистики Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими.

Научный руководитель: **Хамроев Фузайли Махмадалиевич** - доктор экономических наук, профессор, заведующей кафедры экономика и транспортной логистики Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими

Официальные оппоненты: **Рауфи Абдугаффор** - доктор экономических наук, профессор кафедры отраслевого и международного маркетинга Технологического университета Таджикистана.

Файзуллоева Сарвиноз Джумаевна - кандидат экономических наук, старший преподаватель кафедры мировой экономики факультета международных экономических отношений, Таджикского государственного университета финансов и экономики

Ведущая организация **Бохтарский государственный университет имени Носири Хусрава**

Защита состоится 13 мая 2026 г. в 14⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA-015 при Таджикском техническом университете имени академика М.С. Осими, по адресу 734042, Республика Таджикистан, г. Душанбе, проспект академиков. Раджабовых 10а, главная корпус, второй этаж. Диссертационный зал.

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в научной библиотеке Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими, на официальном сайте университета www.ttu.tj.

Автореферат разослан « ____ » _____ 2026 года.

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

 **Кодирзода Н.Х.**

Актуальность темы диссертационного исследования. Усиление процессов рыночной экономики привело к заметному росту значения транспортных систем для удовлетворения потребностей населения и поддержания экономической стабильности. Особенно в условиях города и села пассажирский транспорт стал одним из основных элементов социального развития, способствуя демографическому росту, формированию современной инфраструктуры и расширению градостроительного пространства. Рациональная организация работы пассажирского транспорта оказывает благоприятное воздействие на уровень и качество жизни населения, а также играет важную роль в анализе процессов социально-экономического развития городов. Обеспечивая передвижение населения и удовлетворяя его потребности, пассажирский транспорт рассматривается как основная инфраструктура городского хозяйства, имея особое значение в укреплении производственного потенциала и повышении уровня обслуживания.

Для обеспечения экономического и социального развития городов городской пассажирский автомобильный транспорт играет важную роль при формировании и реализации современных стратегических задач, при этом их своевременное и качественное выполнение направлено на удовлетворение потребностей пассажиров в перевозках.

В настоящее время городской пассажирский автомобильный транспорт в городе Душанбе является базовым элементом системы пассажирских перевозок на маршрутных линиях и оказывает значительное влияние на функционирование городского хозяйства и реализацию его экономических и социальных задач. Этот вид транспорта имеет парк транспортной техники, который с учётом объёма и структуры пассажиропотоков обеспечивает возможность удовлетворения растущих потребностей населения в транспортных услугах.

С этой точки зрения пассажирский автомобильный транспорт, обеспечивая доставку пассажиров к необходимым местам и экономии их времени, считается необходимым средством и способствует увеличению эффективности функционирования национальной экономики. Кроме того, данный вид транспорта является одним из важных средств реализации социальных целей, обеспечивая доступ населения к различным организациям, социальным учреждениям и т.п. В результате повышается уровень удовлетворения социальных потребностей населения и улучшается благосостояние общества.

Несмотря на ключевую роль пассажирского автомобильного транспорта в обеспечении передвижения населения, ряд социальных и экономических проблем затрудняют его деятельность и развитие городской инфраструктуры. В частности, рост стоимости проезда негативно влияет на покупательную способность населения, приводит к обесцениванию национальной валюты и снижению эффективности работы городского транспорта. Кроме того, препятствия для свободной конкуренции, отсутствие внедрения цифровых технологий и их ограниченное использование среди определённых слоёв городского населения также создают дополнительные трудности.

Анализ состояния и перспектив развития пассажирских перевозок в стране и в городе Душанбе, в том числе с использованием микроавтобусов, показывает, что городской общественный транспорт в настоящее время не обеспечивает достаточного уровня удовлетворения потребностей населения в качественных транспортных услугах.

Степень изученности научной темы. В настоящее время исследования, посвящённые системе городского пассажирского транспорта, продолжаются, и специалисты из различных научных и практических областей занимаются укреплением и развитием данной системы. Многие отечественные и зарубежные учёные посвятили свои исследования решению теоретических и практических вопросов перевозок, в том числе городского общественного транспорта. Среди них можно назвать А.О. Аррака, В.Д. Герами, В.А. Гудкова, А.В. Гузенко, Н.В. Капустину, В.А. Кириченко, В.Н. Лившица, В.А. Персианова, А.В. Поначугина, Г.А. Поберезника, А.Ю. Рыжкова, Д.С. Самойлова, П.А. Самуэльсона, Э.А. Сафонова, Б. Симпсона, А.А. Смехова, И.В. Спирина, А.Я. Столова, М.П. Улицкого, С.А. Фалина, А.Ж. Якушева и других. Среди отечественных исследователей можно отметить научные результаты С.Ш. Бегмуродова, О. Бобоева, Ф.С. Гадоевой, У.Дж. Джалилова, Д. Джумаева, А.Х. Катаева

Р.К. Раджабова, З.Дж. Раджабовой, А. Рауфи, О.К. Сангинова, С.Дж. Файзуллоевой [4], А.В. Хафизовой, П.Д. Ходжаева, Ф.М. Хамроева и других.

В то же время изучение отдельных аспектов данной проблемы в условиях развития рыночных отношений остаётся недостаточно полным и нуждается в дальнейшем всестороннем исследовании.

В настоящее время комплекс проблем, касающихся развития городского транспорта, в том числе управление пассажирских перевозок, внедрение цифровых технологий, исследование, обработку и адаптацию маршрутной сети, обеспечение взаимодействия различных видов транспорта (автобусов и микроавтобусов, троллейбусов, легковых такси), а также разработку и внедрение эффективных методов оплаты проезда, в научных исследованиях рассмотрен недостаточно полно; при этом вопросы совершенствования и практического применения системы государственного регулирования пассажирских перевозок также не получили всестороннего освещения.

Наряду с изложенным, в современных социально-экономических условиях вопросы формирования и развития системы организации управления перевозками городского пассажирского автомобильного транспорта остаются недостаточно исследованными. Совокупность приведённых выше положений обусловила актуальность диссертационного исследования, а также его теоретическую и практическую научную значимость.

Связь исследования с государственными программами. Связь исследования с государственными программами определяется его соответствием Национальной стратегии развития страны до 2030 года, Среднесрочной программе развития Республики Таджикистан на 2021–2025 годы, Целевой государственной программе развития транспортного комплекса Республики Таджикистан до 2025 года, Среднесрочной программе развития цифровой экономики Республики Таджикистан на 2021–2025 годы и Программе развития электрического транспорта Республики Таджикистан на 2023–2028 годы.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ИССЛЕДОВАНИИ

Цель исследования состоит в формулировании теоретических положений и разработке практических рекомендаций по совершенствованию системы управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в столице – городе Душанбе.

Задачи исследования. В целях достижения поставленных целей рекомендуется осуществление следующих этапов исследования:

- исследование теоретико-методологических основ определения роли и места системы пассажирских перевозок, изучение методических основ и принципов организации управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в условиях инновационного развития, а также комплексная оценка особенностей зарубежного опыта формирования и действия механизма организации и управления пассажирских перевозок в пределах города;

- проведение комплексного анализа современного состояния пассажирских перевозок и процессов формирования и функционирования системы управления перевозками пассажиров микроавтобусами в городе Душанбе, выявление и систематизация факторов, влияющих на данный механизм, а также оценка качества и эффективности работы микроавтобусного транспорта;

- осуществление комплексного рассмотрения стратегии развития пассажирских перевозок микроавтобусами и разработка обоснованной экономико-математической модели определения спроса на услуги микроавтобусного транспорта в городе Душанбе;

- комплексное обоснование и предложение механизма государственно-частного партнёрства, а также разработка путей совершенствования системы организации управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в городе Душанбе с целью повышения её эффективности и качества обслуживания.

Объектом исследования является пассажирские перевозки микроавтобусами в городе Душанбе.

Предмет исследования охватывает изучение организационно-экономических

отношений, возникающих в процессе организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами и обеспечения услуг в условиях конкурентной среды в городах.

Основная гипотеза исследования заключается в том, что теоретический анализ управления пассажирскими перевозками на автомобильном транспорте в городах позволяет корректно оценить механизм организации управления, что, в свою очередь, даёт возможность определить основные направления совершенствования механизма управления пассажирскими перевозками, включая методы улучшения управления микроавтобусными пассажирскими перевозками в городах.

Теоретической основой диссертации составляет теория рыночной экономики, которая играет ключевую роль в улучшении реализации экономического преобразование. Данное теоретическое понятие изучалось в научных трудах отечественных и зарубежных исследователей, а также получило своё отображение в нормативно-правовых актах Республики Таджикистан в рамках решения социально-экономических задач и организации пассажирских перевозок в городских условиях.

Методическая основа. Для выполнения диссертации применялись индуктивные и дедуктивные методы, методы сравнительного анализа, синтеза и системного анализа, а также статистический и экономический анализ с использованием корреляционно-регрессионного моделирования.

Информационную основу диссертационной работы образуют результаты научных исследований, статистические материалы органов государственной власти города Душанбе, Центра стратегических исследований и Агентства статистики при Президенте Республики Таджикистан, международных организаций, профильных министерств и ведомств, а также данные, полученные автором в процессе проведения собственных исследований.

База исследования. Данная научная работа завершена на кафедре экономики и транспортной логистики Таджикского технического университета имени академика М.С. Осими. Период выполнения диссертации охватывает 2022–2025 годы.

Научная новизна диссертации проявляется в исследовании и теоретико-методической разработке совершенствования механизма организации управления пассажирскими перевозками микроавтобусами, а также в предложении научно обоснованных рекомендаций по рассматриваемой теме.

Важные результаты, достигнутые автором в процессе научного исследования, представлены в следующих пунктах:

1. исследованы теоретико-методические основы положения и роли пассажирского автомобильного транспорта, четко определены принципы и методы организации управления перевозками в городской среде, а также на основе анализа зарубежного опыта управления автомобильными пассажирскими перевозками обоснованы основные задачи местных исполнительных органов власти и определена их роль в совершенствовании системы поддержки автомобильного пассажирского транспорта в городе Душанбе;

2. обоснованы направления совершенствования организации управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в городе Душанбе на основе исследования их современного состояния, перспектив развития и концептуальных основ функционирования городской системы общественного транспорта, изучения процессов пассажирских перевозок, выявления основных факторов, влияющих на работу различных видов транспорта, включая микроавтобусы, а также проведена детальная оценка качества их функционирования на городских маршрутах;

3. разработаны, обоснованы и внедрены стратегия развития пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе, а также экономико-математическая модель определения спроса на услуги микроавтобусов с учётом основных факторов, влияющих на уровень пассажирского спроса, с целью повышения эффективности функционирования данного вида транспорта;

4. определены и предложены основные направления организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами в городе, включая рационализацию маршрутной

сети, проанализированы системы управления транспортными услугами и разработаны механизмы государственно-частного партнёрства, обеспечивающие условия для развития транспортной системы, оптимизации работы единой автоматизированной системы управления городским транспортом и внедрения современной цифровой системы оплаты проезда в городе Душанбе в период до 2030 года.

Основные положения, выносимые на защиту:

- на основе всестороннего анализа отечественной и зарубежной научной и профильной литературы определены основные показатели, характеризующие систему пассажирского автомобильного транспорта, проведена оценка принципов и особенностей организации управления пассажирскими перевозками в городах, обеспечивающих эффективное использование механизма перевозок. На основании сравнения зарубежного опыта в сфере организации управления пассажирскими автомобильными перевозками выявлены ключевые задачи органов исполнительной власти и их значимость в усилении поддержки данного вида транспорта в городе Душанбе;

- на основе анализа состояния и развития автомобильных пассажирских перевозок, а также концептуальных основ городской системы общественного транспорта выполнена комплексная оценка пассажиропотока, систематизация факторов влияния на функционирование транспортной системы и детальный анализ качества пассажирского обслуживания, включая микроавтобусы.

- обосновано и реализовано формирование стратегии развития пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе, с учётом определения факторов, влияющих на организацию пассажирских перевозок данным видом транспорта, и построения экономико-математической модели оценки спроса на услуги микроавтобусного транспорта.

- разработаны рекомендации по обоснованию механизма государственно-частного партнёрства и путей совершенствования механизма организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе с учётом цифровизации экономики и внедрения принципов «зелёной» экономики, направленные на повышение эффективности функционирования данного вида транспорта.

Теоретическое значение исследования. Теоретическое значение исследования проявляется в расширении научно-теоретических аспектов эффективности организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами и может послужить надёжной основой для применения механизма сотрудничества государства и частного сектора в области микроавтобусных пассажирских перевозок для улучшения эффективности их управления.

Практическое значение результатов диссертационного исследования проявляется в совершенствовании организации городских пассажирских перевозок микроавтобусами. Оценка качества работы микроавтобусов, обследование пассажиропотоков, экономико-математическое моделирование формирования спроса на услуги микроавтобусов и его прогнозирование также имеют важное значение.

Полученные в ходе исследования результаты были практически применены организациями пассажирского транспорта города с различными формами собственности и органы местной исполнительной власти при разработке решений по развитию городской системы перевозок пассажиров, организации и управления её услугами.

Научные и методические разработки автора нашли применение в учебных дисциплинах «Рынок транспортных услуг», «Экономика транспортного предприятия», «Маркетинг в транспорте», «Менеджмент в транспорте», «Планирование на автомобильном транспорте», «Транспортная логистика», «Организация перевозок и управление на автомобильном транспорте и отраслевой экономике». Они используются для подготовки студентов экономических специальностей и служат важной основой для подготовки специалистов в области транспортного менеджмента.

Степень достоверности результатов исследования обеспечивается использованием корректных и надёжных статистических данных и источников, глубоким анализом и обработкой исследовательской информации в направлении повышения эффективности

городских микроавтобусных пассажирских перевозок. Это, в свою очередь, способствует правильному применению способов улучшения эффективности пассажирских перевозок. Научный анализ теоретических и эмпирических данных исследования послужил основой для формулирования выводов и рекомендаций.

Соответствие диссертационной работы паспорту научной специальности.

Результаты исследования соответствуют следующим пунктам классификатора специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности 6D050600 – Экономика (6D050607 – Экономика транспорта): «1. Теоретические и методические подходы к разработке новых методов и адаптации существующих методов, механизмов и инструментов функционирования экономики, организации и управления хозяйственными субъектами в сфере транспорта; 2. Совершенствование организации, управления в сфере транспорта в условиях рынка; 7. Экономическая диагностика деятельности предприятий и организаций транспорта, транспортного комплекса страны, ее регионов и т.д. 11. Оценка и повышения качества транспортного обслуживания экономики и населения страны; 28. Стратегия экономического развития первичных и агрегированных звеньев транспорта; 33. Социально-экономическая эффективность и качество обслуживания в сфере транспорта; 34. Механизм повышения эффективности и качества предоставления транспортных услуг; 41. Государственно-частное партнёрство в транспортной сфере.»

Личный вклад соискателя учёной степени в исследовании. Представляемая на защиту исследовательская работа является авторская исследования и все её этапы проводились при непосредственном участии автора с учётом достижений отечественных и зарубежных учёных. Автор самостоятельно выбрал тему исследования, научно обосновал её значимость, цель и задачи, а также разработал план исследовательских мероприятий. Соискатель проявил самостоятельность в сборе материалов по теме исследования, их обработке и систематизации. Разработка стратегии развития, а также экономико-математическая модель определения потребности в услугах микроавтобусов являются результатами личного вклада автора.

Разработка и внедрение результатов работы. Результаты диссертационного исследования были представлены и обсуждены на научно-практических семинарах, а также на международных и республиканских конференциях в 2023–2025 гг.

Публикации по теме. Опубликовано 11 научных публикаций, из которых 6 статей размещены в рецензируемых журналах, утверждённых ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объем диссертации. Диссертационная работа состоит из введения, трёх глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Общий объём исследования – 171 страницы, в работе приведено 28 таблиц, 30 рисунка и использованы 194 источников.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ ДИССЕРТАЦИИ

Во введении диссертации обоснована актуальность темы, дана характеристика степени изученности научной проблемы, установлена связь исследования с программой и современными научными направлениями; определены цель и задачи исследования, объект и предмет исследования, сформулирована гипотеза, выделены научная новизна и ключевые положения, предлагаемые к защите, рассмотрены теоретическая и практическая значимость работы, приведён перечень публикаций по теме диссертации, а также описаны структура и объём диссертации.

В первой главе диссертации - «*Теоретические и методические основы пассажирских перевозок автомобильным транспортом в городах*» - проанализированы теоретические и методические аспекты организации городских пассажирских перевозок автомобильным транспортом, принципы управления этим видом транспорта и зарубежный опыт управления и организации перевозок в городах.

Исследование проведения экономических реформ в современных условиях развития страны на основе изучения особенностей саморегулирования свидетельствует о том, что

рыночная модель может организовать хозяйственную деятельность на новом инновационном уровне с использованием цифровой платформы, способствовать развитию и укреплению системы экономических услуг, а также обеспечивать полное и качественное удовлетворение потребностей населения. Исходя из этого, рынок следует анализировать как экономическую категорию с теоретическим подходом, поскольку он обеспечивает обмен товарами и услугами по их реальной и конкурентоспособной стоимости.

Во многих научных работах выделяются специфические и значимые стороны функционирования рынка, позволяющие рассматривать его как сферу товарно-денежного обращения, обеспечивающую обмен результатами трудовой деятельности. В связи с этим выделяют два основных отличительных признака между рынками:

1. Изучение услуг до их оказания считается трудным, поскольку качество услуги может повлиять на экономические результаты, включая доход, и этот фактор оказывает влияние на оценку.

2. Основной особенностью услуг является их неопределённость, что затрудняет обращение услуг на рынке.

Учёный Персианов В.А. считает, что «рынок автомобильных транспортных услуг формируется из реальных и потенциальных участников — покупателей и продавцов, связанных обменом соответствующими услугами» [3].

По нашему мнению, рынок транспортных услуг должен охватывать все виды транспортных услуг, направленных на удовлетворение спроса, и подразделяются на пригородные, междугородные и международные, при этом организация транспортного обслуживания осуществляется с учётом обеспечения определённого уровня эффективности.

В связи с вышеизложенным представляется целесообразным выделить следующие ключевые характеристики формирования рынка транспортных услуг: взаимодействие между потребителями услуг и рациональный выбор партнёров для их предоставления; оценка конкуренции внутри и между учреждениями и организациями, предоставляющими услуги различных форм собственности; тарифы, обеспечение финансовой устойчивости транспорта и другие.

С учётом вышеизложенного целесообразно определить этапы формирования и развития рынка автомобильных пассажирских перевозок, проведение анализа экономических форм взаимодействия участников рынка между участниками рынка позволяет прояснить механизмы их взаимодействия и сотрудничества в деловой среде, а также определить степень влияния отдельных факторов; программирование и объединение транспортных процессов с целью обеспечения эффективной и скоординированной работы; совершенствование процесса управления рынком для повышения качества транспортных услуг для населения.

Регулирование рынка транспортных услуг осуществляется с целью совершенствования обслуживания высокого качества и рационального использования ресурсов с применением современных цифровых технологий.

Учитывая вышеизложенное, автотранспортная система в сфере пассажирских перевозок характеризуется тремя основными признаками: целевым назначением, связанным с перевозкой пассажиров; территориальной обусловленностью функционирования; организационным единством, выражающимся в наличии единой системы управления транспортом.

В диссертационной работе мы определили основные параметры, характеризующие систему автомобильных пассажирских перевозок в Республике Таджикистан с использованием микроавтобусов, которые приведены на рисунке 1.

В нормативно-правовых документах Республики Таджикистан пассажирские перевозки микроавтобусами (маршрутными такси) трактуются следующим образом: Перевозки маршрутными такси осуществляются по фиксированным маршрутам с возможностью посадки и высадки пассажиров на остановках и в местах маршрута, не противоречащих правилам дорожного движения, включая транспортировку багажа.

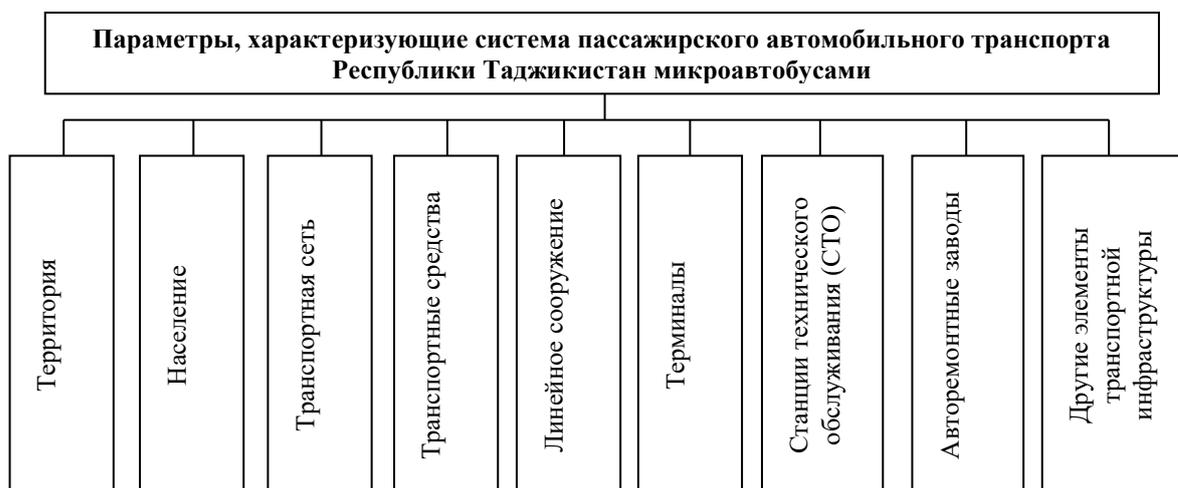


Рисунок 1 – Основные параметры автомобильного транспорта для перевозок пассажиров микроавтобусами в Республики Таджикистан

Пассажирские перевозки по характеру организации подразделяются на регулярные и нерегулярные, при этом регулярные перевозки выполняются по предварительно разработанным и утверждённым маршрутам. На регулярных городских маршрутах эксплуатируются городские автобусы I класса, оборудованные не менее чем двумя дверями, а также автобусы II класса.

В соответствии с Правилами Европейской экономической комиссии ООН № 56 (ГОСТ Р 41.36–2004, Правила ЕЭК ООН № 36) к микроавтобусным транспортным средствам относятся автобусные транспортные средства категорий M2 и M3 классов А и В с пассажироместимостью до 22 человек и максимальной разрешённой массой не более 5 тонн.

По мнению автора, регулярные пассажирские перевозки микроавтобусами в городских условиях представляют собой перевозки пассажиров микроавтобусными механическими транспортными средствами по заранее разработанным и утверждённым маршрутам, при которых посадка и высадка пассажиров осуществляется на остановках и в иных местах маршрута, разрешённых правилами дорожного движения, по требованию пассажиров.

В соответствии с изложенными выше положениями возникает необходимость научного обоснования целесообразности использования микроавтобусов в системе городских пассажирских перевозок, включая анализ объективных и субъективных факторов их применения.

В рамках исследования выделяются объективные и субъективные предпосылки использования микроавтобусов в городском пассажирском транспорте.

Объективные предпосылки использования микроавтобусов в системе городских пассажирских перевозок обусловлены рядом факторов, среди которых ключевыми являются экономическая целесообразность, выражающаяся в более низких эксплуатационных и сервисных затратах по сравнению с автобусами большой вместимости; гибкость маршрутной сети, обеспечиваемая малыми габаритами подвижного состава и возможностью его использования на узких улицах; а также сравнительно высокая скорость перевозок на коротких и средних дистанциях, достигаемая за счёт повышенной манёвренности в условиях транспортных заторов.

Субъективные предпосылки использования микроавтобусов в системе городских пассажирских перевозок обусловлены ожиданиями пассажиров, включающими повышение уровня комфорта в транспортном средстве, сокращение времени доставки к пункту назначения и обеспечение гибкости графика движения.

Анализ законов и практики управления пассажирским транспортом в городах осуществляется с соблюдением различных принципов (таблица 1).

**Таблица 1- Фундаментальные принципы организации и управления
пассажирами перевозками в городской среде**

№ п/п	Фундаментальные принципы	Суть и содержание
1.	Управленческие закономерности	Обязательное соблюдение правил и правовых требований
2.	Охрана жизни и здоровья.	Прежде всего, при осуществлении пассажирских перевозок должна быть гарантирована безопасность окружающей среды, а также соблюдение интересов общества и государства. Одновременно необходимо изучить меры по совершенствованию гражданского законодательства.
3.	Справедливость	Для того чтобы общественные интересы (т. е. интересы населения, города и общества) согласовывались с личными интересами (например, владельцев автомобилей или водителей), необходимо наличие точного и сбалансированного регулирования. В этом контексте в городском маршрутном транспорте создаются отдельные полосы движения (то есть специальные дороги для автобусов или общественного транспорта), чтобы обеспечить быстрый и беспрепятственный проезд. Одновременно в местах расположения остановок общественного транспорта вводятся ограничения на парковку, чтобы дороги и пространство для движения общественного транспорта оставались свободными и частные автомобили не создавали помех.
4.	Научная основа	Отношения в транспортной отрасли формируются на основе фундаментальных и прикладных научных результатов, которые укрепляются через исследования и практическое применение, совершенствуются с помощью теоретических и практических положений и способствуют эффективному управлению и устойчивому развитию транспортной системы.
5.	Массовость	Принцип применяется тогда, когда пассажиры в использовании транспорта и остановок уважают интересы друг друга и сотрудничают, что важно, как для разрешения конфликтов, так и для обеспечения безопасности и охраны окружающей среды. Обеспечение такой гармонии помогает сбалансированно и согласованно учитывать, как интересы отдельных лиц, так и общественные интересы.
6.	Возможность	Для организации пассажирских перевозок необходимо учитывать возможности и ресурсы перевозчиков, а также потребности общества.
7.	Практическая реализация опыта	Этот порядок позволяет изучать и обмениваться лучшими производственными практиками и эффективно использовать их в деятельности организаторов перевозок.
8.	Регулирование отношений	Все аспекты и возможные сферы регулирования транспортных отношений, включая правовые, организационные, экономические, технические, технологические, кадровые и управленческие, на практике реализуются.
9.	Эффективность деятельности транспорта	Принятые управленческие решения при организации и управлении автомобильными пассажирскими перевозками играют ключевую роль и эффективно способствуют повышению эффективности процессов и устойчивому развитию деятельности транспортной системы, что, в свою очередь, приводит к улучшению обслуживания и удовлетворению потребностей общества.
10	Надзор	Надзор следует рассматривать как обязательную функцию государственного регулирования транспортного комплекса, которая учитывает обратные связи в транспортных отношениях.
11.	Ответственность	Ответственность конкретных лиц за возлагаемые на них обязанности обеспечена. Такое упрощение норм недопустимо.
12.	Соответствие	Установление взаимосвязи прав и обязанностей. Согласно этому принципу, право одного из субъектов транспортных отношений определяется обязанностью другого субъекта. Права не могут признаваться, если они не связаны с выполнением действий, необходимых для обеспечения права и порядка.

Источник: Составлено автором на основе научных литератур.

С этой целью органы власти регулярно контролируют деятельность транспортных операторов и пассажирских перевозок, а также проводят подготовку к улучшению инфраструктуры и обслуживания в соответствии с современными требованиями. Этот процесс важен для повышения качества обслуживания, расширения транспортных возможностей и обеспечения безопасности пассажиров на дорогах.

В городе Душанбе наблюдается развитие автомобильного и электрического транспорта, которое зависит от изменений рынка и потребностей населения. С учётом этого, субъекты рынка и предприятия стремятся улучшить качество обслуживания и диверсифицировать виды транспорта.

Сегодня важно улучшить сотрудничество между пассажирскими транспортными компаниями города Душанбе на рынке услуг. Для достижения положительных результатов необходимо, чтобы частный и государственный транспорт сотрудничали между собой с целью повышения качества услуг и увеличения эффективности в сфере пассажирских перевозок.

Для эффективного развития и организации деятельности пассажирских перевозок в городах важно учитывать особые характеристики процесса управления (рисунок 2).

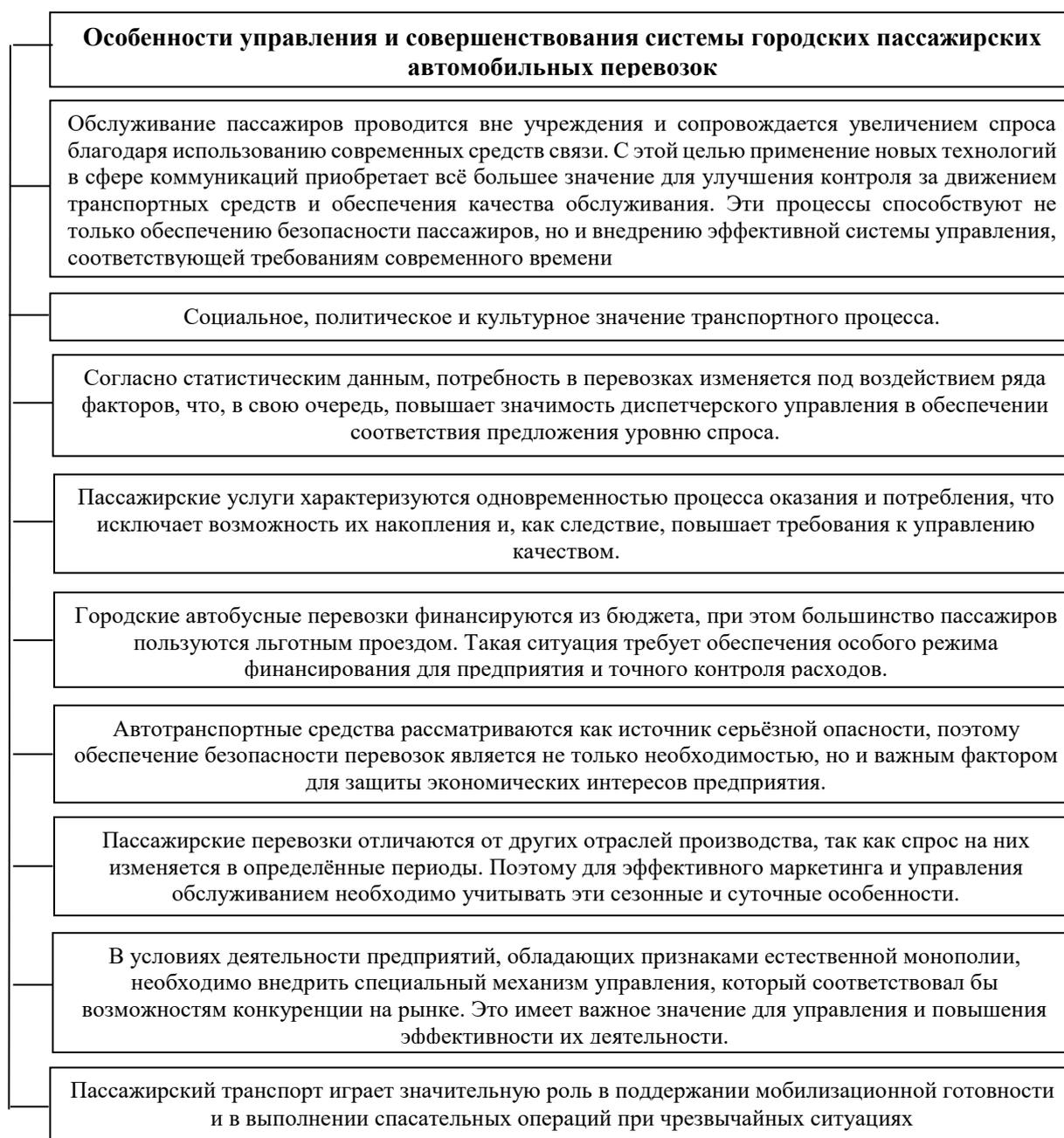


Рисунок- 2. Специфика организации, управления и развития городского пассажирского автомобильного транспорта

В данном контексте координация управления персоналом автотранспортных организаций и построение структуры управления выступают ключевыми факторами эффективности. Практика показывает, что наилучшие результаты достигаются при гармоничном сочетании линейно-функциональной и линейно-штабной (закрытой) моделей управления. Их согласование позволяет разрабатывать всесторонние управленческие и хозяйственные программы на различных уровнях управления.

В целом выявленные особенности функционирования и методы устранения выявленных проблем обладают значительным практическим и теоретическим значением для эффективного внедрения и развития системы внутригородских пассажирских перевозок автомобильным транспортом на основе изучения и применения зарубежного опыта.

Из применения международного опыта следует, что управление внутригородским пассажирским автотранспортом организовано на должном уровне и функционирует весьма эффективно. В этих странах различные виды транспорта объединены в рамках централизованной системы, что способствует улучшению обслуживания и координации движения в городах.

Исследование структуры управления пассажирским транспортом в иностранных государствах показало, что в большинстве из них ответственность за управление городским транспортом возложена на местные органы власти. Это способствует улучшению регулирования и согласованию обслуживания с местными потребностями.

На основе анализа системы управления пассажирским транспортом за рубежом и в городах Таджикистана следует, что задачи и ответственность государственных органов должны быть правильно оценены и уточнены (рисунок 3).

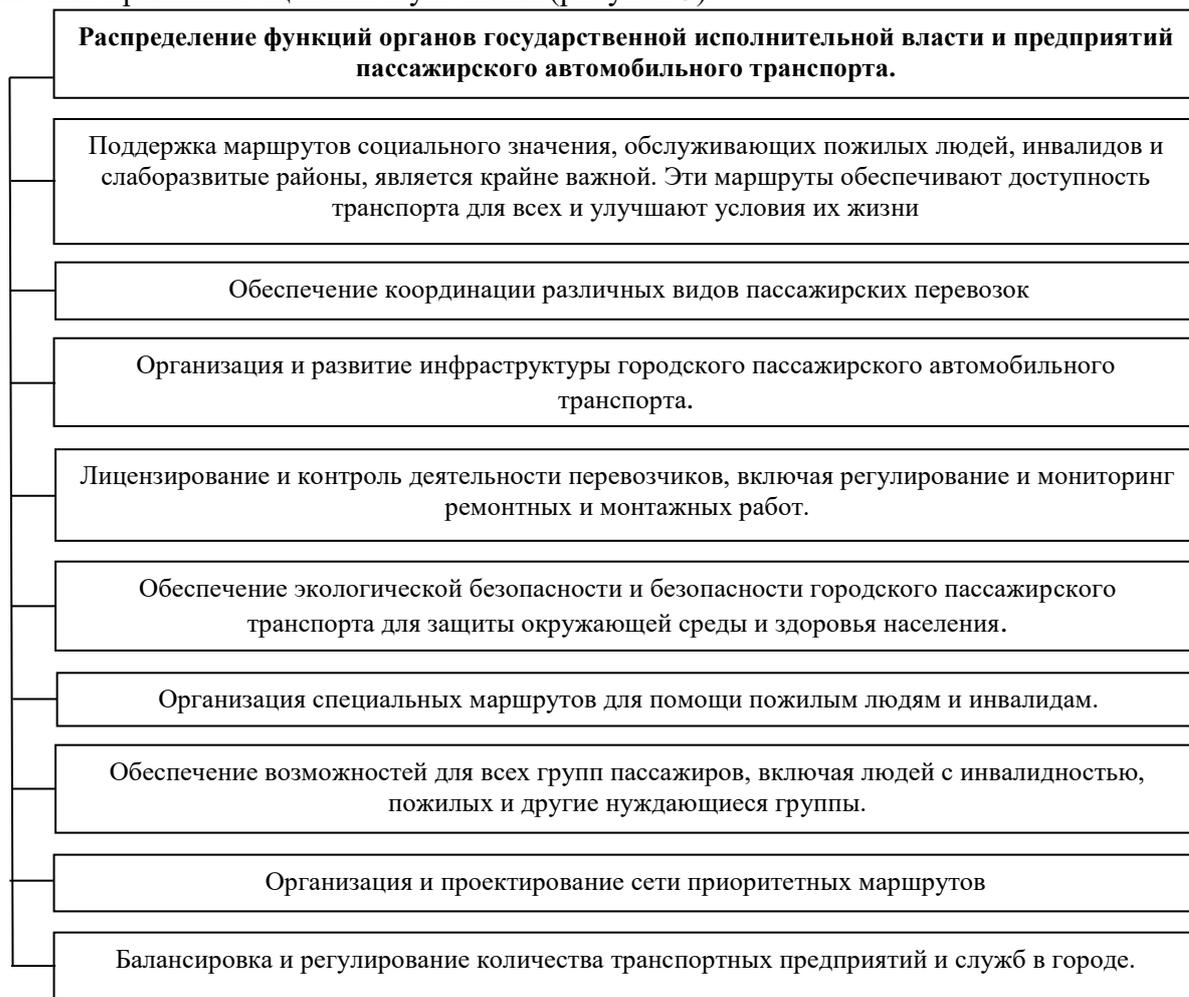


Рисунок- 3. Задачи органов власти и АТП в управлении городским пассажирским транспортом

Теоретические и эмпирические исследования организации управления пассажирскими перевозками в зарубежных городах свидетельствуют о том, что в большинстве случаев функции регулирования и контроля находятся в ведении местных государственных органов, что обеспечивает более эффективное согласование транспортных услуг с требованиями и потребностями населения.

По нашему мнению, эффективное развитие городского пассажирского транспорта в городах Республики Таджикистан возможно при соблюдении принципов конкурентоспособности, повышении эффективности работы предприятий, сочетании государственного и частного транспорта и совершенствовании инновационного управления с учётом специфики каждого города.

Во второй главе диссертации - «Современное состояние и развитие пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе» - проводится исследование текущего состояния и развития пассажирских перевозок микроавтобусами в Душанбе, рассматриваются факторы, влияющие на организацию управления этими перевозками, и оценивается качество предоставляемых пассажирам услуг. В диссертационном исследовании проведён комплексный анализ и оценка качества пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе с целью выявления основных проблем и путей их оптимизации.

В современных условиях наблюдается тенденция роста объёма городских пассажирских перевозок, обусловленная увеличением численности населения. Для обеспечения потребностей населения применяется соответствующее количество транспортных средств и совершенствование механизма организации и управления зависят от процесса цифровизации отрасли, что требует повышения уровня обеспечения безопасности дорожного движения и качества обслуживания, а также превращения городов в экологически «зелёные» города.

В рассматриваемый период 2019–2023 годов в Таджикистане фиксируется положительная динамика объёма пассажирских перевозок по всем видам транспорта. (см. таблицу 2).

Таблица 2 - Анализ изменений объёма пассажирских перевозок всеми видами транспорта в Республике Таджикистан в 2019–2023 годах (млн пассажиров)

Наименование	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. по отношению с 2019 г., %
Транспорт – всего	658,1	653,7	746,8	853,7	899,3	136,7
в том числе,						
автомобильный	635,4	633,8	726,8	832,2	876,7	138,0
электрический	21,4	19,2	19,2	20,5	21,4	100
железнодорожный	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	83,3
воздушный	0,7	0,3	0,4	0,5	0,5	71,4

Источник: составлено автором по данным статистического сборника «Транспорт и связь Республики Таджикистан». – Душанбе, АС ППРТ, 2024. – 33 с. – С. 17 [1].

Анализ данных, приведённых в таблицы 2 свидетельствуют о динамическом росте пассажирских перевозок: за период с 2018 по 2023 год общий объём перевозок всеми видами транспорта увеличился на 36,7%, при этом объём перевозок автомобильным транспортом продемонстрировал аналогичный рост в 36,7%.

Анализ таблицы 3 показывает, что в 2023 году общий пассажирооборот всех видов транспорта в стране по сравнению с 2019 годом вырос на 25,5%. При этом автомобильный транспорт увеличил объём перевозок на 28,2%, легковые такси — на 198,6%, электрический

транспорт — на 1,4%, а воздушный транспорт — на 5%. Снижение на 17% отмечается лишь в железнодорожном транспорте.

Таблица 3- Динамика пассажирооборота всех видов транспорта в Республике Таджикистан за период 2019–2023 годов (млн пассажиро-километров)

Наименование	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. по отношению с 2019 г., %
Транспорт - всего	9264,6	8244,7	9079,9	10361,9	11625,8	125,5
В том числе,						
автомобильным	7110,3	7155,1	7871,6	8478,3	9115,9	128,2
легковыми таксомоторами	133,6	195,8	272,5	332,2	398,9	298,6
электрический	79,2	71,0	71,1	76,5	80,3	101,4
железнодорожный	28,1	21,4	20,6	21,3	23,3	83,0
воздушный	1913,4	801,4	844,1	1453,6	2007,4	105,0

Источник: составлено автором по данным статистического сборника «Транспорт и связь Республики Таджикистан». – Душанбе, АС ППРТ, 2024. – 33 с. – С. 20 [1].

Анализ данных показывает, что в городе Душанбе пассажирские перевозки осуществляются с использованием автобусов, микроавтобусов, электрического транспорта, легковых автомобилей и автомобилей-такси.

Как следует из данных таблицы 4, изменение объёма пассажирских перевозок всех видов транспорта в городе Душанбе за 2019–2023 годы характеризуется ростом, при этом в 2023 году общий объём перевозок достиг 121,5% от уровня 2019 года. При этом пассажирские перевозки наземным транспортом увеличились на 21,5%, автомобильным — на 23,2%, воздушным — на 16,7%, тогда как на электрическом и железнодорожном транспорте выявлено снижение на 20% и 0,5% соответственно.

Таблица 4 - Динамика изменения объёмов пассажирских перевозок по видам транспорта в городе Душанбе за 2019–2023 годы (млн человек)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. по отношению с 2019 г., %
Пассажирские перевозки - всего	311,7	279,2	351,7	366,9	378,6	121,5
В том числе						
Наземный транспорт	311,1	278,9	351,4	366,4	377,9	121,5
В том числе						
Автомобильный	289,2	259,3	331,8	345,5	356,2	123,2
Электрический	21,4	19,2	19,2	20,5	21,3	99,5
Железнодорожный	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	80,0
Воздушный	0,6	0,3	0,3	0,5	0,7	116,7

Источник: составлено автором по данным Ежегодной статистики города Душанбе. — Душанбе: Главное управление статистики АС ППРТ, 2024. — 447 с [2].

Результаты анализа таблицы 5 показывают, что в период с 2019 по 2023 год общий пассажирооборот всех видов транспорта в городе Душанбе увеличился на 11,3%, тогда как пассажирооборот железнодорожного транспорта снизился на 15,7%, что свидетельствует о смещении пассажирских потоков в пользу автомобильного и других видов городского транспорта.

Таблица 5 - Динамика пассажирооборота по видам транспорта в городе Душанбе в период 2019-2023 гг. (млн. пасс.-км)

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. по отношению с 2019 г., %
Пассажирооборот - всего	3269,5	2377,8	2606,3	2981,0	3637,9	111,3
В том числе						
Наземный транспорт	1758,3	1650,9	1998,6	1701,8	1957,7	118,3
В том числе						
Автомобильный	1660,0	1565,1	1912,6	1609,7	1861,3	121,1
Электрический	79,2	71,0	71,1	76,4	80,3	101,4
Железнодорожный	19,1	14,8	14,9	15,7	16,1	84,3
Воздушный	1511,2	726,9	607,7	1279,2	1680,2	111,2

Источник: составлено автором по данным Ежегодной статистики города Душанбе. — Душанбе: Главное управление статистики АС ППРТ, 2024. — 447 с [2].

Результаты анализа организации пассажирских перевозок в городе Душанбе и его районах показывают важность изучения долей различных видов городского общественного транспорта в общей структуре перевозок и пассажирооборота. В таблице 6 представлены результаты анализа распределения долей различных видов транспорта в системе пассажирских перевозок города Душанбе.

Таблица 6 - Характеристика распределения видов транспорта по объёму пассажирских перевозок и пассажирооборота в городе Душанбе. (по состоянию 01.01.2024)

Вид транспорта	Объем перевозок пассажиров, млн. пасс.	Удельный вес, %	Пассажирооборот, млн. пасс.-км	Удельный вес, %
Автотранспорт общего пользования	169,47	45,0	2326,78	63,96
Ведомственный автомобильный транспорт	28,99	7,7	267,02	7,34
Частный автомобильный транспорт	178,14	47,3	1044,1	28,7
Всего	376,6	100,00	3637,9	100,00

Источник: расчеты автора.

В рамках анализа пассажирских перевозок города Душанбе важно отметить, что по официальным статистическим данным в 2023 году населению города предоставлялось 2111 единиц транспортных средств для перевозки пассажиров, включая 732 автобуса и 98 микроавтобусов коммунальной собственности, а также 1281 микроавтобус частной собственности. Эта тенденция свидетельствует о продолжающемся росте роли микроавтобусов в системе городского пассажирского транспорта.

В таблице 7 представлены изменения объёма пассажирских перевозок и пассажирооборота микроавтобусов и их удельный вес в общей структуре перевозок автомобильным транспортом города Душанбе в 2019–2023 годах, что даёт возможность определить роль микроавтобусов в городской транспортной системе.

Таблица 7 - Динамика пассажирских перевозок и пассажирооборота микроавтобусами в городе Душанбе на период 2019-2023 гг.

Показатели	2019	2020	2021	2022	2023	2023 г. по отношению с 2019 г., %
Объем перевозок пассажиров – всего, млн.пасс.	311,7	279,2	351,7	366,9	378,6	121,5
в том числе						
Автомобильным транспортом	289,2	259,3	331,8	345,5	356,2	123,2
в том числе						
Микроавтобусами	220,4	203,7	216,3	234,3	244,2	110,8
Пассажирооборот – всего, млн. пасс.км	3269,5	2377,8	2606,3	2981,0	3637,9	111,3
в том числе						
Автомобильным транспортом	1660,0	1565,1	1912,6	1609,7	1861,3	112,1
в том числе						
Микроавтобусами	1262,9	961,5	1245,9	1089,5	1274,7	101,0
Доля пассажирских перевозок микроавтобусами от общего объема, %	70,71	72,96	61,50	63,86	64,50	
Доля микроавтобусов в пассажирских перевозках автомобильным транспортом, %	76,21	78,56	65,19	67,81	68,56	
Доля пассажирооборота микроавтобусами от общего объема, %	38,63	40,44	47,80	36,55	35,04	
Доля микроавтобусов в пассажирообороте автомобильным транспортом, %	76,08	61,43	65,14	67,68	68,48	

Источник: расчёты автора.

На основании анализа данных таблицы 7 можно заключить, что в 2023 году по сравнению с 2019 годом общий объём пассажирских перевозок увеличился до 121,5%, объём перевозок автомобильным транспортом - до 123,2%, при этом пассажиропоток микроавтобусов вырос на 10,8%. Анализ пассажирооборота показывает, что за аналогичный период показатели увеличились на 11,3% для всех видов транспорта, на 12,1% для автомобильного транспорта и на 1,0% для микроавтобусов, что свидетельствует о продолжающейся тенденции роста роли микроавтобусов в системе городских пассажирских перевозок.

В таблице 8 представлена динамика объёма пассажирских перевозок микроавтобусов в государственных и частных компаниях.

В целом, за период с 2019 по 2023 год объём перевозок микроавтобусов вырос на 10,8%. При этом рост в государственных компаниях составил 47,5%, тогда как в частных компаниях наблюдалось сокращение на 16,4%. В структуре общего объёма пассажирских перевозок на 2023 год 56,8% приходилось на государственные предприятия и 43,2% - на частные, что отражает смещение пассажиропотока в пользу государственного сектора.

Таблица 8 - Динамика объема пассажирских перевозок микроавтобусами в пассажирских предприятиях города Душанбе в 2019–2023 годах (тыс. пассажиров)

№	Наименование предприятий	2019	2020	2021	2022	2023	2023/ 2019, %
Объем перевозок пассажиров в государственных унитарных предприятиях (тыс. пассажир)							
1	КГУП "Автобус-3"	35556	35748,6	38333,4	42347,99	44903,18	126,29
2	КГУП "Автобус-1"	58476,6	53537	76446,9	91836,2	93753,8	160,33
Объем перевозок пассажиров в частных пассажирских предприятиях (тыс. пассажир)							
1	ООО "Махин"	5666	5220	6531	3044	6234	110,02
2	АООТ "Автоколонна 2927"	22250,8	20026,9	7064	1332,9	4235,3	19,03
3	АООТ "Сайёр-1"	5257,1	6194,9	5085,47	4905,1	1545,39	29,40
4	АООТ "Наклиёт"	11661	11251,6	10850,3	11175,81	11399,32	97,76
5	ЗАО "Мехколонна-50"	10896	9257,2	9284,46	9363	9671	88,76
6	ООО "Сомонтранс"	3364,1	3424,3	3651,3	3911,7	3967,6	117,94
7	ООО "Мухаммадчон+Д"	7862,8	8722,7	9668	10100	10251,5	130,38
8	ООО "Корвонсарой"	10715,96	7812	8386,3	9513,4	9656,1	90,11
9	ООО "Бехруз-15"	12266,9	6735,9	5399	6680	6810	55,52
10	ООО "Наклиётгаз-2004"	3530,6	3680,5	4124,7	4250,4	4354,8	123,34
11	ООО "Сорбон-14"	18124	13641,2	13958,5	15153,4	15911,07	87,79
12	ООО "Ориён"	2010,5	1302,1	2111,7	3412,2	3582,8	178,20
13	ООО "Корвон Наклиётхизматрасон"	10088,4	11454	11487	12041	12643	125,32
14	ООО "Ният"	2637,1	2644,9	2650,2	2661	2664,3	101,03
15	ООО "Акиа Авесто Автомат"	0	1171,3	1218	681,3	681,87	58,2 по отн. к 2000
16	ООО "Нури Истиклол"	0	1866,5	0	1939	1970,7	105,6 по отн. к 2000
Итого		126331,26	114406	101469,93	100164,21	105578,75	83,6
Всего		220363,86	203691,6	216250,23	234348,4	244235,73	110,8

Источник расчёты автора на основе данных ГУП «Душанбенаклиётхадамотрасон».

Исходя из вышеизложенного, можно заключить, что городской пассажирский транспорт в настоящее время представляет собой одну из социально значимых сфер городского хозяйства. Деятельность городского пассажирского автомобильного транспорта, а также меры по его организации, обеспечению и развитию имеют особое значение для органов исполнительной власти, что подчёркивает актуальность проведённого исследования.

Наблюдения и анализ, а также всестороннее изучение мнений и взглядов различных учёных и специалистов в области роли и значения городского общественного транспорта, в том числе общественного транспорта города Душанбе, позволяют сделать вывод, что деятельность городского пассажирского транспорта охватывает практически все слои населения городов и страны. Несмотря на то, что в последние годы наблюдается тенденция значительного роста количества личных автомобилей, большая часть населения страны в повседневной жизни пользуются общественным пассажирским транспортом. Большинство пассажиров, пользующихся услугами общественного транспорта, выражают недовольство его работой из-за чрезмерной переполненности транспортных средств, больших интервалов движения и несоблюдения расписания на маршрутах [4].

Для улучшения транспортной деятельности и удовлетворения потребностей пассажиров в ежедневных перевозках нами предложены основные направления повышения эффективности работы пассажирского транспорта города Душанбе с точки зрения логистики, в том числе: проведение точного и обоснованного обследования пассажиропотока на маршрутах с учётом «часов пик» и увеличение количества транспортных единиц, работающих на маршрутах; совершенствование маршрутной схемы с целью обеспечения потребностей пассажиров в перевозках по всей территории города без изменения состава подвижного парка;

обеспечение доступа к информации о движении пассажирского транспорта на остановках в режиме реального времени посредством использования современных технологий.

В общем деятельность пассажирского транспорта Республики Таджикистан и города Душанбе в анализируемый период оценивается положительно, и в дальнейшем также предусматривается его развитие.

Анализ показывает, что устойчивость формируется под воздействием совокупности внутренних и внешних факторов, влияющих на реализацию и инновационное развитие услуг городских пассажирских автотранспортных предприятий.

Следует отметить, что факторы, влияющие на устойчивость деятельности и инновационное развитие услуг городского автомобильного пассажирского транспорта, можно разделить по характеру воздействия - на экономические и неэкономические (политические, правовые, экологические), а по способу воздействия - на прямые и косвенные факторы. Влияние этих факторов является важным и актуальным не только для отдельных субъектов, но и для всей экономической системы в целом.

В рисунке 4 представлены факторы эффективного управления инновационной деятельностью в учреждениях городского пассажирского автотранспорта.



Рисунок 4 – Ключевые факторы обеспечения эффективного управления инновационной деятельностью в городском пассажирском транспорте.

Следует отметить, что учет приведенных факторов (рис. 5) с учетом креативного мышления и уровня профессиональной подготовки сотрудников городского пассажирского автомобильного транспорта способствует эффективному управлению инновационной деятельностью. В связи с этим особое значение при реализации поставленных целей следует уделять эффективному внедрению действующей системы мотивации персонала и развитию коммуникационной системы с использованием различных инструментов для организации корпоративной социальной сети.

В заключение, эффективное управление инновационной деятельностью учреждения городского пассажирского автомобильного транспорта обеспечивает ряд условий, связанных с учетом факторов взаимосвязи и взаимозависимости при реализации инновационного процесса, с целью организации единого научно обоснованного подхода к управлению инновационной деятельностью в учреждениях.

Повышение эффективности работы учреждения городского пассажирского автомобильного транспорта и соответствующих контролирующих органов в первую очередь связано с необходимостью оценки качества предоставляемых услуг, включая перевозки пассажиров маршрутными микроавтобусами в городе Душанбе. Оценка осуществляется как при анализе результатов деятельности, так и в ходе постоянного мониторинга качества пассажирских перевозок в городских условиях.

В последние годы оценка качества перевозок пассажиров маршрутными микроавтобусами становится особенно актуальной вследствие интенсивного развития инновационных технологий и цифровизации транспортных услуг.

В качестве наиболее простого параметра качества может использоваться «уровень», показывающий соотношение фактического показателя с нормативным или эталонным значением. Более универсальным и точным подходом к оценке качества является метод «желаемой функции Харрингтона»:

$$V = \exp(-\exp(-Y)), \quad (1)$$

где

V – значение желаемой функции;

Y – значение аргумента в условном масштабе.

Основа построения функции V заключается в идее преобразования фактических значений оцениваемых показателей качества в таблицу желаемых (предпочтительных) значений. Таблица желаемых значений относится к психофизиологической таблице.

Цель метода заключается в сопоставлении фактических значений показателей качества с заданными или оптимальными нормативами.

Между значениями шкалы «желаемого» и оценкой качества наблюдается прямая зависимость (см. таблицу 9). Значение $V=0$ указывает на полностью неприемлемый уровень качества, а $V=1$ – на максимально допустимый уровень.

Таблица 9. – Соответствие стандартных значений в таблице желаемого с оценкой качества

Желаемые значения	Оценка качества
1,0 - 0,8	Очень хорошее качество
0,8 - 0,63	Хорошее качество
0,63 - 0,37	Удовлетворительное качество
0,37 - 0,2	Плохое качество
0,2 - 0	Очень плохое качество

После точного и обоснованного определения предельных значений оставшиеся результаты обобщаются путём составления таблицы по показателям.

Таким образом, отрицательное значение Y соответствует нежелательному качеству, а положительное значение — приемлемому.

С использованием метода Харрингтона была проведена оценка качества совокупности показателей работы микроавтобусов, которые в реальных условиях могут различаться между собой, что свидетельствует о разнообразии экономических интересов пассажиров и обслуживающих учреждений. На основе общих показателей качества достижение согласия между клиентами и учреждением является возможным.

Для оценки качества работы микроавтобусов используются следующие показатели: α - коэффициент выпуска из АТП на маршрут, γ - коэффициент заполнения микроавтобусов, τ - коэффициент использования рабочего времени по инструкции, V_c - средняя скорость движения (км/ч), f - частота движения (авто/час), I - интервал движения (час), $K_{рег.}$ - коэффициент регулярности, $\mathcal{E}_{обсл.}$ - показатель эффективности обслуживания, R_p - коэффициент эффективности расходов и S - общий показатель качества.

В качестве комплексного показателя, отражающего интересы обслуживающего предприятия и пассажиров, используется нижеследующая формула:

$$Z = R_x \cdot \mathcal{E}_{хизм}, \quad (2)$$

Необходимо подчеркнуть, что предложенный метод оценки качества услуг пассажирского транспорта, в том числе микроавтобусов, отличается относительной

универсальностью и высокой точностью. Используя ежедневные данные, собираемые в ходе эксплуатации, транспортные организации могут оценивать качество перевозок микроавтобусами и разрабатывать мероприятия по его повышению.

Эффективное обслуживание населения микроавтобусами основывается на информации о потребности в перевозках данным видом транспорта. Основной способ получения таких данных - проведение исследований непосредственно на маршрутах. Цель этих исследований - уточнение маршрутной сети, разработка рациональных графиков отправления и возвращения подвижного состава, что способствует повышению качества обслуживания и рациональному использованию транспорта.

В ходе исследования нами была проведена обследование на 9 действующих маршрутах города Душанбе, на которых осуществляется пассажирские перевозки микроавтобусами, при этом в первую очередь определялся пассажиропоток в разные дни недели (таблица 10). Речь идёт о микроавтобусных маршрутах № 2, 8, 11, 14, 19, 42, 52, 54 и 56. Маршруты работают с 6⁰⁰ до 21⁰⁰ (водители также трудятся 15 часов с небольшим перерывом на обед).

Динамика изменения пассажиропотока в течение дней недели на микроавтобусных маршрутах города Душанбе представлена в таблице 10.

В целом, анализ исследования маршрутов (таблица 10) показывает, что пассажиропоток по прямому направлению выше, чем по обратному направлению, и в основном на исследованных маршрутах в понедельник и среду пассажиропоток больше, чем в другие дни, а наименьший пассажиропоток наблюдается в воскресенье.

Маршрутная сеть функционирует оптимально при средней загруженности в межпиковое время, однако в периоды высокой пассажирской нагрузки подвижного состава недостаточно для удовлетворения спроса. Несмотря на увеличение числа микроавтобусов, желаемого эффекта не удаётся достичь, что приводит к заторам и замедлению движения.

Таблица 10 - Результаты обследования пассажиропотоков на микроавтобусных маршрутах города Душанбе.

Маршрут	Наименование маршрута	Потребное количество, ед.	Условное обозначение	Пассажиропоток, пасс.						
				Понедельник	Вторник	Среда	Четверг	Пятница	Суббота	Воскресенье
2	Поселок Пахтакор – рынок Мехргон	30	I	4949	4850	4824	4745	4507	3364	2407
			II	4912	4813	4836	4727	4462	3308	2342
8	Западный терминал – улица Фучик	50	I	5021	5018	5016	5015	4978	3576	2608
			II	5067	5027	5024	5010	4867	3567	2664
11	улица Арбобхотун - Истаравшан	30	I	4816	4812	4865	4857	4721	3564	2618
			II	4828	4827	4834	4841	4736	3552	2597
14	Чаноро - Пахтакор	36	I	4650	4764	4825	4750	4724	3244	2336
			II	4665	4801	4829	4824	4714	3261	2324
19	Терминал Чорбог - Пахтакор	40	I	5024	5020	5004	5014	4970	3380	2567
			II	4986	4870	5018	5015	4870	3660	2500
42	Терминал Южной вороты – Западный терминал	45	I	5204	5234	5274	5247	5228	3642	2634
			II	5198	5262	5281	5254	5198	3547	2607
52	Терминал Южной вороты – Терминал Чорбог	50	I	5320	5364	5387	5015	5207	3697	2257
			II	5318	5354	5365	5311	5267	3725	2660
54	Посёлок Дарёобод – Институт физической культуры	50	I	5109	5118	5144	5115	5087	3572	2553
			II	5087	5127	5157	5101	5064	3563	2546
56	Южный - Шайнак	40	I	4661	4705	4724	4703	4665	3264	2336
			II	4674	4685	4718	4687	4651	3242	2270

Источник: составлено автором на основе результатов исследования маршрутов.

Примечание: I – прямое направление «туда»; II – обратное направление.

Результаты исследования выявляют как положительные, так и отрицательные стороны функционирования микроавтобусов.

Микроавтобусы, появившиеся на рынке, оперативно заняли свободную нишу в системе городского пассажирского транспорта. Они отличались высокой эксплуатационной скоростью по сравнению с автобусами первого класса и быстро утвердились на рынке услуг пассажирских автомобильных перевозок.

Несмотря на вышеуказанные положительные стороны, микроавтобусы также обладают рядом отрицательных качеств.

В процессе движения водители микроавтобусов на 65% чаще переходят с одной полосы на другую по сравнению с водителями автобусов первого класса. Высокая скорость движения маршрутных микроавтобусов достигается водителями не путём уменьшения числа остановок, а за счёт увеличения скорости транспортных средств. Агрессивное поведение водителей, обусловленное конкуренцией за пассажиров и стремлением максимально быстро завершить рейс, способствует возникновению частых аварийных ситуаций.

Часто микроавтобусы выходят на маршрут в технически неисправном состоянии, что свидетельствует о несоблюдении должного уровня контроля за их техническим состоянием.

Недостаток оборудованных остановок для микроавтобусов и присутствие неорганизованных мест для посадки и высадки пассажиров зачастую способствует росту числа аварийных ситуаций и вынужденных экстренных остановок, нарушающих упорядоченность движения.

С точки зрения законодательства, незаконные перевозки и перевозка пассажиров стоя в микроавтобусах нарушают установленный порядок, снижают комфорт и безопасность поездки, что негативно сказывается на общем уровне качества обслуживания.

Отсутствие кондуктора в транспортном средстве возлагает на водителя дополнительные функции, отвлекая его внимание от процесса управления. Ежедневная работа водителей по 10–12 часов без обеденного перерыва нарушает трудовые нормы, что приводит к переутомлению и повышает риск возникновения дорожно-транспортных происшествий с соответствующими финансовыми потерями.

Следует отметить, что использование большого числа микроавтобусов в точках их стоянки ухудшает и без того неудовлетворительное экологическое состояние.

В третьей главе научного исследования – **«Основные направления совершенствования механизма организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок в городе Душанбе»** – разработаны, обоснованы и предложены стратегия развития пассажирских перевозок микроавтобусами, механизм взаимодействия государства и частного сектора в части совершенствования организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок, экономико-математическая модель определения потребности в услугах микроавтобусов, а также пути совершенствования механизма организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе.

Одна из наиболее распространённых причин стимулирования субъектов в рамках Прогноза развития транспорта Республики Таджикистан до 2030 года на основе направлений социально-экономического развития транспорта должна, прежде всего, быть спроектирована как основной фактор обеспечения устойчивости национальной экономики, отдельных регионов и улучшения благосостояния населения. Организация работы городского транспорта Душанбе должна представлять собой единую систему, направленную на создание комфортных условий для жителей, соблюдение действующих стандартов качества транспортного обслуживания и постоянный мониторинг пассажирских перевозок; рост доступности и качества автомобильного и электротранспорта для населения к 2030 году должен составить более 20%, а в целом для экономики страны - примерно 10%; высокий уровень качества и необходимая плотность дорожной сети и транспортной инфраструктуры с учётом плотности населения должны соответствовать мировым стандартам; к 2030 году должна быть организована система мультимодальных терминалов и транспортных хабов, обеспечивающая высокий уровень развития коммуникаций и технологических цепочек;

пассажирский транспорт общего пользования в городе Душанбе должен занимать ключевую роль, обеспечивая не менее 75–80% общего объема перевозок пассажиров; общественный транспорт в Душанбе по доступности и показателям качества обслуживания должен стать реальной альтернативой использованию индивидуального транспорта.

Развитие автомобильного и электротранспорта города Душанбе должно осуществляться с учётом целей и приоритетов, изложенных в поручениях, указах и Посланиях Президента Республики Таджикистан, уважаемого Эмомали Рахмона, а также перспектив экономического и социального развития города Душанбе и Республики Таджикистан, тенденций развития мировой экономики и оценки использования опыта развития передовых городов мира.

В связи с этим стратегии развития делятся на инерционную (пассивную) и интенсивную (направленную на усиление или переход к качественно новым видам транспорта) для городов.

Стратегия интенсивного развития включает сценарии перехода на новые виды транспорта за счёт: собственных средств участников рынка с корректировкой тарифов (1); собственных средств участников рынка с обязательной компенсацией разницы между затратами и тарифами со стороны исполнительных органов государственной власти города Душанбе (2); а также сценарий перехода на новые виды транспорта за счёт совместного использования средств участников рынка и средств из других источников (3).

Прогнозирование основных параметров и условий развития городского автомобильного транспорта Душанбе проводилось в двух вариантах - исходном (базовом) и оптимистическом (целесообразном) сценариях.

Таким образом, цели развития пассажирских перевозок маршрутными микроавтобусами в городе Душанбе можно классифицировать по четырём направлениям: экологические, технологические, социальные и экономические.

По нашему мнению, в транспортной политике города Душанбе реформы следует проводить в два этапа.

В ходе *первого этапа* реформ мы рекомендуем внедрить следующие меры, связанные с планированием работы общественного транспорта города Душанбе: перепланировку сети маршрутов и составление карты маршрутов, планирование графиков движения микроавтобусов, автобусов и троллейбусов, установление тарифов, а также организацию и порядок оплаты проезда.

На *втором этапе* соответствующим городским органам необходимо мобилизовать действующих и новых хозяйствующих субъектов для обслуживания маршрутов на основе новых правил.

В ходе *первого этапа* с учётом национальных и местных особенностей за счёт средств бюджета города Душанбе должен быть разработан и внедрён “документ планирования регулярных перевозок”. В этом документе должны быть отражены карта оптимальных маршрутов, виды пассажирского транспорта, обоснованное расписание движения подвижного состава, а также требования к качеству транспортных услуг на маршрутах. Кроме того, документ должен включать требования к подвижному составу пассажирского транспорта, в частности к микроавтобусам, а именно: при начале исполнения договора должны использоваться только новые микроавтобусы; должны быть указаны требования к салону микроавтобусов, цвету и другим обязательным параметрам кузова, а также требования по обеспечению потребностей маломобильных групп населения и др.

На *втором этапе* запланированные мероприятия будут реализованы на основе внедрения новой модели сотрудничества между соответствующими городскими транспортными органами и перевозчиками. Кроме того, новая модель сотрудничества предусматривает регулярное проведение тендеров и заключение договоров на обслуживание определённых маршрутов сроком на 5–8 лет. Использование конкурсной формы отбора перевозчиков и заключение двусторонних договоров имеет принципиально важное значение.

Отличие конкурсной (аукционной) формы отбора перевозчика на определённый маршрут от действующей открытой конкурсной формы заключается прежде всего в том, что

победитель аукциона определяется не по критериям наилучшего качества, а с точки зрения предложения минимального тарифа на пассажирские перевозки. При этом в документе отражаются обязательства местных органов власти по финансированию перевозок. Такая форма отбора перевозчиков позволяет подробно указать в аукционной документации обязательные требования к участникам аукциона.

Для победителей аукциона в дальнейшем при исполнении договора финансирование будет осуществляться за счёт бюджета города Душанбе на постоянной основе, а средства, поступающие от продажи билетов, которые будут внедрены в виде единой электронной билетной системы, будут зачисляться в бюджет города Душанбе. Такая финансовая модель участия субъектов транспортной деятельности в городском общественном транспорте устраняет необходимость финансирования со стороны транспортных компаний. При этом, по нашему мнению, срок действия договоров должен определяться в зависимости от срока службы пассажирских транспортных средств, то есть микроавтобусов и автобусов. Для микроавтобусов он составляет 5–6 лет, а для стандартных автобусов (первого класса) — 8–10 лет.

Такой способ организации обслуживания позволяет, прежде всего, устранить острую конкуренцию между водителями за привлечение пассажиров, упорядочить их движение в соответствии с определённым графиком и сократить заторы на дорогах за счёт уменьшения количества транспортных средств на маршрутах.

Исследование и оценка современного состояния городского пассажирского транспорта продемонстрировали, что при разработке рекомендаций по совершенствованию управления пассажирскими перевозками с применением микроавтобусов ключевым этапом является определение факторов, оказывающих на них влияние.

Для выбора факторов используются различные методические подходы, в том числе экспертный метод, предполагающий участие специалистов в определении потребностей населения в транспортных услугах. Согласованность мнений экспертов оценивается с помощью коэффициента конкордации Кендалла (W).

В качестве экспертов нами были привлечены сотрудники коммунальных и частных автотранспортных предприятий, специалисты ГУ «Автомобильный транспорт и логистические услуги», а также учёные и эксперты высших учебных заведений страны. По результатам опроса экспертов была проведена статистическая оценка значения коэффициента W Кендалла с помощью критерия χ^2 Пирсона, где χ^2 подчиняется распределению с числом степеней свободы ($m-1$).

На основе результатов расчёта мы получили следующие выводы:

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

Согласно полученным результатам, эксперты демонстрируют согласованность при выборе факторов.

Для экономико-математического моделирования определения потребности в автомобильных перевозках города Душанбе анализ базируется на маршрутах микроавтобусов. В ходе работы выявлены ключевые факторы, влияющие на объём оказываемых услуг (Y — объём микроавтобусных пассажирских перевозок в городе Душанбе, млн пассажиров). На основании указанных параметров с использованием стандартного программного обеспечения проведено экономико-математическое моделирование потребностей населения города Душанбе в услугах пассажирских перевозок микроавтобусами.

$$Y = -369,596 + 138,0058 \cdot X_1 - 0,78412 \cdot X_2 + 0,003753 \cdot X_3 + 90,23318 \cdot X_4 + 3,31791 \cdot X_5 - 10,9161 \cdot X_6 -$$
$$0,75134 \cdot X_7 + 0,954873 \cdot X_8$$
$$R = 0,991375; R^2 = 0,982825$$

Согласно полученным результатам коэффициент множественной корреляции составляет 0,99, а коэффициент детерминации — 0,98, что указывает на высокую адекватность разработанной модели объёма пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе.

Следует отметить, что многомерная регрессионная модель обладает практической значимостью и позволяет выявить спрос населения города Душанбе на услуги пассажирских перевозок микроавтобусами. Результаты расчётов, выполненных в рамках прогнозирования спроса, представлены в таблице 11 и на рисунке 5.

Таблица 11 - Предполагаемый объём пассажирских перевозок микроавтобусами в г. Душанбе на период до 2030 года.

Показатели	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2030 по отн. к 2024, %
Объём микроавтобусных услуг в городе Душанбе, млн. пасс.	252,5	256,8	265,7	277,6	283,2	292,0	115,6

Источник: расчеты автора



Рисунок. 5. График динамики объёма перевозок пассажиров микроавтобусами в г. Душанбе в 2025–2030 гг.

По данным таблицы 11 и рисунка 6, в 2030 году по сравнению с 2026 годом объём услуг микроавтобусных перевозок в городе Душанбе возрастёт на 13,17%. Данное обстоятельство обосновывает необходимость выработки рекомендаций для устойчивого инновационного развития городских транспортных учреждений, направленных на совершенствование механизма организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами в рамках реализации стратегий и программ города. Кроме того, городские транспортные органы и предприниматели могут учитывать эти результаты при дальнейшем развитии транспортной инфраструктуры и функционировании предприятий в будущем.

На основании проведённого анализа существующей системы организации и развития пассажирских перевозок в городе Душанбе установлено, что уровень и качество перевозок микроавтобусов остаются сравнительно низкими. Следовательно, система управления пассажирских перевозок микроавтобусами требует улучшения. Существенное повышение эффективности работы и развитие микроавтобусного транспорта в Душанбе невозможно без реализации соответствующих мероприятий.

При современном развитии экономики и росте населения города Душанбе роль и статус городского пассажирского автомобильного транспорта увеличиваются день ото дня. Городской пассажирский транспорт выполняет в первую очередь социальную функцию и оказывает значительное экономическое и социальное влияние на наиболее уязвимые группы населения - от работников бюджетной сферы до школьников, студентов колледжей, техникумов и вузов. Так как основная часть пассажирских перевозок микроавтобусами

выполняется частными компаниями, особую значимость приобретает улучшение механизма взаимодействия государства и частного сектора в этой сфере. В связи с этим одним из ключевых направлений совершенствования системы управления пассажирских перевозок микроавтобусами считается развитие предпринимательства, требующее разработки механизма, обоснованного с научной и практической точек зрения.

В современных условиях важным направлением оценки организации пассажирских перевозок посредством микроавтобусов является развитие предпринимательства, что требует разработки более научно и практически обоснованного механизма и является важным условием обеспечения социально-экономического развития страны и её регионов в условиях глобализации.

В условиях рыночной экономики предпринимательская деятельность в сфере пассажирских перевозок посредством микроавтобусов становится основным звеном стратегического развития рынка пассажирских транспортных услуг.

По нашему мнению, развитие предпринимательства в сфере пассажирских перевозок микроавтобусами в Таджикистане на основе механизма государственно-частного партнёрства возможно обеспечить посредством реализации следующих задач (рисунок 6).



Рисунок - 6. Развитие предпринимательства в сфере микроавтобусные пассажирские перевозки на основе механизма государственно-частного партнёрства в городе Душанбе

В связи с вышеизложенным, прежде всего, считаем необходимым для реализации совершенствования механизма организации управления пассажирскими перевозками сохранить государственную форму собственности в основных учреждениях городского пассажирского автомобильного транспорта, то есть в государственных коммунальных

предприятиях, и поэтапно осуществлять процесс комплексной реформы системы городского пассажирского автомобильного транспорта.

Для поэтапного совершенствования организации управления пассажирских перевозок микроавтобусами в городе Душанбе, с нашей точки зрения, необходимо:

1. Сохранение и развитие системы социального пассажирского транспорта для городского населения с учётом сокращения бюджетных средств за счёт развития предпринимательской деятельности в сфере пассажирских автомобильных перевозок микроавтобусами и активизации механизма государственно-частного партнёрства.

2. Создание возможностей для устойчивого развития и повышения эффективности деятельности городского пассажирского автомобильного транспорта в современных социально-экономических условиях.

3. Разработка и предложение различных мер с учётом реализации политики внедрения цифровой платформы, проектирования и применения инновационных методов механизма организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок и других подобных направлений.

С целью совершенствования механизма организации управления микроавтобусные пассажирские перевозки и повышения эффективности работы транспортных предприятий, с учётом проведённых исследований, предлагаются следующие меры:

- соблюдение технических норм и требований по обеспечению безопасности и экологичности должно включать своевременное обеспечение частных транспортных предприятий лицензиями и сертификатами.

- при реализации государственной программы цифровизации транспорта требуется усиление строгого контроля за качеством обслуживания и безопасностью пассажиров, создание инфраструктуры для цифрового контроля транспорта, а также организация дорожного движения и управления пассажирскими перевозками частного автотранспорта в рамках системы общественного транспорта.

- строго и справедливо, на основе конкурса, назначать маршруты пассажирских перевозок и правильно распределять транспортные средства в соответствии с результатами исследований пассажиропотока.

- осуществление мероприятий по освоению пассажиропотока и созданию дополнительных стоянок (между остановками) для микроавтобусов на промежутках между основными точками с установкой указателей и разметки, а также информирование об этом водителей и пассажиров с использованием рекламно-информационных материалов.

Одной из актуальных проблем современности является цифровизация экономики, в том числе городского пассажирского автомобильного транспорта, работы в этом направлении в городе Душанбе ведутся напрямую с высокой скоростью, и в этой сфере уже утверждены и реализуются несколько концепций и государственных программ.

Согласно действующим документам и нормам, а также с учётом оценки деятельности городского пассажирского автомобильного транспорта города Душанбе, к первоочередным проблемам её деятельности, по нашему мнению, относятся: высокий уровень аварийности по человеческому фактору, несовершенство механизма организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок, большое количество незаконных перевозок и оплата проезда наличными, отсутствие возможности оперативного управления деятельностью пассажирского транспорта из единого центра с использованием элементов цифровой экономики, низкий уровень информационного обеспечения, недостаточная координация работы транспортных субъектов и недостаточность мониторинга состояния инфраструктуры пассажирского транспорта, оценка жизненного цикла и другие аспекты.

В этом контексте, в рамках данного исследовательского проекта, с учётом цифровизации городских пассажирских автомобильных перевозок и реализации «Концепции цифровой экономики в Республике Таджикистан», а также других принятых стратегий и программ, на ближайшее будущее для цифровизации городского пассажирского автомобильного транспорта мы предлагаем внедрить следующие мероприятия:

- создание единого центра организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок и разработка системы моделирования процесса работы микроавтобусов на маршрутах с использованием искусственного интеллекта с целью контроля и регулирования эффективной деятельности микроавтобусов, а также обеспечения безопасности их движения по автомобильным дорогам;

- введение единой электронной системы оплаты проезда с использованием городских карт для всех видов общественного транспорта и контроль за её соблюдением со стороны участников транспортной деятельности позволяет повысить качество перевозок, обеспечить безопасность, оценить доходы городского пассажирского транспорта, а также правильно определить пассажиропотоки и организовать маршруты с учётом экономической целесообразности;

- определение заработной платы водителя на основе процента от дохода будет стимулировать его мотивацию;

- создание единого цифрового пространства для обеспечения безопасности пассажирских перевозок микроавтобусами, а также внедрение цифровых технологий в работу государственных органов в этой сфере способствует повышению безопасности перевозок пассажиров микроавтобусами;

- с целью обеспечения безопасности движения на дорогах, контроля безналичной оплаты проезда, а также контроля за взаимодействием участников транспортной деятельности (водитель–пассажир, пассажир–водитель) существует необходимость установки камер видеонаблюдения внутри и снаружи микроавтобусов;

- приобретение и использование экологически безопасных и экономичных, а также технологически продвинутых микроавтобусов;

- подготовка профессиональных специалистов в области цифровых технологий для транспортной отрасли на всех уровнях образования и организация курсов повышения квалификации для работников сферы управления пассажирскими перевозками в городе Душанбе с учётом внедрения цифровой экономики.

Реализация предложенных мероприятий позволит в ближайшем будущем в городе Душанбе обеспечить безопасность дорожного движения, повысить качество обслуживания, сэкономить бюджетные средства, улучшить культуру обслуживания и эффективность организации управления пассажирскими перевозками, а также увеличить социальную и экономическую значимость этого процесса.

ВЫВОДЫ И ПРЕДЛОЖЕНИЯ

По результатам выполненного исследования были сделаны следующие выводы и подготовлены рекомендации:

(А) Основные научные результаты диссертации

1. Современные города, характеризующиеся ростом численности населения, требуют высокой эффективности функционирования городской экономики и инфраструктуры, которая во многом определяется качеством транспортного обслуживания и организацией управления этим процессом. Проведённое исследование позволило определить место и значение пассажирских перевозок микроавтобусами в системе городского общественного транспорта с учётом развития инновационных технологий. Исследование показало, что сегодня относительная доля перевозок пассажиров микроавтобусами в городе Душанбе достигает 65%, что является очень высокой величиной [2-А], [3-А].

2. В диссертации определено, что в настоящее время в городе Душанбе существует ряд проблем в области пассажирских перевозок и при оценке социально-экономических и организационно-управленческих аспектов, решение которых автор считает своевременным. В исследовании раскрываются методические основы и принципы организации управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в городских условиях, выявлены основные факторы недостаточности их функционирования и описаны актуальные проблемы управления городской пассажирской транспортной системой. Автор предлагает их решение через

разработку рекомендаций, направленных на совершенствование механизма управления городским пассажирским транспортом. В диссертационном исследовании проведён анализ зарубежного опыта организации управления пассажирскими городскими перевозками, что позволило сформулировать предложения по адаптации и применению данного опыта в условиях города Душанбе. [2-А], [3-А], [7-А], [10-А].

3. В работе раскрыто современное состояние и перспективы развития пассажирских автомобильных перевозок на микроавтобусах в Душанбе на основе концептуальных принципов функционирования транспортной системы. Выделены ключевые факторы, влияющие на социально-экономические проблемы городской системы перевозок, с учётом взаимодействия государственных и частных участников, и предложены пути её совершенствования. [3-А], [5-А].

4. В диссертации изучены вопросы качества пассажирских перевозок в городе с учётом факторов, влияющих на организацию управления микроавтобусами. Определены ключевые показатели, влияющие на работу городской системы перевозок, и исследован пассажиропоток на маршрутах микроавтобусов. [4-А], [6-А], [11-А].

5. В диссертационном исследовании подчёркнута значимость разработки стратегии развития пассажирских перевозок на микроавтобусах в городе Душанбе. По мнению автора, стратегия сформирована на основе анализа и оценки особенностей функционирования и развития городского автомобильного пассажирского транспорта [1-А], [10-А].

6. Для совершенствования механизма управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в Душанбе в рамках диссертационного исследования создана и внедрена экономико-математическая модель, позволяющая определять текущий спрос и прогнозировать потребность в услугах микроавтобусов. Использование модели способствует повышению эффективности управления городской системой пассажирских перевозок. [3-А].

7. Обеспечение развития предпринимательства в сфере микроавтобусных пассажирских перевозок в городе Душанбе рассматривается автором как реализуемое посредством механизма государственно-частного партнерства и решения комплекса задач. Глобальный опыт свидетельствует о необходимости применения механизма государственно-частного партнерства для привлечения дополнительных инвестиций в проекты пассажирских перевозок и стимулирования экономического развития города. В то же время разработка механизма информационной и консультативной поддержки предпринимателей, занимающихся транспортной деятельностью, имеет ключевое значение для создания благоприятных условий развития предпринимательства [1-А], [7-А].

8. В диссертационном исследовании определены и обоснованы основные приоритетные направления организации управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в городе Душанбе на основе разработки экономико-математических моделей и прогнозных оценок до 2030 года, которые охватывают следующие разделы [8-А], [9-А], [10-А]:

- оптимизация маршрутной сети и системы организации управления микроавтобусными пассажирскими перевозками в городской среде;
- формирование условий для внедрения системы корпоративных перевозок пассажиров;
- повышение эффективности и развитие единой цифровой системы управления пассажирскими перевозками посредством применения цифровых технологий и технологий искусственного интеллекта;
- создание и совершенствование единой системы электронной оплаты проезда в общественном транспорте города Душанбе, в том числе для микроавтобусных маршрутов;
- определение базовых параметров и перспектив развития микроавтобусного пассажирского транспорта в городе Душанбе до 2030 года;
- оценка и совершенствование цифровой экономики на базе оптимизации механизма управления пассажирскими перевозками с использованием современных технологий в сегменте микроавтобусов и других направлениях.

Б) Рекомендации по внедрению результатов исследования на практике

1. Применение результатов анализа систем управления пассажирских перевозок в зарубежных странах даёт возможность обоснованно определить задачи и распределить ответственность между государственными органами и организациями пассажирского транспорта в городе Душанбе.

2. Применение разработанной модели организации и управления автобусными перевозками — «маршрутный контракт с полной стоимостью» (gross cost route-based contract) — создаёт возможность улучшить техническое состояние микроавтобусов и повысить качество пассажирских перевозок со стороны водителей с использованием единого электронного городского билета на всех маршрутах. Применение предложенных направлений совершенствования системы управления пассажирскими перевозками предполагает согласованное участие исполнительных органов местного самоуправления города Душанбе с целью стимулирования работы действующих перевозчиков и вовлечения новых операторов в процессы проведения аукционов. Внедрение мер по совершенствованию системы управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в городе Душанбе должно осуществляться системно, последовательно и без резких изменений, с минимизацией конфликтов между перевозчиками и органами власти. Для реализации предложенной стратегии и оценки её эффективности целесообразно начать деятельность на отдельных маршрутах и в экспериментальных (пилотных) направлениях.

3. Использование разработанной экономико-математической модели для оценки объёма пассажирских перевозок на микроавтобусах позволяет городским транспортным органам и предпринимательским субъектам совершенствовать механизм управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах в Душанбе и планировать развитие городской транспортной инфраструктуры и предприятий на будущих этапах.

4. Реализация рекомендаций по совершенствованию механизма организации пассажирских перевозок на микроавтобусах предоставляет органам исполнительной власти города Душанбе возможность повысить безопасность на дорогах, улучшить качество услуг, оптимизировать использование бюджетных средств, повысить культуру обслуживания и эффективность управления пассажирскими перевозками, а также увеличить их социально-экономическую значимость.

5. Результаты анализа зарубежного опыта организации управления пассажирскими перевозками в городах, оценка факторов, влияющих на организацию управления микроавтобусными перевозками, методика оценки качества работы микроавтобусов на городских маршрутах, стратегия развития микроавтобусного пассажирского транспорта, а также механизм государственно-частного партнёрства и предложенные меры по совершенствованию управления пассажирскими перевозками на микроавтобусах могут быть использованы при подготовке долгосрочных и среднесрочных программ развития системы общественного транспорта города Душанбе (справка о внедрении, ГУП «Душанбенаклиётхадамотрасон», №371 от 18.09.2025г.

6. Результаты исследования методологических основ и принципов организации управления автомобильным транспортом в городах, оценка факторов, влияющих на управление пассажирскими перевозками на микроавтобусах, стратегия развития микроавтобусного пассажирского транспорта, механизм взаимодействия государства и частного сектора в совершенствовании организации управления микроавтобусными перевозками, а также разработанная экономико-математическая модель определения и прогнозирования спроса на услуги микроавтобусов могут быть использованы при разработке долгосрочных и среднесрочных планов развития транспортной системы Республики и города Душанбе (информационная справка о внедрении, ГУП «Автомобильный транспорт и логистические услуги», №139/1 от 29.07.2025г).

7. Результаты исследования могут быть использованы при подготовке специалистов транспортной отрасли в рамках дисциплин «Рынок транспортных услуг», «Экономика автомобильного предприятия», «Маркетинг в транспорте», «Менеджмент в транспорте»,

«Планирование деятельности автомобильных предприятий», «Транспортная логистика», «Организация перевозок и управление в автомобильном транспорте», «Экономика отрасли» для студентов дневной и заочной форм обучения, а также для аспирантов, исследователей и магистрантов. Отдельные разделы диссертации могут быть учтены при формировании тем научно-исследовательских работ кафедр для перспективного планирования в Таджикском техническом университете имени академика М.С. Осимии (информационная справка о внедрении, ТТУ имени академика М.С. Осимии, №27/781/1 от 12.07.2025г.

Таким образом, внедрение предложенных рекомендаций и направлений в ближайшей перспективе обеспечит высокое качество пассажирских перевозок на микроавтобусах в городе Душанбе, совершенствование механизма организации управления пассажирскими перевозками с использованием цифровых технологий и формирование благоприятных условий для развития пассажирского автомобильного транспорта в столице.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ЛИТЕРАТУР

[1]. Маҷмуаи оморӣ нақлиёт ва алоқаи Ҷумҳурии Тоҷикистон. - Душанбе, АОНПҶТ, 2024.-33с

[2]. Омори солонаи шаҳри Душанбе // Саридораи АОНПҶТ дар ш. Душанбе, 2024.-447с.

[3]. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт [Текст] // Бюллетень транспортной информации. 2001. № 2.

[4]. Файзуллоева С.Дж. Развитие системы организации управления услугами городского пассажирского автомобильного транспорта (на материалах города Душанбе) [Текст]: дисс. ... канд. экон. наук: 08.00.05 / С.Дж. Файзуллоева. - Душанбе, 2019. - 197 с.

СПИСОК НАУЧНЫХ ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЁНОЙ СТЕПЕНИ

А) Публикации в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-А] Сайфуллоева О.М. Механизми шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ дар самти мусофиркашонӣ тавассути микроавтобусҳо дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев Ф.М., Ф.С. Гадоева// Паёми политехникӣ. Баҳши Интеллект, Инноватсия, Инвеститсия. Душанбе – 2023, - №2(62). - С.52-58.

[2-А] Сайфуллоева О.М. Таксҳои хатсайри дар низомӣ нақлиёти мусофиркашонии шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева// Паёми политехникӣ: Баҳши Интеллект. Инноватсия. Инвеститсия.-2024. Донишгоҳи техникии Тоҷикистон. – Душанбе, 2024. - №1.(65). - С.93-97.

[3-А] Сайфуллоева О.М. Таҳлили ҳолати муосир ва рушди нақлиёти мусофиркашонии Ҷумҳурии Тоҷикистон ва шаҳри Душанбе [Матн] /О.М. Сайфуллоева// Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикстон. Маълумотнома.

[4-А] Сайфуллоева О.М. Амсилаи иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва пешгӯии онҳо дар шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев // Номаи донишгоҳ, МДТ. “Донишгоҳи давлатии Хучанд ба номи академик Бобоҷон Ғафуров”. Силсилаи илмҳои табиатшиносӣ ва иқтисодӣ. 2025 №1(72). С.59-66. ISSN: 2077-4974.

[5-А] Сайфуллоева О.М. Таҳлили ҳолати кунунӣ ва рушди ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе [Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев // Паёми политехникӣ. Баҳши Интеллект, Инноватсия, Инвеститсия. 2025 №1(69). С.65-76. ISSN: 2520-2235.

[6-А] Сайфуллоева О.М. Таҷқиқоти селлаи мусофирон дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе ва роҳҳои баландбардории сифати хизматрасонӣ дар онҳо

[Матн] / О.М. Сайфуллоева, Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева // Паёми Донишгоҳи давлатии тичорати Тоҷикистон. -Душанбе: ДДТТ, 2025. -№2 (57). С.410-417. ISSN: 2308-054X.

Б) Публикации в других научных журналах и на республиканских и международных конференциях:

[7-А] Сайфуллоева О.М. Проблемаҳо ва самтҳои асосии рушди соҳибкорӣ дар самти мусофиркашонӣ тавассути микроавтобусҳо ба аҳолии шаҳри Душанбе [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи ҷумҳуриявӣ VIII илмӣ амалии донишҷӯён, магистрантҳо ва аспиранту унвонҷӯён таҳти унвони “ИЛМ-АСОСИ РУШДИ ИННОВАТСИОНӢ”. – Душанбе, 2023с.- С.298-300.

[8-А] Сайфуллоева О.М. Рақамикунонии соҳаи нақлиёт ва логистика:проблемаҳои мавҷуда ва самтҳои рушд [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ таҳти унвони “Масоили мубрами гузариш ба иқтисодиёти рақамӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон”. – Душанбе, -2024. - С.218-220.

[9-А] Сайфуллоева О.М. Логистикаи мусофирбарӣ дар нақлиёти чамбъиятӣ барои шароити табдил (трансформатсия)-и рақамии низомии ташкили хизматрасонии нақлиётӣ шаҳри Душанбе [Матн] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ таҳти унвони “Масоили мубрами гузариш ба иқтисодиёти рақамӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон”. – Душанбе, -2024. - С.220-223.

[10-А] Сайфуллоева О.М. Приоритетные направления развития рынка транспортных услуг Республики Таджикистан [Текст] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Проблемы транспортной отрасли и пути его решения. – Душанбе, - 2024. – С. 49-63.

[11-А] Сайфуллоева О.М. Тадқиқи сифати мусофиркашонӣ дар хатсайрҳои микроавтобусии шаҳри Душанбе [Текст] / Ф.М. Ҳамроев, Ф.С. Гадоева, О.М. Сайфуллоева // Маводи конференсияи байналмилалӣ X-уми илмию амалии “ИЛМ-АСОСИ РУШДИ ИННОВАТСИОНӢ” баҳшида ба бистсои омӯзиш ва рушди фанҳои табиатшиносӣ, дақиқи ва риёзӣ дар соҳаи илму маориф, 17-18 апрели соли 2025с. – Душанбе: ДТТ ба номи академик М.С. Осимӣ.– С. 27-35. РИНС

АННОТАТСИЯ

ба автореферати Сайфуллохзода Олуфта Мирулло дар мавзуи “Такмили механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе” барои дарёфти дараҷаи илмии доктори фалсафа PhD – доктор аз рӯи ихтисоси 6D050607– Иқтисодиёти нақлиёт ва логистика

Калимаҳои калидӣ: хизматрасонии нақлиётӣ, нақлиёти ҷамъиятӣ, мусофирбарии автомобилӣ, нақлиёти мусофирбарии шаҳр, ҳамлу нақл бо микроавтобусҳо, механизми ташкили идоракунии, сифати хизматрасонӣ, рушди нақлиёти ҷамъиятӣ.

Мақсади таҳқиқот асосноккунии назариявӣ ва пешниҳоди чораҳои амалӣ нисбат ба такмили механизми ташкили идоракунии ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе ба ҳисоб меравад.

Ҳангоми иҷрои таҳқиқот усулҳои дедуктивӣ, индуктивӣ, синтез, муқоисавӣ ва системавӣ, таҳлили оморию иқтисодӣ, амсиласозии коррелясионӣ регрессионӣ истифода бурда шудаанд.

Дар қори таҳқиқотӣ ҷанбаҳои назариявӣ-методи мавқеъ ва мақоми мусофирбарӣ бо нақлиёти автомобилӣ таҳлил, принципҳо ва методи ташкили идоракунии ҳамлу нақли автомобилӣ дар шаҳр ба таври аниқ муайян карда шуда, таҷрибаи хориҷии ташкили идоракунии мусофирбарии автомобилӣ омӯхта шудааст. Бо истифода аз маълумотҳои омӯри дар қори таҳқиқотӣ ҳолати муосири ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо арзёбӣ, имкониятҳои рушди он бо дарназардошти такмили механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе пешниҳод карда шудааст.

Инчунин, дар қори таҳқиқотӣ стратегияи рушди мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо ва амсилаи иқтисодию риёзии муайян намудани талабот ба хизматрасонии микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе бо назардошти омилҳои асосии таъсиррасон ба сатҳи талаботи мусофирон коркард ва пешниҳод гардидааст.

Самтҳои асосии ташкили идоракунии ҳамлу нақл бо микроавтобусҳо дар шаҳр, ки муносибгардонии шабакаи хатсайрҳо ва системаи идоракунии хизматрасониҳои нақлиётиро дар назар дорад, таҳия ва механизми шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ дар ин самт муайян ва пешниҳод карда шудааст, ки таъмини шароити муосидро барои рушди ҳамлу нақли мусофирон бо микроавтобусҳо таъмин менамояд.

Истифодаи натиҷаи арзёбии низоми идораи нақлиёти мусофирбар дар давлатҳои хориҷа, ки дар қори таҳқиқотӣ амалӣ карда шудааст имкон медиҳад, ки вазифаҳо ва масъулиятҳои мақомоти давлатӣ ва муассисаҳои нақлиёти мусофиркашонӣ дар шаҳри Душанбе муайян ва дуруст баҳо дода шавад.

Дар баробари ин, истифодаи бомуваффақияти амсилаи пешниҳодгардидаи ташкил ва идоракунии ҳамлу нақли автобусӣ - «*шартнома барои хатсайр*» (gross cost route-based contract) имкон медиҳад, ки ҳолати техникаи микроавтобусҳо беҳтар ва сифати мусофирбарӣ аз тарафи ронандагон бо истифода аз чиптаи ягонаи электронии шаҳрӣ дар тамоми хатсайрҳо татбиқ карда шавад. Бо истифода аз амсилаи иқтисодиёю риёзии таҳиягардидаи ҳаҷми мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо мақомоти дахлдори нақлиётӣ шаҳр ва субъектҳои фаъолияти соҳибкорӣ метавонанд механизми ташкили идоракунии мусофирбарӣ бо микроавтобусҳо дар шаҳри Душанбе такмил ва рушди инфрасохтори нақлиётӣ шаҳр ва корхонаҳоро дар марҳилаҳои оянда ба инобат гиранд.

Натиҷаҳои асосии таҳқиқотро метавон дар ҷараёни таълими мутахассисони соҳаи нақлиёт ва ҳангоми ташаккули мавзӯҳои корҳои илмӣ таҳқиқотӣ барои дурнамо истифода намуд.

АННОТАЦИЯ

на автореферат Сайфуллохзода Олуфты Мирулло по теме «Совершенствование механизма организации управления микроавтобусных пассажирских перевозок в городе Душанбе» на соискание ученой степени доктора философии (PhD) по специальности 6D050607 – Экономика транспорта и логистика

Ключевые слова: транспортные услуги, общественный транспорт, пассажирские перевозки автобусами, городские пассажирские перевозки, перевозки микроавтобусами, механизм организации управления, качество обслуживания, развитие общественного транспорта.

Цель исследования – теоретическое обоснование и предложение практических мер по совершенствованию механизма организационного управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в городе Душанбе.

При проведении исследования использовались дедуктивный, индуктивный, синтетический, сравнительный и системный методы, статистический и экономический анализ, корреляционное и регрессионное моделирование.

Проанализированы теоретические и методологические аспекты положения и статуса пассажирских перевозок автомобильным транспортом, четко определены принципы и методы организации и управления автомобильным транспортом в городе. Изучен зарубежный опыт организации и управления пассажирскими перевозками автомобильным транспортом. На основе статистических данных в исследовании дана оценка современного состояния пассажирских перевозок микроавтобусами и предложены возможности их развития с учетом совершенствования механизма организации и управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в городе Душанбе.

Также в исследовании разработаны и предложены стратегия развития пассажирских перевозок микроавтобусами и экономико-математическая модель определения спроса на услуги микроавтобусов в городе Душанбе с учетом основных факторов, влияющих на уровень пассажирского спроса.

Основные направления организации управления микроавтобусным транспортом в городе, которые включают оптимизацию маршрутной сети и системы управления транспортным обслуживанием. В связи с этим разработан и предложен механизм государственно-частного партнерства, обеспечивающий современные условия для развития пассажирских перевозок микроавтобусами.

Использование результатов оценки систем управления пассажирским транспортом в зарубежных странах. Использование результатов оценки систем управления пассажирским транспортом в зарубежных странах, которая была проведена в ходе исследования, позволяет определить и правильно оценить обязанности и ответственность государственных органов и предприятий пассажирского транспорта в городе Душанбе.

Наряду с этим, успешная реализация предложенной модели организации и управления автобусным транспортом - «Контракт на основе валовой стоимости маршрута» позволяет улучшить техническое состояние микроавтобусов и обеспечить стабильное качество обслуживания водителями, используя единый электронный городской билет на всех маршрутах. Используя разработанную экономико-математическую модель пассажиропотока микроавтобусов, соответствующие городские транспортные органы и хозяйствующие субъекты могут создать механизм управления пассажирскими перевозками микроавтобусами в городе Душанбе.

Основные результаты исследования могут быть использованы при подготовке специалистов в области транспорта и при разработке тем для будущих исследований.

ANNOTATION

of the thesis by Saifullozoda Olufta Mirullo on the topic “Improving the mechanism for organizing passenger transport by minibus in the city of Dushanbe” for the degree of Doctor of Philosophy (PhD) – in the specialty 6D050607 – Transport economics and logistics

Keywords: transport services, public transport, passenger transport by bus, urban passenger transport, transport by minibus, management mechanism, quality of service, development of public transport.

The aim of the study is to provide a theoretical justification and propose practical measures to improve the organizational management mechanism for minibus passenger transport in the city of Dushanbe.

The study used deductive, inductive, synthetic, comparative and systematic methods, statistical and economic analysis, correlation and regression modelling.

The theoretical and methodological aspects of the position and status of passenger transport by road have been analyzed, and the principles and methods of organizing and managing road transport in the city have been clearly defined. Foreign experience in the organization and management of passenger transport by road has been studied. Based on statistical data, the study assesses the current state of passenger transport by minibus and proposes opportunities for its development, taking into account improvements in the mechanism for organizing and managing passenger transport by minibus in the city of Dushanbe.

The study also developed and proposed a strategy for the development of passenger transport by minibuses and an economic-mathematical model for determining the demand for minibus services in the city of Dushanbe, taking into account the main factors affecting the level of passenger demand.

The main directions for the organization of minibus transport management in the city, which include optimization of the route network and transport service management system, in this regard, a public-private partnership mechanism has been developed and proposed to provide modern conditions for the development of passenger transport by minibus.

Use of the results of the assessment of passenger transport management systems in foreign countries. The use of the results of the assessment of passenger transport management systems in foreign countries, which was carried out during the study, makes it possible to identify and correctly assess the duties and responsibilities of state bodies and passenger transport enterprises in the city of Dushanbe.

Along with this, the successful implementation of the proposed model for the organization and management of bus transport – the ‘Contract based on the gross value of the route’ – makes it possible to improve the technical condition of minibuses and ensure stable service quality by drivers, using a single electronic city ticket on all routes. Using the developed economic and mathematical model of minibus passenger traffic, the relevant city transport authorities and economic entities can create a mechanism for managing passenger transport by minibuses in the city of Dushanbe. million and the development of the city's transport infrastructure and enterprises in future stages.

The main results of the study can be used in the training of transport specialists and in the development of topics for future research.