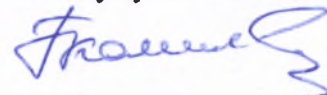


**АКАДЕМИЯИ МИЛЛИИ ИЛМҲОИ ТОҶИКИСТОН
ИНСТИТУТИ ИҚТИСОДИЁТ ВА ДЕМОГРАФИЯ**

ВБД: 656.13 (575.3)

Бо ҳуқуқи дастнавис



БОБОЗОДА КОМИЛ ОЛИМҶОН

**ТАШКИЛИ ФАЪОЛИЯТИ ИСТЕҲСОЛИИ
ИНФРАСОХТОРИ НАҚЛИЁТИ АВТОМОБИЛИИ
ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН
(назария, методология, амалия)**

АВТОРЕФЕРАТИ

диссертатсия барои дарёфти дараҷаи илмии доктори илмҳои иқтисодӣ
аз рӯйи ихтисоси 08.00.06.04 – Ташкил ва идоракунии
корхонаҳо, низомҳо ва комплексҳо

ДУШАНБЕ – 2023

Диссертатсия дар шуъбаи тадқиқотҳои инфрасохтори Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон иҷро шудааст.

Мушовири илмӣ: Рауфӣ Абдуғаффор - доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори кафедраи маркетинги соҳавӣ ва байналмилалии Донишгоҳи технологии Тоҷикистон

Муқарризони расмӣ: Раҷабов Раҷаб Кучакович – доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон

Самандарзода Искандар Ҳусейн – доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори кафедраи таҳлили иқтисодӣ ва омили Донишгоҳи аграрии Тоҷикистон ба номи Шириншоҳ Шохтемур

Асрорзода Убайдулло Саттор - доктори илмҳои иқтисодӣ, и.в. профессор, ректори Донишгоҳи байналмилалии сайёҳӣ ва соҳибқории Тоҷикистон

Муассисаи пешбар: Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ

Ҳимоя санаи 2 апрели соли 2024, соати 10:00 дар ҷаласаи Шурои диссертатсионии 6D.KOA-017-и назди Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон баргузор мегардад. Сурога: 734025, Ҷумҳурии Тоҷикистон, шаҳри Душанбе, кӯчаи С.Айнӣ, 44. E-mail: b_sharipov@mail.ru Тел.: 907-78-65-68

Бо диссертатсия дар китобхона ва сомонаи расмии Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон шинос шудан мумкин аст: <http://www.ied.tj>.

Автореферат _____ соли 2024 тавзеъ шудааст.

и.в. Котиби илмии
Шурои диссертатсионӣ,
доктори илмҳои иқтисодӣ



Шарифзода Б.М.

МУҚАДДИМА

Муҳимияти мавзӯи тадқиқот. Татбиқи ҳадафи стратегии аз ҷониби Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон оид ба рафъи бунбасти коммуникатсионӣ эълон кардашуда ҳамчун самти муҳимтарини рушди иқтисодиёти миллӣ бо рушди системаи нақлиёт, аз ҷумла, бо вусъати истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ алоқамандии зич дорад. Ташаққули коммуникатсияи нақлиётҳои ҷумҳурӣ дар давраи Шӯравӣ бо назардошти шароит ва талаботи тақсмоти умумииттифоқии меҳнат ва махсусгардонии ҷумҳуриҳои собиқ Шӯравӣ сурат гирифт.

Бо ба даст овардани истиқлолият иншооти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба мақсадҳои нав ва робитаҳои нави нақлиётҳои иқтисодии давлати соҳибхотӣ, ки дар ин маврид, ҷӣ дар дохили ҷумҳурӣ ва ҷӣ дар шароитҳои нави берунии фаъолияти иқтисодиёти миллӣ ба миён омаданд, дигар мувофиқат накарданд.

Инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳаракати озоди шаҳрвандон, мол ва фаъолиятро таъмин менамояд. Ва вақте, ки автомобил ба воситаи зарурии нақлиётӣ мубаддал мегардад, он ба тағйир ёфтани тарзи ҳаёти аҳоли ва ба тағйири самти соҳаҳои иқтисодиёт ба интиқоли автомобилӣ мувофиқи системаи прогрессивии «маҳз дар муҳлат» ё «аз дар то дар» мусоидат менамояд.

Трансформатсияи иқтисодиёт ва рушди муносибатҳои бозаргонӣ дар иқтисодиёти миллии Тоҷикистон ба ташаққули бозори фаъолияти нақлиётӣ ва рушди ба он алоқамандии босуръати соҳибкорӣ ва рақобат, ки шароитҳои фаъолияти нақлиёти ҷумҳуриро тағйир доданд, мусоидат намуданд.

Дар солҳои истиқлолият барои рушди коммуникатсияҳои нақлиётӣ, бахусус, инфрасохтори нақлиёт барои сохтмон ва барқарорсозии шабақаҳои роҳи автомобилгард ва роҳи оҳан, шабакаи аэродромҳо, ҳаҷми назарраси маблағгузориҳо равона карда шуда, пулҳо ва нақбҳо бунёд карда шуданд, ки ин ба инфрасохтори муосири нақлиёти ҷумҳурӣ яқлухтии назаррас бахшид. Ба ташаққули шабакаи такягоҳӣ ва рушди долонҳои байналмилалӣ нақлиётӣ, ки аз каламрави Ҷумҳурии Тоҷикистон мегузаранд, таваҷҷуҳи хос дода шуд.

Дар баробари ин, бо рушди шабакаи такягоҳии нақлиёти ҷумҳурӣ инфрасохтори нақлиётҳои минтақаҳои ҷумҳурӣ инкишоф ёфт, ки як қатор хусусиятҳои фарқкунанда дорад ва пеш аз ҳама ба он вобаста аст, то иқтисодиёти соҳаҳои он дар миқёси ҷумҳуриявӣ ҳамчун системаи комили минтақавии фаъолияти характери истеҳсолидошта амал мекунад. Илова бар ин, таъсири бартаридоштаи натиҷаҳои фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба тамоми параметрҳои ҳаёти аҳоли тавассути таъсири мутақобила ва вобастагии ҳамдигарии нақлиёт бо дигар ҷузъҳои системаи ҳудудӣ аҳамияти калон дорад.

Зарурати таҳкими вазифаҳои ҳудудии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ҳуччатҳои муҳими давлатӣ, ба мисли «Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025» ва «Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030» инъикос ёфтааст.

Дар ҳуҷҷатҳои мазкур ҳадафҳои рушд муайян шуда, зарурати муайянсозии на танҳо татбиқи лоиҳаҳои инфрасохтори нақлиётӣ дар қаламрави ин ё он субъекти ҳудудӣ, балки ҳамоҳангсозии стратегияҳои ҳудудӣ ва нақлиётии рушди ҷумҳурӣ бо назардошти омилҳои мусбат ва манфӣ нишон дода шудааст, ки ба маҳсули инфрасохтори нақлиётӣ ва рушди ташкилоти ҳудудӣ таъсир мерасонанд ва айни замон ҳангоми таҳияи барномаҳои рушди иҷтимоию иқтисодии субъектҳои алоҳидаи ҳудудии кишвар пурра ба ҳисоб гирифта нашудаанд.

Омӯзиши вазъи роҳҳои автомобилгард, роҳи оҳан ва фурудгоҳҳо ва таҷрибаи таъсири онҳо ба иқтисодиёти кишварҳои хоричӣ нишон дод, ки инфрасохтори нақлиёт барои кам кардани хароҷоти фаъолияти содироту воридоти мол мусоидат мекунад. Дар баробари ин, қайд кардан лозим аст, ки масъалаҳои таъсири комплексӣ ва системавии ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди иқтисодиёти миллӣ ба қадри кифоя омӯхта нашудаанд.

Ҳамкории сусти намудҳои гуногуни нақлиёт дар доираи системаи ягонаи нақлиётии кишвар, иртиботи нокифоя бо технологияҳои пешрафтаи логистикӣ барои ташкили раванди интиқол, мавҷудияти бекористии зиёдатӣ ва муддати тӯлонии интиқол, сатҳи нокифояи контейнеризатсияи интиқол ва бисёр омилҳои дигар афзоиши ҳаҷми молу мусофиронро боз медоранд. Системаи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон, бинобар як қатор омилҳои объективӣ ва субъективӣ, аз аксари кишварҳои ҳамсоя дар соҳаи интиқоли мултимодалӣ ақиб мондааст.

Дар раванди рушди иқтисодиёт ташкили истеҳсолот шартӣ муҳими ташаккули селай бор ва сохтори он, аз ҷумла, равандҳои концентратсия, маҳсусгардонӣ ва кооператсияи истеҳсолот мебошад. Бояд гуфт, ки концентратсияи истеҳсолот дар асоси рақобат боиси барҳам хӯрдани корхонаҳои хурду миёна шуда метавонад, ки ин бо зиёд шудани ҳаҷми борфиристонии яккачин алоқаманд аст. Дар баробари ин, дар раванди концентратсияи истеҳсолот васеъшавии ба ном «минтақаи таъсир»-и истеҳсолоти рақобатпазир ба вучуд меояд, ки ин ба зиёд шудани масофаи боркашонӣ мусоидат менамояд. Бинобар ин, концентратсияи истеҳсолот нақлиётро асосан ба истифодаи роҳҳои магистралӣ бо назардошти тақсими интиқол дар роҳҳои маҳаллӣ равона мекунад.

Аммо маҳсусгардонии истеҳсолот ва коопериронии ба он алоқаманд ба зиёд шудани дифференциатсияи борфиристӣ ва зиёд шудани захираҳои фазоӣ дар роҳҳои технологияи корхонаҳои кооператсияшуда мусоидат менамояд ва бинобар ин, шумораи интиқоли хурд зиёд мешавад. Вазифае, ки дар бобати гузаштан ба марҳилаи индустрикунонии босуръати иқтисодиёт ва баланд бардоштани меҳнатталабии истеҳсолот ба миён гузошта шудааст, тамоюли рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилро мустаҳкам мекунад.

Таҷрибаи ҷаҳонии якҷоякунии истеҳсолот алоқаи нокифояи онро бо боркашонӣ дар масофаҳои дур нишон медиҳад. Таҷрибаи истеҳсоли якҷоя нишон медиҳад, ки онҳоро метавон дар майдонҳои саноатии ҳамсоя, дар дохили агломератсияи маҳсули саноатӣ ё минтақаи озоди иқтисодӣ ташкил кард. Одатан ба ин шаклҳои ташкили истеҳсолот асосан намудҳои технологияи нақлиёт хизмат

мерасонанд, аз ин лиҳоз, ин шакли ташкили истеҳсолот бар хилофи концентратсия, махсусгардонӣ ва кооператсия дар ташаккули инфрасохтори нақлиёт иштирок карда наметавонад. Аз ин ҷост, ки шаклҳои асосии ташкили истеҳсолот – концентратсия, махсусгардонӣ ва кооператсия бо маҳсулоти инфрасохтори нақлиёт алоқаи зич доранд.

Аммо мушкилоти бамиёномадаи рушди системаи нақлиётӣ дар минтақаҳо ва умуман дар кишвар аз сабаби бетартибона муайян кардани мафҳуми маҳсулоти инфрасохтори воситаҳои нақлиёт ва дар баъзе мавридҳо мавҷуд набудани муҳити дурусти ташкилӣ ба шароити механизмҳои нав мувофиқ, ки рушди системаи нақлиётиро дар асоси васеъ намудани истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори воситаҳои нақлиёт таъмин мекунанд.

Аз ин рӯ, дар диссертатсия раванди ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун системаи мутобикшавии иқтисодӣ дар фазои иҷтимоию иқтисодии субъектҳои ҳудудии мушаххас, ки барои қонеъ гардонидани талаботи ҷомеа ба маҳсулоти хушсифати инфрасохтори истеъмолӣ пешбинӣ шудаанд, пешниҳод карда мешавад.

Аз ин ҷо, зарурати амиктар дарк ва асосноккунии илмии хусусиятҳои назариявӣ, методологӣ ва эмпирикии муайянсозӣ, ташаккул ва ташкили фаъолияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ барои ҳалли масъалаҳои дигаргунсозии сохторӣ-ҳудудии иқтисодӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон ба миён меояд, ки аҳамияти мавзӯи интиҳобкардаи тадқиқоти диссертатсионии мазкурро муайян кардааст.

Дарачаи омӯзиши мавзӯи тадқиқот. Дар адабиёти иқтисодӣ ва нақлиётӣ ҷаҳонӣ ватанӣ ба ҷанбаҳои гуногуни рушди маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ таваҷҷуҳи зиёд дода мешавад.

Ба нақлиёт ҳамчун инфрасохтори иқтисодӣ ва рушди минтақавӣ асарҳои Андреев А.В., Буграменко В.Н., Гаврилов А., Гагарский М.Д., Гранберг А.Г., Данилов И.П., Доронов В.П., Елистратов М.А., Ефимова Т.Б., Заботин С.С., Казакова Т.Л., Камаева Н.Н., Лapidус Б.М., Мачерет Д.А., Некрасов Н.Н., Ткаченко А.А. бахшида шудаанд.

Нақлиёт дар таркиби инфрасохтори истеҳсолӣ дар қорҳои илмии Голиков Н.Ф., Доронов В.П., Жамин В., Катаев А.Ҳ., Кузнецова А.И., Морозов М.А., Чернявская И.Ф. ва дигарон тадқиқ шудааст.

Системаҳои нақлиётӣ дар рушди инфрасохтори рушди иҷтимоию иқтисодии минтақаҳо ва умуман кишвар, дар қорҳои зерин баррасӣ шудаанд: Белый О., Бобоев О., Богданова Л.П., Бородкин Е.В., Бронштейн Я.Т., Ҷумаев Ҷ.Ҷ., Катаев А.Ҳ., Образцова Р.И., Кузнецова П.Г., Пшеничников С.Б., Позамантир Е.И., Рауфӣ А., Сайфулин Р.Г., Сангинов О.Қ., Сафронов Е.В., Ҳамроев Ф.М., Хоҷаев П.Д., Тархова С.А., Цветков В.А., Шарипов Б.М. ва дигарон.

Ба масъалаҳои самаранокии ташаккул ва фаъолияти инфрасохтори нақлиётӣ тадқиқоти Голская Ю.Н., Ефимова Е.Г., Ефимова Т.Б., Мусаева П.М., Пономарева З.В., Протопопов А.Л., Раҷабов Р.К., Резвых В.В., Руднев Л.Н. ва дигарон бахшида шудааст.

Бисёр паҳлӯҳои илмии ин тадқиқот дар заминаи омӯзиш, таҳлил ва бознигари таҳаввулоти назариявӣ, методологӣ ва амалии олимони ватанӣ ва хориҷӣ оид ба масъалаҳои ба назар гирифтани хусусияти муносибатҳои бозории маҳаллӣ дар маҷмӯъ ва хусусиятҳои ташаккули базаи моддию техникаи истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ташаккул ёфтанд.

Масъалаҳои рушди инфрасохтор дар ҷанбаҳои гуногуни тараққиёти иқтисодӣ дар асарҳои Л. Абалкин, И. Аминов, А.Н. Алисов, У.С. Асрорзода, А.Л. Гапоненко, А.Г. Гранберг, Ш.Б. Ҷонмамадов, М.Я. Гохберг, М.Т. Каримова, С.Ҷ. Комилов, А.Б. Мирсаидов, Т.Н. Назаров, Г.Н. Назирӣ, Р.М. Нуреев, Х.А. Одинаев, В.П. Орешин, С.В. Раевский, Ш.М. Раҳимзода, Т.Ҷ. Усмонова, С. Садридинов, И.Ҷ. Самандаров, Ҳ.Н. Фақиров, А.С. Фохаков, С. Ҳабибов, Н. Хоналиев, И.Ф. Чернявский ва дигарон тадқиқ шудаанд. Онҳо таъкид намудаанд, ки инфрасохтор барои тамоми субъектҳои хоҷагидорӣ шароити мувофиқ фароҳам оварда, ба равандҳои муомилоти мол дар иқтисодиёт хизмат мерасонад ва ҳаракати озоди ҷаҳолияти молиро дар бозори дахлдор таъмин менамояд.

Асосҳои иқтисодиёти нақлиёт, идораи хизматрасонии нақлиётӣ ба корхонаҳо, ташкилоту муассисаҳо ва аҳоли дар асарҳои В.Н. Бугроменко, Е.Д. Бунич, В.Г. Галабурда, Н.К. Қаюмов, Д.С. Николаев, В.А. Персианов, К.И. Плужников, Р.К. Раҳимов, Ш. Раҳимзода, С.М. Резер, Л. Саидмуродзода, М.П. Улицкий гузошта шудаанд.

Ба саҳми ин олимони дар рушди назария ва амалияи инфрасохтори нақлиётӣ баҳои баланд дода, бояд зикр намуд, ки масъалаҳои марбут ба ҷаҳолияти нақлиёт ва инфрасохтори мувофиқи намудҳои нақлиёт дар кишварҳои султараққиқардаи пасошӯравӣ, ба мисли Тоҷикистон, аз ҷиҳати назариявӣ методологӣ муфассал дида баромада нашудаанд. Дар адабиёти илмӣ ҷаҳолияти нақлиёт ва маҳсулоти инфрасохтори нақлиёт, чун қоида, ҷудо аз намудҳои нақлиёт ва хусусиятҳои ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтор ва ташкили ҳудудии онҳо баррасӣ карда шуданд.

Ба хусусиятҳои ташкили ҷаҳолияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳангоми нақшаҳои гуногуни бунёди заминаи инфрасохтории ҳудудҳо, инчунин, ба ҷанбаҳои концептуалӣ ва проктология ташаккул ва татбиқи стратегияи рушди комплекси инфрасохтори ҳамаи намудҳои нақлиёт ба қадри кофӣ таваҷҷуҳ дода нашудааст. Ҳамаи ин, интиҳоби мавзӯ, объект ва предмет, мақсад ва вазифаҳои тадқиқоти диссертатсиониро муайян карданд.

Алоқамандии тадқиқот бо барномаҳо (лоиҳаҳо) ё мавзӯҳои илмӣ. Мавзӯи қори диссертатсионӣ бо барномаҳои давлатии «Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030» (СМР-2030), «Барномаи миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2016-2020 (БМР)», «Барномаи миёнамуҳлати рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои солҳои 2021-2025 (БМР)», «Барномаи мақсадноки давлатии рушди комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон то соли 2025», инчунин, бо мавзӯҳои нақшавии илмӣ-таҳқиқотии Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ марбут аст.

ТАВСИФОТИ УМУМИИ КОР

Ҳадафи тадқиқот. Мақсади кори диссертатсионӣ асосноксозӣ ва таҳияи равиши ҳамаҷонибаи назариявӣ-методологӣ ва амалист, ки моҳияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро ҳамчун категорияи мустақили нақлиётӣ-иқтисодӣ ошкор намуда, маҷмӯи шартҳоро барои трансформатсияи босуръати бозории иқтисодиёт, зиёд кардани иқтидори транзитӣ ва умуман баланд бардоштани самаранокии иқтисодиёти миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон таъмин менамояд.

Вазифаҳои тадқиқот. Барои ноил шудан ба ҳадафи ифодашуда ҳалли вазифаҳои зерин пешбинӣ шуда буд:

- муайян кардани ҷанбаҳои амалӣ ва асосҳои назариявӣю методологии дигаргунсозии таркибии иқтисодиёти миллий дар шароити инкишофи системаи ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;

- муайян намудани асосҳои методологӣ ва принципҳои ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, аниқ намудани мазмуни он аз нуқтаи назари синтези равишҳои гуногун: комплексӣ, системавӣ, логистикӣ, кластерӣ ва институтсионалӣ;

- муайян намудани хусусиятҳои кластерсозии нақлиётӣ-ҷуғрофӣ ва тадқиқи вазифаҳои гурӯҳбандии маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар шароитҳои нави гузариши иқтисоди бозории Тоҷикистон;

- таҳлили ҳолат ва муайян намудани проблемаҳои рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣю Ҷумҳурии Тоҷикистон, аз ҷумла:

- муайян намудани тамоюлҳои глобалии рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар дигар кишварҳо ва имкони татбиқи онҳо дар шароити комплекси нақлиётӣю Ҷумҳурии Тоҷикистон;

- таҳияи стратегияи ташаккул ва механизмҳои идоракунии равандҳои рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;

- муайян намудани шартҳои идоракунии самарабахши рушди раванди истеҳсоли инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;

- таҳияи системаи нишондиҳандаҳо дар асоси омили расмӣ барои ба даст овардани хусусияти таъмини минтақаҳо бо маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва муайян намудани омилҳои, ки ба пайдоиши тафовути ҳудудии онҳо дар раванди ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣю Ҷумҳурии Тоҷикистон мусоидат менамоянд;

- пешниҳод намудани системаи ченкунакҳо, ки метавонанд моҳияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро ҳамчун як система ифода намоянд ва муайян кардани дараҷаи қобилияти гузарониши ҳудудии нақлиёти автомобилӣю субъектҳои ҳудудӣ ва хавфҳои мушаххаси истеъмоли ин маҳсулот;

- муайян кардани тадбирҳои дастгирии давлатии истеҳсоли маҳсулоти бароҳат ва беҳатари инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;

- муайян намудани аҳамияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ташаккули модели эволюсионии системаи воқеии иқтисодиёт, инчунин, дар баланд бардоштани иқтидори транзитии кишвар;

- ташаккул додани асосҳои концептуалии таъмини мувозинат дар истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси принципҳои ҳамгироӣ ва диверсификатсия бо схемаҳои гуногуни ташкили раванди интиқол;

- таҳия намудани тадбирҳо оид ба таъмини рушди инноватсионии системаи идоракунии давлатии истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, ки баланд бардоштани самаранокии иқтисодӣ ва некуаҳволии аҳолиро дар Ҷумҳурии Тоҷикистон таъмин менамояд.

Объекти тадқиқот раванди ташкили фаъолияти истеҳсолии маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун шартҳои муҳими амалисозӣ ва рушди иқтисодӣ ва баланд бардоштани некуаҳволии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон аст.

Предмети тадқиқот муносибатҳои иқтисодие мебошанд, ки дар раванди ташкили рушди фаъолияти истеҳсол ва истеъмоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба вуҷуд меоянд.

Гипотеза (фарзия)-и тадқиқотии диссертатсияи мазкур аз фарзияи илмие иборат аст, ки рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон хусусияти хеле мураккаб дошта, зеро таъсири маҷмӯи омилҳои зиёд қарор дорад ва набояд ҳамчун муассисаи хизматрасонии роҳҳои автомобилгард, балки ҳамчун корхонае, ки маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро истеҳсол мекунад, фаъолият менамояд, соҳаҳои хоҷагии халқ ва аҳолиро дар ташаккули робитаҳои устувори нақлиётӣ иқтисодӣ қонеъ карда, дар асоси таҳияи асосҳои назариявӣ методологии бозсозии сохтори системаи идоракунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз таҷрибаи хориҷӣ ва дастовардҳои илму техника, қорнамоиҳои олимони хориҷӣ ва таҷрибаи амалии андӯхташудаи дигаргунсозии соҳаи нақлиёт дар маҷмӯъ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, интиқоли босифатро таъмин менамояд.

Асосҳои назариявии тадқиқот муқаррарот ва ҳулосаҳои мебошанд, ки дар асарҳои олимони ватанӣ ва хориҷӣ, муқаррароти бунёдии назарияи логистика, назарияи ташкили бозорҳои соҳавӣ, назарияи системаҳои нақлиётӣ, назарияи кластерҳо, назарияи муносири рушд ва идоракунии мавҷуданд.

Асосҳои методологии тадқиқоти диссертатсия. Дар диссертатсия усулҳои таҳлили иқтисодӣ, таърихӣ, мантиқӣ ва моделсозии математикӣ, баҳодиҳии экспертӣ ва коррелятсияи дараҷаҳои истифода шудааст.

Тадқиқоти амалӣ оид ба ин масъала мавриди истифода қарор гирифта, тавсияву эродҳои муқаррарон, ки ҳангоми ҳимояи диссертатсияи номзадӣ ба муаллиф баён шуда буданд, ба инобат гирифта шуданд.

Сарчашмаи маълумот. Дар қори илмӣ маҳзани маълумот ва ҳуҷҷатҳои Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, санадҳои қонунгузори Парламент ва Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон ва Барномаҳои ислоҳоти иқтисодӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ва мушоҳидаҳои ҳуди муаллиф истифода шудаанд.

Базаи тадқиқотӣ. Тадқиқоти диссертатсионӣ дар шӯъбаи таҳқиқоти инфрасохтори Институти иқтисодӣ ва демографияи Академияи миллии

илмҳои Тоҷикистон анҷом дода шудааст ва натиҷаҳои асосии кори диссертатсионӣ дар ҳиссботҳои илмӣ-тадқиқотии Институт илмҳои ҶФТД.

Навгонии илмӣ тадқиқоти диссертатсионӣ. Навгонҳои дар рафти тадқиқоти диссертатсионӣ ба даст овардашуда ва муқаррароти асосии ба ҳимоя пешниҳодшавандаи диссертатсия инҳоянд:

- асосҳои назариявии дигаргунсозии иқтисодӣ, ташаккули кластерҳои ҳудуди соҳавӣ, ки хусусияти худташаккулӣ онҳо бо рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар фазои иҷтимоӣ иқтисодии ҳудуди минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон зич алоқаманд аст, тадқиқ шудаанд;

- дар асоси таҳлили муқоисавии назарияҳои мавҷуда ва концепсияҳои муносири ташаккули бозор моҳияти ташкили фаъолияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун системаи мураккаби кушод, ки иқтисодӣ субъектҳои ҳудуди ташаккул медиҳад, асоснок карда шудааст;

- асосҳои методологии принципҳои ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири маҳсулоти он ба рушди иқтисодӣ бо назардошти таъсири муаллифии хусусиятҳои аслии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва маҳсулоти он муайян карда шудаанд;

- ҳолати ҳозираи ташкили фаъолияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ нишон дода шудааст ва тамоюли дигаргунсозии сохтори бозори фаъолияти намудҳои нақлиёт ва хусусияти зуҳури муносибатҳои квазибозорӣ дар истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ошкор карда шудааст;

- омилҳои, ки ба хусусияти фаъолияти бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ таъсир мекунад, бо ифшои мазмуни онҳо муайян карда шуданд ва онҳо имкон доданд, ки детерминантҳои ташаккули бозори интиқол асоснок карда шаванд, инчунин мавқеъ ва аҳамияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар чараҳои трансформатсияи ҳудудии иқтисодӣ муқаррар гарданд;

- ҷанбаи прагматикии ташкили фаъолияти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз нуқтаи назари баҳодихӣ таъмини ҳудудҳо бо ин маҳсулот ва омилҳои, ки таъсирҳои ҳудудии онҳоро муайян мекунад, инчунин, бо маълумот оид ба дараҷаи қобилияти гузарониши ҳудудии маҳсулот ва хавфҳои маҳсус дар минтақаҳои фӯрӯши маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ нишон дода шудааст;

- таъсири типологии моделӣ дар бораи дараҷаи таъсири параметрҳои миқдорӣ ва сифатии ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди ҳудудҳо дар асоси муносибати методӣ ба ташаккули доираи инфрасохтори системаи нақлиёти автомобилӣ дар ташкили кластерҳои ҳудудӣ ва соҳавӣ, ки аз ҷониби муаллиф ифода гардидааст, дода шудааст;

- тадбирҳои дастгирии давлатии таҷдиди сохтори ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси таҷдиди принципҳои шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ бо мақсади баланд бардоштани аҳамияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар рушди ҳудудҳо, инчунин, дар ташаккули иқтисодии транзитии кишвар пешниҳод шудаанд;

- методологияи татбиқи усули бенчмаркетингӣ бо назардошти истифодаи хусусиятҳои фазой-вақтӣ таҳия карда шудааст, ки имкон медиҳад, то ҳалли стратегии масъалаҳои рушди оптималӣ ва ҷойгиршавии истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар минтақаҳо мувофиқи талаботи иқтисодии минтақа ва дар фаъолияти интиқоли нақлиёти автомобилӣ асоснок карда шавад.

Муқаррароте, ки ба ҳимоя пешниҳод мегардад:

1. Асосҳои назариявии дигаргунсозии иқтисодӣ, ташаккули кластерҳои худудию соҳавӣ, ки хусусияти худташаккулунии онҳо бо рушди инфрасохтори воситаҳои нақлиёт дар фазои иҷтимоӣ иқтисодии субъектҳои худудии Ҷумҳурии Тоҷикистон алоқаманд аст, ҷамъбаст карда шуданд.

2. Дар асоси ҷамъбасти натиҷаҳои таҳлили муқоисавӣ, назарияҳои классикӣ ва концепсияҳои муосири ташаккули бозор, фаҳмиш дар бораи моҳияти бисёрхусусӣ (сершумории хусусиятҳо)-и истеҳсолоти фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун системаи мураккаби кушоди иҷтимоӣ иқтисодӣ васеъ карда шуд, ки иқтисодии субъектҳои худудино аз ҷиҳати фазой бо тақсими бисёр хосиятҳо ва хусусиятҳои фаъолияти он ҳамчун система ташкил менамояд.

3. Асосҳои методологӣ муайян карда шуда, принципҳои ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири фаъолияти он ба рушди иқтисодӣ бо назардошти таъсири муаллифии хусусиятҳои асосии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мурағаб карда шуданд; ҳолати кунунӣ нишон дода шудааст ва тамоюлҳои дигаргунсозии сохтории бозори фаъолияти намудҳои нақлиёт ва хусусияти зуҳури муносибатҳои квазибозорӣ дар истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори воситаҳои нақлиёт муайян карда шуданд.

4. Омилҳои, ки хусусиятҳои фаъолияти бозори инфрасохтори нақлиёти автомобилро муайян мекунанд, бо ифшои мазмуни онҳо қайд карда, мунтазам пешниҳод мешаванд, ки ба муаллиф имкон дод, то детерминант (муайянкунанда)-ҳои ташаккули бозори фаъолияти интиқолро асоснок карда, инчунин, мавқеъ ва аҳамияти истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ҷараёни дигаргунсозии худудии иқтисодӣ муқаррар карда шавад; ҷанбаи прагматикӣ ташкили истеҳсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз нуқтаи назари арзёбии таъмини худудҳо бо ин фаъолият ва омилҳои, ки тафовути худудии онҳоро муайян мекунанд, инчунин, бо маълумот оид ба дараҷаи қобилияти гузарониши худудии фаъолият ва хатарҳои мушаххас дар самтҳои татбиқи фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мувофиқи Парето оптимум нишон дода шудааст.

5. Тасвири типологии моделӣ дар бораи дараҷаи таъсири параметрҳои миқдорӣ ва сифатии истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди худудҳо дар асоси муносибати методӣ ба ташаккули доираи инфрасохтории системаи нақлиётӣ дар ташкили кластерҳои худудӣ ва соҳавӣ, ки аз ҷониби муаллиф ифода гардидааст, дода шудааст;

6. Тадбирҳои дастгирии давлатии таҷдиди сохтори истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси татбиқи принципҳои шарикӣ

давлат ва бахши хусусӣ бо мақсади баланд бардоштани аҳамияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ташаккули иқтидори транзитии кишвар пешниҳод шуданд;

7. Асосҳои концептуалии таъмин намудани шаклҳои инноватсионӣ ва механизмҳои рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси принципҳои ҳамгирӣ ва диверсификатсияи маҳсулот бо назардошти аутсорсинг ва бенчмаркинг дар истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо системаҳои гуногуни барпо намудани раванди интиқол таҳия карда шуданд;

8. Тавсияҳо оид ба таъсис ва татбиқи системаи мониторинги истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва пешгӯии онҳо бо истифода аз воситаҳои бенчмаркинг ва технологияҳои геоиттилотӣ, ки имкон медиҳад, то фазои ягонаи иттилоотии иштирокчиёни бозори маҳсулоти инфрасохтори рӯйизаминӣ бо тамоми намудҳои нақлиёт ташаккул ёбад, тартиб дода шудаанд.

Аҳамияти назариявӣ ва илмӣ-амалии натиҷаҳои тадқиқот дар таҳияи муқаррароти назариявӣ-методологӣ ва воситаҳои методии ташаккул, фаъолият ва рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мебошад, ки аз тавсияҳо ва пешниҳодоти мушаххас барои идора кардани ташаккул ва рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо назардошти вазъи ҳозира, хусусиятҳои мушаххаси иҷтимоӣ- иқтисодӣ, ҳудудӣ ва эҳтиёҷоти объективии иқтисодии трансформатсионии бозори Ҷумҳурии Тоҷикистон иборат аст.

Татбиқи васеи натиҷаҳои кор имкон медиҳад, ки хароҷоти нақлиётӣ барои фуруши маҳсулот дар бозорҳои минтақавӣ ва байналмилалӣ интиқоли бору мусофирон ба таври назаррас коҳиш дода шавад, чараҳои татбиқи механизмҳои шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ суръат бахшида шуда, шаклу усулҳои инноватсионии ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ амалӣ гарданд.

Муқаррароти алоҳидаи тадқиқоти диссертатсионӣ ҳангоми хондани фанҳои таълимии «Курси умумии нақлиёт» аз рӯйи ихтисосҳои нақлиётӣ ва «Иқтисоди инфрасохтор» аз рӯйи ихтисосҳои иқтисодии мактабҳои олии истифода мешаванд.

Дарачаи эътимоднокии натиҷаҳои тадқиқот бо равишҳои комплексӣ, системавӣ, логистикӣ, кластерӣ ва институтсионалӣ ба масъалаи тадқиқшаванда, истинод ба асарҳои назариявӣю методии мавҷуда бахшида ба омӯзиши инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва инфрасохтори нақлиётӣ иқтисодӣ; усулҳои мувофиқи ҷамъоварӣ ва коркарди маълумоте, ки натиҷаҳои фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣро тавсиф мекунанд; дуруст истифода бурдани усулҳои таҳлили иқтисодӣ, системавӣ, коррелятсионӣ-регрессионӣ, моделсозии иқтисодӣ-математикӣ ва картографӣ таъмин карда мешавад.

Мутобиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ. Диссертатсия ба фаслҳои зерини Шиносномаи номенклатураи ихтисосҳои Комиссияи олии аттестатсионии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯйи ихтисоси 08.00.06.04 – Ташкил ва идоракунии корхонаҳо, системаҳо ва

комплексҳо мувофиқат мекунад: 1. Коркарди масъалаҳои илми идоракуни ва ташкили истеҳсолот. Таърихи афкори идоракуни, мактабҳои илми он, ақидаҳои назариявӣ нисбат ба табиат, моҳият, пайдоишу инкишофи ташкилот ва идоракунии он. Самтҳои муосири коркардҳои назариявӣ методологӣ дар соҳаи ташкили истеҳсолот ва идоракуни дар корхонаҳо, низомҳо ва комплексҳо. Асосҳои фанӣ ва байнифанӣ идоракуни ташкили истеҳсолот. Назария ва амалияи идоракунии зиддибӯхронӣ ташкилот. Таҳияи моделҳои идоракунии зиддибӯхронӣ. 3. Сиёсати давлатӣ, механизмҳо, методҳо ва технологияҳои таҳия ва татбиқи он. Стратегия ва тактика дар амалисозии сиёсати давлатӣ. Вижагиҳои коркард ва татбиқи сиёсати давлатӣ дар бахшҳои иҷтимоӣ ва иқтисодӣ. Идоракунии давлатии низоми андоз, гумрук ва маҷмаи иқтисоди беруна. Идоракуни дар бахши давлатии иқтисодӣ, шаклҳои ҳамкориҳои давлат ва бахши хусусӣ. Идоракунии амволи давлатӣ. Тарҳрезӣ, таҳияи усулҳо ва воситаҳои ташкили истеҳсоли маҳсулоти ҷамъиятӣ, хизматрасониҳои иҷтимоӣ дар иқтисодиёти бахши ҷамъиятӣ (давлатӣ). 6. Асосҳои назариявӣ-методи идоракунии ташкилот. Таркиби функционалии ва институционалии идоракунии ташкилот. Сохтори идоракунии ташкилот. Ҷанбаҳои дарозмуҳлат, миёнамуҳлат ва кӯтоҳмуҳлати идоракунии ташкилот, идоракунии ҷорӣ. Идоракунии ташкилот аз рӯи даврҳои ҳаётии он. 7. Лоихаҳои низоми идоракунии ташкилот. Идоракунии зернизомҳо ва функцияҳои алоҳидаи он, равандҳо ва захираҳои истеҳсолӣ, дороиҳои ғайримоддӣ (патентҳо, ноу-хау, имиж, бренд ва ғ.). Идоракунии лоихаҳо, коркарди лоихаҳои сармоягузорӣ ва идоракунии он, идоракунии донишҳо, хавф (риск), сифат, бизнес-равандҳо дар ташкилот. Методология ва методҳои идоракунии инноватсионӣ, низоми инноватсионии корпоративӣ. 8. Ҷанбаҳои методӣ ва методологии арзёбии самаранокии идоракунии низоми иҷтимоӣ-иқтисодӣ. Методҳо ва нишондиҳандаҳои арзёбии натиҷабарҳои идоракуни. Ташкил ва идоракунии истифодаи оқилонаи захираҳои истеҳсолии ташкилот. Тарҳрезӣ, таҳияи усулҳо ва воситаҳои мониторинги равандҳои истеҳсолот ва дигар равандҳои ба он алоқманд; дурнамогирӣ, банақшагирӣ ва идораи равандҳои истеҳсолӣ ва натиҷаи онҳо. Назорат, мониторинг ва татбиқи муносибатҳои бенчмаркинг дар низоми идоракунии ташкилот. Механизмҳо ва методҳои қабул ва амалисозии қарорҳои идоракуни. Идоракунии лоихаҳо. Идоракунии равандҳои истеҳсолот, низоми муосири истеҳсолӣ. 15. Хусусиятҳои идоракунии маҷмааҳо (КАС, нақлиёт, энергетика, сохтмон ва ғ.). Таҳқиқи самаранокии иқтисодии шаклҳои нави ташкили боркашонӣ, сохтмони соҳаи нақлиёт ва таъмири воситаҳои нақлиёт. Механизмҳои ташкиливу иқтисодии идоракунии маҷмааҳо. Ташкил ва идоракунии инфрасохторҳои бозор ва ташкилотҳои соҳаҳои хизматрасонӣ (банк, суғурта, инноватсия ва ғ.).

Саҳми шахсии доктараб. Тадқиқоти диссертатсионии ба ҳимоя пешниҳодшаванда тадқиқоти комплексии илмиест, ки муаллиф мустақилона,

мувофиқи мақсад ва вазифаҳои диссертатсия бо назардошти дастовардҳои илми ватанӣ ва хориҷӣ оид ба ин масъала иҷро кардааст. Саҳми шахсии доктара дар таҳияи мавзӯи тадқиқоти диссертатсионӣ, таҳияи нақша ва барномаи гузаронидани тадқиқот, ҷамъоварии маълумоти зарурӣ ва баррасии адабиёти илмӣ ва нашрияҳои даврӣ оид ба бахшҳои тадқиқот, асосноккунӣ ва интихоби усулҳои коркарди иттилоот, тадқиқоти мустақим, таҳияи моделҳои математикии идоракунии равандҳои рушди объекти омӯзиш ва тафсири натиҷаҳои ба дастовардаи муаллиф мебошад. Муаллиф микдори кофии мақолаҳо оид ба мавзӯи тадқиқот нашр карда, дар апробатсия ва татбиқи натиҷаҳои тадқиқоти диссертатсионӣ бевосита иштирок кардааст.

Апробатсия ва татбиқи натиҷаҳои диссертатсия. Диссертатсия натиҷаи кори чандинсолаи илмию амалӣ, гузаштани таҳсил дар аспирантура ва докторантураи Академияи миллии илмҳои Тоҷикистон мебошад. Натиҷаҳои асосии тадқиқот дар конференсияҳои байналмилалӣ, ҷумҳуриявӣ, ҷаласаҳо, семинарҳо (солҳои 2010-2023), дар Шӯрои илмӣ-техникии Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, дар ҷаласаҳои илмии Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ, Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи академик М.С. Осимӣ, Маркази тадқиқоти стратегияи назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дар Институти масъалаҳои бозори Академияи илмҳои Россия муҳокима карда шудаанд.

Интишор оид ба мавзӯи диссертатсия. Муқаррароти асосӣ ва натиҷаҳои тадқиқоти диссертатсионӣ дар 41 асари муаллифӣ бо ҳаҷми умумии 40,6 ҷ.ҷ., аз он ҷумла, 26 мақола дар маҷаллаҳои илмӣ ва нашрияҳои мебошанд, ки ба рӯйхати маҷаллаҳо ва нашрияҳои пешбари тақризшавандаи аз ҷониби ҚОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон тавсияшуда дохил карда шудаанд.

Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия. Диссертатсия аз муқаддима, панҷ боб, хулоса ва замимаҳо иборат аст. Матни асосӣ 385 саҳифа буда, аз 15 расм, 64 ҷадвал ва 10 замима иборат аст. Рӯйхати адабиёти истифодашуда 404 номгӯйро дарбар мегирад.

МАЗМУНИ АСОСИИ ҚОР

Муҳимтарин хулосаҳо ва натиҷаҳои илмии дар рафти таҳқиқоти диссертатсионӣ ба ҳимоя пешниҳодшуда ва навгонии онҳо инҳоянд:

1. Асосҳои назариявии дигаргунсозии иқтисодиёт, ташаккули кластерҳои ҳудудию соҳавӣ, ки хусусияти худташаккулкунии онҳо бо рушди инфрасохтори воситаҳои нақлиёт дар фазои иҷтимоию иқтисодии субъектҳои ҳудудии Ҷумҳурии Тоҷикистон алоқаманд аст, ҷамъбаст карда шудаанд.

Равиши назариявӣ ба муайян кардани мазмуни инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар заминаи таъсири прогресси илмӣ – технологӣ ва таъиноти нақши рушди инфрасохтори нақлиёти минтақаҳо тавассути мафҳуми фазои ҳаракати воситаҳои нақлиёт таҳия карда шудаанд, ки муносибати миёни субъектҳои ташаккулёбии он (давлат) ва истифодабарии он (аз тарафи бизнес ва аҳоли), ифода мекунанд, ки амалӣ намудани он ба ҳар як субъекти муносибатҳо

фоидаҳои иҷтимоӣ ва иқтисодӣ меоранд; таҳияи шаклҳои ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста аз дараҷаи таъсиррасонии омилҳои ҳудудӣ, тавсиф ва самти таъсиррасонӣ ба нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳо; гурӯҳбандии ноҳияҳо аз рӯйи дараҷаи гузариши нақлиёти инфрасохторӣ ва кушодагӣ (қобилият ба васеъсозии фазои муфиди таъсиррасонии мутақобилаи ноҳияҳо дар системаҳои ҳудудӣ, баланд бардоштани муттаҳаррикии ҳудудии аҳолӣ, баланд шудани сатҳ ва сифати зиндагӣ, инкишофи системаҳои пешбарии хизматрасониҳои иҷтимоӣ, маишӣ ва тичоратӣ ба аҳолӣ) ба амал бароварда шудаанд.

Нақши истисноии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун омил мустақили рушди иқтисод тавсифи мазмунии муайян намудани истилоҳи “истеҳсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ” дақиқ карда шуданд.

Дар тадқиқоти диссертасионӣ таҳти мафҳуми инфрасохтори нақлиётӣ фазои ҳаракат ҳамчун шабакаи воқеии нақлиётӣ (шабакаи роҳи оҳан, роҳҳои автомобилгард ва аэродромҳо; пулҳо, путепроводҳо ва нақбҳо, сохторҳои хизматрасонии онҳо), ки барои амалӣ сохтани ҳамлу нақл, дар шакли як қатор гиреҳҳои нақлиётӣ бо ҳам пайваستا ифода ёфтаанд, ки ҷузъи ҳар яки онҳо тавсифи ҳулосаи худро доро мебошанд.

Инфрасохтори нақлиёт системаи фазоӣ ифодаёфтаи ҷузъҳоро мемонанд, ки шабакаи нақлиётӣ конфигуратсияи муайяно дарбар мегирад, ки барои амалӣ сохтани ҳамлу нақл, бе назардошти хизматрасонии ташкилӣ-сервисӣ бо мақсади таъмини кори фоиданоки нақлиётӣ, ки объекти логистика ва бозори хизматрасониҳои тичоратӣ мебошанд, истифода бурда мешаванд.

Ба ақидаи муаллиф, ин гуна фаҳмиши инфрасохтори нақлиётӣ автомобилӣ ҳамчун заминаи бунёдӣ барои систематашкилкунии компонентҳои истеҳсолот ва сохтори системаи нақлиётӣ баромад мекунад, ки хусусияти комплексташкилкунӣ ва ҳамгиرويкунонда дошта, ба сифати заминаи меъёрӣ барои ҳалли масъалаҳои муносибгардонии хароҷот ва натиҷаҳои фаъолият, идоракунии инкишоф ва ҷойгиркунии истеҳсолот баромад мекунад, асоси такрористеҳсолкунӣ эволюсионии инкишоф буда, рафтори омилҳои истеҳсолиро пешбинӣ менамояд, ва гузаронандаи мазмуни амалиётӣ ва инноватсионии раванди инкишофи иқтисоди трансформатсионии Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошад.

Дар қиёс бо равишҳои то ҳол истифодашаванда, маънидодкунии муаллиф имконият медиҳанд, ки муҳимияти нақши ҳудудии инфрасохтори нақлиётӣ автомобилӣ ва таъсири он ба рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ҳудудҳои мушаххас вобаста ба тавсифи махсусияти созмонёбии нақлиётӣ инфрасохторӣ, тарзи танзими онҳо ва дараҷаи ҷазобияти инвеститсионии минтақаҳо муайян карда шаванд.

Дар диссертасия собит карда шудааст, ки муваффақияти ислоҳоти иқтисодӣ, ба даст овардани тавозунмандӣ, сохтори ҳамоҳанги соҳаҳои иқтисодӣ, таъмини фаъолиятҳои бисёрсатҳаи алоқаҳои истеҳсолӣ ва таъсири мутақобилаи субъектҳои иқтисоди бозорӣ, таҳияи шароити мусоид барои такрористеҳсолкунии мунтазами амсилаи иҷтимоӣ-иқтисодии иқтисодӣ аз

бисёр ҷиҳат вобаста ба ҳолат, зичӣ, эътимодноки ва дастрасӣ ба инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мебошад.

Дар раванди гузаронидани таҳлили тағйиротҳои трансформатсионии сохторӣ ва ғеҷишҳо дар иқтисодиёт ва омилҳои муайянкунандаи он, қонуннияти муайяни таъсиррасонии онҳо ба ин ё он омилҳо ва шароитҳо ба рушди иқтисоди миллии мушоҳида мешаванд. Ин ба мавҷудияти нотаносубӣ дар соҳмонӣи инфрасохтории нақлиёти автомобилӣ ва татбиқи потенциали захиравии территория (минтақа, ҳудуд) мебошад, ки имконият медиҳад равандҳои сустшавӣ ва тезшавӣ дар инкишофи сохторҳои ҳудудии системаи иқтисодӣ фаҳмида шаванд.

Инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар диссертатсия расман дар шакли модели концептуалии бисёрқабатаи топологӣ дида баромада шудааст, ки топологияи он шабакаи нақлиётро ифода мекунад, ки ҳар як қабаташ ба сатҳи муайяни идоракунӣ (маҳаллӣ, ҷумҳуриявӣ, байналмилалӣ) ва намуди нақлиёт (автомобилӣ, роҳи оҳан, ҳавоӣ) тааллуқ мегирад.

Муқаррар карда шудааст, ки дар гиреҳҳои нақлиётӣ, ки ин бисёрқабатӣ, сохтори топологӣ, шабакавӣ, анбӯҳи борҳо ва мусофиронро ба ҳам пайваस्त мекунад, ки онҳо метавонанд аз як намуди нақлиёт ба намуди дигар гузаранд. Қори кластерҳои соҳавию ҳудудӣ бевосита ба он вобаста ҳастанад, ки то чӣ андоза мубодила дар миёни онҳо судманд ба амал меоянд, инчунин, то чӣ андоза анбӯҳи воситаҳои нақлиёт рушди интенсивӣ дорад, ки метавонад шароити ин мубодиларо интенсивӣ гардонад.

Аз ин хотир, инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар диссертатсия ҳамчун системаи коммуникатсионии таъминоти ҳадафнишонгири объектҳои кластери ҳудудӣ-соҳавӣ, анбӯҳи моддӣ ва мусофирии онҳоро ҳам дар дохили кишвар ва ҳам дар хатҳои нақлиётӣ байналмилалӣ дида баромада мешаванд.

Муаллиф эътимод дорад, ки ин равиш имконият медиҳад пешниҳоди фазои ҳаракати воситаҳои нақлиёт ҳамчун бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дида баромада шаванд ва он ба сифати абзори ё воситаи модернкунонӣ ва трансформатсиякунонии иқтисодиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон истифода бурда шаванд.

Дар доираи амалисозии вазифаҳои Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, кластерҳо метавонанд ба сифати амсилаи нави рушди фазоии иқтисодиёт дар заминаи оптимизатсия ва таъмини рушди пешравандаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҷумҳурӣ дида баромада шаванд.

Таҳқиқи чараёни ташаккули кластерҳои соҳавӣ ва ҳудудӣ, аз нуқтаи назари соҳмондихии майдонҳои инфрасохтории нақлиётӣ дар доираи ҳудудҳои кишвар, имконият доданд, ки муаллиф як қатор кластерҳои байнисоҳавии дар Ҷумҳурии Тоҷикистон соҳмонёбандаро вобаста ба рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ пешниҳод намояд. Аз ҷумла:

- истеҳсол ва коркарди маҳсулоти ашёи хоми хоҷагии қишлоқ;
- сохтмон ва истеҳсоли маводи сохтмонӣ;
- саноати истихроҷи маводи кӯҳӣ, коркард, металлургия;

- бахши сӯзишворию энергетикӣ;
- осоишгоҳию сайёҳӣ;
- нақлиётию логистикӣ.

Рушди кластерҳои умумиқонунидашуда ба модернунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон асос ёфта, таъсири назаррас ба рушди иқтисод ва ҳаёти иқтимоии ҷомеа мерасонад.

2. Дар асоси чамъбасти натиҷаҳои таҳлили муқоисавӣ, назарияҳои классикӣ ва концепсияҳои муосири ташаккули бозор, фаҳмиш дар бораи моҳияти бисёрхусусиятии (сершуморӣ хусусиятҳо)-и истехсолотии фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун системаи мураккаби қушоди иқтимоию иқтисодӣ васеъ карда шудаанд, ки иқтисодӣи субъектҳои ҳудудиро аз ҷиҳати фазоӣ бо тақсими бисёрхосиятҳо ва хусусиятҳои фаъолияти он ҳамчун система дарбар мегиранд.

Равиши нави методӣ барои таҳлил ва диагностикаи таъсиррасонии омилҳои ҳудудӣ дар ташаккули сохтор ва тавсифи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи ҳудудҳои территориявӣ; дарахтшаклӣ, гузаронандагӣ, доирашаклӣ, модалӣ ва кӯҳсорӣ шабакаи нақлиётии заминавӣ; гурӯҳбандии минтақаҳо вобаста ба тавсифи нақлиётии ҷуғрофӣ онҳо; методикаи арзбӣ ва алгоритми муайян кардани дараҷаи таъсири онҳо ва интиҳоби омилҳои муҳим дар ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири онҳо ба нишондиҳандаҳои рушди иқтимоию иқтисодӣ минтақаҳо таҳия карда шудаанд.

Дар диссертатсия арзбӣи миқдорӣ сатҳи азҳудқунӣ ва таъминотии ҳудудӣ ва аҳоли бо инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, ки ҷараёни идора ва қабули қарорро нисбати танзими омилҳои ба тағйирёбии сохтори минтақавӣи шабакаи нақлиётӣ ва сифати ташкили хизматрасонии нақлиётии ин ё дигар ташаккулҳои минтақавиро сабук месозад.

Натиҷаи арзбӣи миқдорӣ дар диссертатсия ба дастамада метавонанд дар мавриди банақшагирии тағйиротҳои сохторӣ системаҳои минтақавӣ-нақлиётӣи ҳудудҳо дар мавриди ҳал кардани масъалаҳои танзими рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста аз омилҳои муайянқунанадаи он, ки махсусияти минтақаҳои кишварро ифода меқунанд, ба инобат гирифта шаванд.

Таҳлили асосҳои назариявӣ- методологии таҳқиқи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ имконият дод, дар заминаи комбинатсияи равишҳои системавӣ, кластерӣ ва логистикӣ, диди нави ҷузъҳои таркибии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ифода карда шаванд, ки мазмуни инфрасохторро дар системаҳои гуногуни ташкил ва идораи ҷараёни ҳамлу нақл қушода медиҳанд. Ҳамин тавр, инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар диссертатсия аз нуқтаи назари муҳимияти локалии (субъектҳои конкретӣ хоҷагидор) муҳимияти муниципалӣ, вилоятӣ (минтақавӣ), ҷумҳуриявӣ ва байналмилалӣ онҳо дида баромада мешаванд ва таъсири назаррас ба рушди иқтисодӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон доранд.

Таҳлили таъсири сатҳи истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди иқтисодӣ ва тавсифи динамикии он дар бораи мавҷудияти нерӯи инфрасохтори чамъшудаи нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон

шаҳодат медиҳад, вале ин нерӯ дар соҳаҳои иқтисодиёти кишвар судманд истифода бурда намешаванд.

Дар диссертатсия собит карда шудааст, ки мавҷудияти ҷузъҳои бунёдии сохторӣ барои ташакул ёфтани кластери нақлиётӣ-логистикӣ кишвар шароити зарурӣ муҳаё месозад, ки метавонанд яке аз марказҳои асосии коркарди ҳамлу нақли тарнзитӣ гарданд.

Тадқиқотҳои муаллиф муқаррар намудааст, ки дар ташаққули кластери соҳавӣ-минтақавӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон рушди пешбарандаи истеҳсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ – васеъшавии фазо барои ҳаракати воситаҳои нақлиёт, ки ҳаракати молҳо, мусофирон ва воистаҳои нақлиёти инфиродиро таъмин менамоянд, нақши муҳим мебозад. Аз ин хотир, тавсифи пешниҳодоти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ замина барои ташкили ҳудудии истеҳсолот ва ба вуҷуд омадани кластерҳои ҳудудӣ-соҳавӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон гардиданд, ки ба таври васеъ дар таҳқиқи диссертатсионӣ оварда шудаанд (ҷадвали 1).

Ҷадвали 1- Коэффитсиентҳои баҳодиҳии чандирии таъсири сатҳи истифодаи инфрасохтори нақлиёт ба ҳаҷми истеҳсоли кластерҳои ҳудудӣ соҳавӣ

Кластерҳои ҳудудӣ соҳавӣ	Индекси тағйирёбии ҳаҷми истеҳсолоти кластер $[(2021/2011) \times 100, \%$]	Чандирии таъсири гардиши бор ба ҳаҷми истеҳсоли кластер (141,6%)	Чандирии таъсири гардиши мусофирон ба ҳаҷми истеҳсоли кластер (86,6%)
Истеҳсол ва коркарди ашёи хоми хоҷагии деҳот:			
Истеҳсоли маҳсулоти хоҷагии деҳот	147,3	1,04	1,70
Маҳсулоти хӯрокворӣ	290,3	2,07	3,35
Нассоҷӣ ва дӯзандагӣ	203,0	1,43	2,34
Пӯст ва маснуоти пӯстӣ	568,8	4,02	6,57
Сохтмон ва саноати маводи сохтмонӣ	258,6	1,83	2,98
Саноати истихроҷи маъдан, коркард, металлургия:			
Истихроҷи маъдан	441,9	3,12	5,10
Коркард	361,0	2,55	4,17
Коркарди ҷӯб	443,6	3,13	5,12
Коркарди металл ва мошинсозӣ	535,5	3,78	9,65
Соҳаи сӯзишвории энергетикӣ:			
Коркарди нафт	322,2	2,28	3,72
Таъмини энергия	515,9	3,64	5,96
Нақлиётӣ-логистикӣ	151,6	1,07	1,75
Курортӣ-сайёҳӣ	123,3	0,78	1,42

Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси: Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон / Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. Солҳои 2011-2022.

Маълумотҳои дар ҷадвали 1 овардашуда нишон медиҳанд, ки авлабияти таъсири инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз лиҳози чандирнокии таъсир дар

ташаккул ва рушди кластерҳои: сохтмон ва истеҳсоли масолеҳи сохтмон, кластери сӯзишворӣ-энергетикӣ, истеҳсол ва коркарди ашёи хоми кишоварзӣ, саноати истихроҷи кӯҳӣ, коркард ва металлургия, кластери нақлиётӣ –логистикӣ ва рушди курорту сайёҳӣ доранд.

Заминаи асосии инкишофи кластерҳои мазкурро рушди миқдорӣ ва сифатии истифодабарии маҳсулоти инфрасохтори тамоми намудҳои нақлиёти кишвар ташкил намудаанд.

Таҳлили маълумотҳои чандирнокии таъсири сатҳи истифодабарии хизматрасонии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ҳаҷми истеҳсолоти кластерҳои минтақавӣ-соҳавӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2011-2021 нишон медиҳанд, ки дар ҳамаи давра тавсифи ҳамзамонӣ ва динамикии рушди кластерҳо ба вуҷуд омадаанд.

Бояд қайд кард, ки дар давраи таҳлил дар ҳамаи кластерҳо арзёбии мусбати чандирнокии гардиши борҳо ва гардиши мусофирон ба ҳаҷми истеҳсолоти кластерҳо ба даст омадаанд. Чандирнокии гардиши мусофирон як андоза аз чандирнокии гардиши борҳо бештар мебошад. Ин аз он шаҳодат медиҳад, ки рушди кластерҳо ба афзоиши ҳаракатнокии нақлиётӣ ва шуғли аҳоли мусоидат намудаанд. Хусусан, ин чараён дар соҳаҳои саноати истихроҷ, коркард ва бахши сӯзишворӣ-энергетикӣ кишвар ба амал омадаанд.

Лағжиши мусбат дар кластери курорту сайёҳӣ ба қайд гирифта шудаанд. Ҳамзамон, инкишофи нокифоя ҳам дар истеҳсолот ва ҳам дар шуғл истеҳсолоти бофандагӣ ва дӯзандагӣ ба вуҷуд омадаанд. Ҳаҷми истеҳсоли онҳо ва мувофиқан шуғли аҳоли дар ин бахш динамикаи манфӣ доранд, яъне коэффисиенти чандирнокии онҳо аз як камтар аст.

Дар кластери нақлиётӣ-логистикӣ, ҳарчанд динамикаи мусбат ба қайд гирифта нашуда бошад ҳам, ин кластер бо ҷойҳои корӣ таъмин намудааст, вале сатҳи маҳсулнокии меҳнат дар ин кластери барои иқтисодиёти кишвар муҳим, нокифоя будааст.

Равиши комплекси муосир ба масъалаҳои оптимизатсияи нишондиҳандаҳои миқдорӣ ва сифатии раванди ҳамлу нақл, бо назардошти фоидаи мултипликативии онҳо нишон медиҳанд, ки рушди истеҳсолоти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон заминаи бунёдӣ барои ташаккули кластерҳои худудӣ-соҳавӣ гардида ва дар ин замина ҳамчун шароит ва омилҳои муҳим барои трансформатсияи иқтисодиёт ва таъмини рушди устувори иқтисодиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон баромад мекунад, яъне мутобиқшавии сохтори системаи нақлиётӣ ва иқтисодиёти кишвар дар умум ба шароити истеҳсолот ва рушди инфрасохтори нақлиётӣ ба амал омадаанд.

Ҷадвали 2–Индекси тарифҳои боркашонӣ бо намудҳои асосии нақлиёт

Намуди нақлиёт	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Нақлиёт–ҳамагӣ	103,9	98,9	103,1	100,7	99,8	101,8
Роҳи оҳан	109,6	100,1	121,1	104,1	112,9	118,4
Автомобилӣ	102,8	97,1	100,0	100,0	100,6	100,0
Авиатсионӣ	102,1	101,9	99,8	101,6	108,9	99,0

Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси: Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон / Агентии омори назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон. Солҳои 2011-2022.

Маълумотҳои ҷадвали 2 нишон медиҳанд, ки дар нақлиёт ба таври умумӣ тамоили пастравии нархҳои боркашонӣ дар ҳамаи намудҳои нақлиёт ба вучуд омадаанд.

Дар боркашонӣ тавассути нақлиёти автомобилӣ сатҳи устувори тарифҳои боркашонӣ ба даст омадаанд, ки ба вазъияти бозор молҳои истеъмолӣ ва ғайриистеъмолӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон таъсири мусбат расонидаанд.

Таҳлили умумии гузаронидашуда нишон медиҳанд, ки пешниҳоди маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ҳамон механизме гардидааст, ки тавассути он табдилдиҳии соҳавӣ ва минтақавии иқтисодӣ, бо назардошти мутобиқсозии он ба шароитҳои дохилӣ ва берунӣ, инчунин, ба шароити ҳамроҳшавӣ ба СУС ва зарурияти баландсозии сатҳи нерӯи транзитии Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошад.

3. Асосҳои методологӣ муайян карда шуда, принципҳои ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири ғайрифаъолияти он ба рушди иқтисодӣ бо назардошти тафсири муаллифии хусусиятҳои асосии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мураттаб карда шудаанд; ҳолати кунунӣ нишон дода шудааст ва тамоюлҳои дигаргунсозии сохтории бозори ғайрифаъолияти намудҳои нақлиёт ва хусусияти зуҳури муносибатҳои квазибозорӣ дар истехсоли ғайрифаъолияти инфрасохтори воситаҳои нақлиёт муайян карда шуданд.

Яке аз принципҳои асосии методологӣ он аст, ки инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ замина барои муносибгардонии (оптимизатсия) тақсимои захираҳои иқтисодӣ мебошад, мавҷуд набудани системаи нархгузории бозорӣ ба маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ имконият намедиҳад, ки нақшаи оптималии тақсимои захираҳои маҳдуди иқтисодӣ ба амал бароварда шаванд.

Аз ин хотир, дар тадқиқотҳои муаллиф чалби бахши хусусӣ ва ҳавасмандсозии ташаббусҳои хусусӣ барои сохтан, ғайрифаъолсозӣ ва рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мебошад, ки тавсифи мазмунии онҳо дар бисёрҷабҳагии он ифода меёбанд.

Муайян карда шудааст, ки дар қиёс бо равишҳои мавҷудаи таҳқиқ, шарҳи муаллиф имконият медиҳад, то нақши функцияҳои ҳудудии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири он ба рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ҳудуди мушаххас бо назардошти тавсифи махсусиятҳои майдони нақлиётӣ-инфрасохтории минтақа омӯхта шаванд (ҷадвали 3).

Ҷадвали 3. –Элементҳои таркибӣ, хусусияти ташаккул, усули танзим ва дараҷаи ҷолибияти сармоягузории элементҳои инфрасохтори нақлиёт (ИН)

Элементҳои таркибии ИН	Хусусияти ташаккули он ҳамчун:	Усули танзим	Дараҷаи ҷолибияти сармоягузорӣ
Роҳҳо (қитъаҳои замин, роҳ ва рӯйпӯши роҳ, роҳи оҳан); аэродромҳо	-монополияи табиӣ; -сармояи ҷамъиятӣ.	-танзими давлатӣ; -шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ.	Миёна (элементи устувори инфрасохтори нақлиётӣ)

Элементҳои таркибии ИН	Хусусияти ташаккули он ҳамчун:	Усули танзим	Дарачаи ҷолибияти сармоягузорӣ
Пулҳо, гузаргоҳҳо, эстакадаҳо	-монополияи табиӣ; -сармояи ҷамъиятӣ.	-танзими давлатӣ.	Паст (элементи устувори инфрасохтори нақлиётӣ)
Нақбҳо, галереяҳо	-монополияи табиӣ.	-танзими давлатӣ.	Паст (элементи устувори инфрасохтори нақлиётӣ)
Иншооти роҳ (аломатҳои роҳ, ҷароғаки роҳнамо, дастгоҳҳои танзими ҳаракат)	-сармояи ҷамъиятӣ.	-танзими давлатӣ.	Паст (элементи устувори инфрасохтори нақлиётӣ)
Ҳадамоти хизматрасонӣ ва нигоҳдории роҳҳо, ташкил ва идоракунии воситаҳои нақлиёт (анбуҳ)	-монополияи табиӣ; -сармояи ҷамъиятӣ.	-танзими давлатӣ; -шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ.	Миёна (элементи устувори инфрасохтори нақлиётӣ)

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Дар диссертатсия собит карда шудааст, ки инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз инфрасохтори нақлиётӣ бо он фарқ мекунад, ки охирин ба ғайр аз ҷузъҳои дар ҷадвали 3 овардашуда, боз корхона ва ташкилотҳои сервиси роҳ (нуқтаҳои таъмини сӯзишворӣ, хизматрасонии техникӣ ва ёрии техникӣ, меҳмонхонаҳо, алоқа), сервиси логистикӣ (нигоҳдорӣ ва коркарди борҳо), терминалҳои борӣ ва мусофирӣ, корхонаҳои нигоҳдории воситаҳои нақлиёт, хизматрасонии техникӣ ва таъмири онҳо, ташкилотҳои таъминкунандаи идораи ҷараёни ташкил ва идоораи ҳамлу нақл, нигоҳдорӣ ва экспедитсияи борҳо, интиқолҳои интермодалӣ ва мултимодалии борҳо ва мусофиронро дарбар мегиранд.

Дар диссертатсия инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун системаи “дурушт” дида мешавад, ки фазоро барои ҳаракат воситаҳои нақлиёт ташкил медиҳад, ки пайвандкунӣ (ҷудокунии) анбӯҳи воситаҳои нақлиёт ва таъмини ҳаракати бароҳат ва бехатарии онҳоро дар фазо ва вақт таъмин менамоянд. Дигар ҳамаи боқимонда ҷузъиёти инфрасохторӣ ба предмети логистика, ё хизматрасонии пулакӣ дохил мешаванд, ки метавонанд ба аутсорсинг дода шаванд. Ба ақидаи муаллиф, ченакҳои кори нақлиётӣ пешниҳодкардаи дигар муаллифон тавсифи кори нақлиётро дар бозори ҳамлу нақл медиҳад. Ҳамзамон, онҳо анбӯҳи воситаҳои нақлиётро ба вучуд оварда, кори инфрасохтори нақлиёти автомобилро нисбати пешниҳоди фазо барои ҳаракати воситаҳои нақлиёт ташкил мекунанд. Тавсифи сифатӣ ва миқдорӣ конфигуратсияи майдони инфрасохторӣ минтақа ҳаҷми анбӯҳи воситаҳои нақлиётро дар инфрасохтори нақлиётӣ пешакӣ барои вақти додашуда муайян менамоянд.

4. Омилҳое, ки хусусиятҳои фаъолияти бозори инфрасохтори нақлиёти автомобилро муайян мекунанд, бо ифшои мазмуни онҳо қайд карда, мунтазам пешниҳод мешаванд, ки ба мо имкон дод, то детерминант (муайянкунанда)-ҳои ташаккули бозори фаъолияти интиқолро асоснок

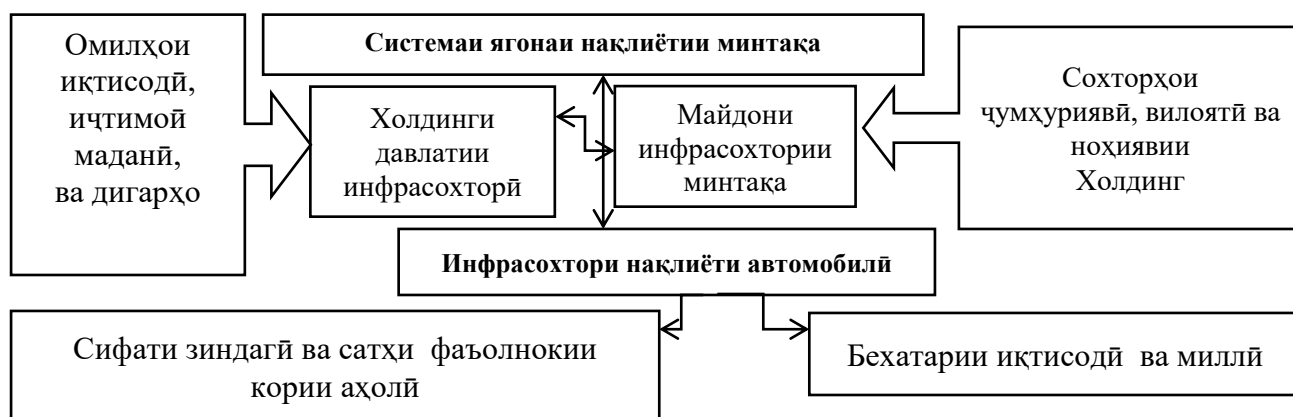
карда, инчунин, мавқеъ ва аҳамияти истехсолии фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар чараёни дигаргунсозии ҳудудии иқтисодиёт муқаррар карда шуданд; чанбаи прагматикии ташкили истехсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз нуқтаи назари арзёбии таъмини ҳудудҳо бо ин фаъолият ва омилҳое, ки тафовути ҳудудии онҳоро муайян мекунанд, инчунин, бо маълумот оид ба дараҷаи қобилияти гузарониши ҳудудии фаъолият ва хатарҳои мушаххас дар самтҳои татбиқи фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ нишон дода шудааст.

Дар диссертатсия муқаррар карда шудааст, ки гузарониши ҳудуд яке аз индикатори вазъи иқтисодӣ-нақлиётӣ-ҷуғрофӣ мебошад, ки дараҷаи контрактнокии ноҳия, минтақа ва ҷумҳуриро бо ҳудудҳои ҳамшафақ инъикос мекунад. Буришҳо ҳар қадар зиёд бошанд, ҳамон қадар масофаи миёни буришҳои ҳамшафақ камтар мешаванд.

Ифодаи миқдории гузарониши нақлиёти автомобилӣ нишондиҳандаи таносуби периметри ҳамин минтақа ба миқдори буришҳои сарҳадии он, ба миқдори роҳҳои бурандаи ин сарҳад мебошад. Мазмуни физикии он дар масофаи миёнаи (бо километр) миёни участкаҳои ҳамсарҳад ифода меёбад. Агар периметри минтақа, дар мавриди якхела будани миқдори буриш, ҳар қадар зиёд бошад, ҳамон қадар ин нишондиҳанда баланд ва минтақа ҳамон қадар пӯшидатар мегардад.

Натиҷаи ҳисобҳои ин нишондиҳанда дар тадқиқот ва ошкор сохтани кушодагии максималӣ, миёна ва пасттарини минтақа дар диссертатсия дар асоси усули таҳқиқи картографии ҳудуди ноҳияҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон гузаронида шудаанд.

Собит карда шудааст, ки инфрасохтори сарбастаи нақлиёти автомобилӣ ва мувофиқан, сарбастагии иҷтимоӣ-иқтисодии ноҳия бо мурури дуршавӣ аз маркази тири иҷтимоӣ-иқтисодии инкишоф зиёд мешавад, вале бо мурури дуршавӣ аз марказҳои минтақавӣ ва локалии консентратсияи фаъолиятҳои иқтисодӣ, сарбастагии ноҳияҳо афзоиш меёбанд.



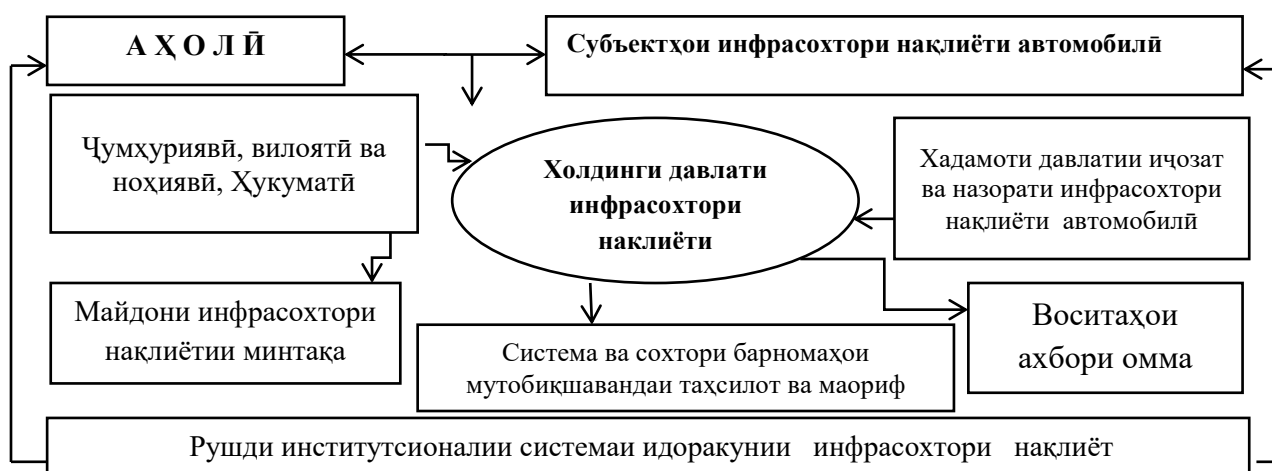
Расми 1. Амсилаи таъсири мутақобила нисбати амалӣ сохтани сиёсати рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон

Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси таҳқиқот

Муқоисаи фарқиятҳои минтақавии нишондиҳандаҳои гузаронандагии нақлиётӣ сатҳи ноҳия бо зонаҳои ҳудудӣ ба муаллиф имконият дод, ки як қатор

омилҳои ин ё он гуна таъсиррасонанда ба қимати нишондиҳанда муайян карда шаванд. Пеш аз ҳама, ин миқдори роҳҳое, ки контури зонаи минтақаро мебурад, ва шакли ин контур мебошанд. Одатан контурҳои кашанда, ки аз пеш тавассути роҳи бештари транзитӣ мебуранд, нишондиҳандаҳои пасти гузаронандагӣ доранд. Дар минтақаҳои кӯҳӣ, наздикӯҳӣ ва назди дарёӣ (дар шафати дарёҳои кӯҳӣ), инчунин, ноҳияҳои наздисарҳадӣ ва минтақаҳои доройи нишондиҳандаҳои баланди буриш, гузаронандагии пасти нақлиётӣ мушоҳида карда мешаванд (яъне ин ноҳияҳо нисбатан пӯшида, аз ҳам ҷудо мавҷудият мекунанд).

Дар диссертатсия муқаррар карда шудааст, ки мушкилоти соҳавӣ ва минтақавӣ рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз сабаби вуҷуд надоштани мақоми ягонаи ҳамоҳангсози идораи давлатӣ мебошад, ки қарорҳои онҳо дар таҳияи схемаи идора ифодад меёбанд, ки ҷузъҳои онҳо, яъне сохторашон имконият медиҳад манфиатҳои бизнес ва ҷомеа дар умум ба мувозинат оврада шаванд.



Расми 2. Схемаи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ

Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси таҳқиқот

Таҳлили дарёфтҳои назариявӣ ва тақмили таҷрибаи идоракунии соҳаҳои инфрасохтори иқтисодӣ дар заминаи сохтани холдингҳо ва самтгирии ҳадафманди ин иттиҳодияҳои соҳибкорӣ дар соҳаи идоракунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар тақмили институтсионалии ҳудудии абзори муносибатҳои ташкилӣ-иқтисодӣ нисбати ҳамоҳангсозии фаъолияти мақомоти идора дар мавриди ҳалли масъалаҳои хоҷагидорӣ- баҳрабардорӣ ва илмию техникийи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мебошанд.

Дар диссертатсия (расмҳои 1 ва 2) схемаи идоракунии рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ таҳия карда шудаанд, ки асоси онро институти “Холдинги инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ” ташкил намудаанд.

Ба ақидаи муаллиф, сохтори пешниҳодшудаи холдинги давлатӣ ба иваз намудани сохтори ташкилии мавҷудаи идораи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Вазорати нақлиёти Тоҷикистон равона карда шудаанд.

5. Тасвири типологии моделӣ дар бораи дараҷаи таъсири параметрҳои миқдорӣ ва сифатии истехсолии фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди ҳудудҳо дар асоси муносибати методӣ ба ташаккули

доираи инфрасохтори системаи нақлиётӣ дар ташкили кластерҳои ҳудудӣ ва соҳавӣ, ки аз ҷониби муаллиф ифода гардидааст, дода шудааст.

Истифодаи методологияи типологии пешниҳоди амсилавӣ ва таҳлили киёсии амсилаҳои гуногуни алоқаҳои рақобатӣ дар доираи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ имконият фароҳам сохтанд, то симои ягонаи сохтори институтсионалии типавии тавсифи ҳавасмандсозии рафтори рақобатии дар системаҳо озмунии чараёни созмондиҳӣ ва ғаёлсозии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, ки бо маблағгузори бучетӣ ба талабот ба сохтан ва баҳрабардорӣ намунаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ошкор карда шаванд.

Нишондиҳандаҳои арзёбии сифатии дар диссертатсия таҳиягардида дар ҷадвали 4 оварда шудаанд.

Ҷадвали 4 – Системаи нишондиҳандаҳои баҳодиҳии ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ

Нишондиҳандаҳои баҳодиҳии маҳсулоти инфрасохтори нақлиётӣ	Мундариҷаи нишондиҳандаҳо
1. Нишондиҳандаҳои қитъаҳои алоҳидаи инфрасохтор	Ҳаракати воситаҳои анбуҳи воситаҳои нақлиётро дар қитъаҳои алоҳидаи роҳ тавсиф медиҳад
-шиддатнокии ҳаракати нақлиёт, N , авт/соат ё авто/шабонарӯз	-шумораи автомобилҳое, ки дар як воҳиди вақт (соат, шабонарӯз) аз буриши кӯндаланги муайяни роҳ мегузаранд. Вобаста ба шиддати ҳаракат категорияи роҳи автомобилгард муқаррар гардида, муҳлати таъмири роҳ ва тадбирҳои ташкили ҳаракати нақлиёт интихоб карда мешавад.
-зичии анбуҳи нақлиёт, q -авт/км.	-таносуби шумораи воситаҳои нақлиёт ба воҳиди дарозии роҳ (одатан ба 1 км). Зичии анбуҳи нақлиёт дар роҳ бо таносуби шиддатнокии ҳаракат, шумораи хатти роҳ, суръати ҳаракат ва таркиби анбуҳи нақлиётӣ муайян карда мешавад.
-қобилияти гузарониши роҳ, P , авт./соат	-шумораи максималии автомобилҳое, ки метавонанд дар як воҳиди вақт аз қитъаи додашудаи роҳ ё умуман роҳ гузаранд. Қобилияти гузарониш нишондиҳандаи муҳимтарин дар тарҳрезии профили кӯндаланг ва элементҳои геометрии роҳ мебошад.
-сарбории роҳ; Q , т/сол, ё т/шабонарӯз	-массаи умумии борҳое, ки дар ин қитъаи роҳ ба ҳар ду самт дар воҳиди вақт ва воҳиди роҳ интиқол дода мешаванд. Нишондиҳандаи сарбории роҳ бештар барои баҳодиҳии коршоямии рӯйпӯши роҳ истифода мешавад.
-коэффитсиенти сарбориироҳ хангоми ҳаракат, Z	-таносуби шиддатнокии ҳаракат ба қобилияти гузарониши қитъаи роҳи автомобилгарди баррасишаванда. Ин нишондиҳанда яке аз нишондиҳандаҳои асосӣ дар ҳисоб кардани шумораи хатҳои ҳаракат ва андозаҳои элементҳои геометрии мебошад.
-суръати ҳаракат, V , км/соат	-нишондиҳандаи муҳимтаринисифатии кори роҳи автомобилгард ва ҳолати он. Вобаста ба мақсаду вазифаҳое, ки дар ҳалли онҳо нишондиҳандаи суръати ҳаракат истифода мешавад, суръати ҳаракат фарқ карда мешавад: ҳисобӣ; конструктивӣ; фаврӣ; истифодабарӣ; техникӣ; ҳисобии хангоми ташкили ҳаракат қабулшуда; оптималӣ; меъёронӣ.

Нишондиҳандаҳои баҳодихии маҳсулоти инфрасохтори нақлиётӣ	Мундариҷаи нишондиҳандаҳо
2. Нишондиҳандаҳои сифати майдони инфрасохтори ҳудудҳо	Сифати ташкили фазои ҳаракати воситаҳои нақлиётро дар як созмони муайяни ҳудудии истеҳсолот тавсиф медиҳанд
-шиддатнокии ҳаракат, N	Категорияи қитъаҳои роҳи майдони инфрасохтории ҳудудҳоро муайян менамояд (категорияҳои 1,2,3,4,5).
-дараҷаи азхуднамоии нақлиётӣ ҳудудҳо, F _{ос}	Таносуби дарозии роҳҳои автомобилгард (км) ба майдони ҳудудҳои инфрасохторӣ (км ²)
-сифати шабакаи нақлиётӣ, K _{сет}	Таносуби дарозии роҳҳо бо рӯйпӯши саҳт(км) ба дарозии умумии роҳҳо дар майдони инфрасохтории ҳудудҳо.
-транзитӣ будани майдони инфрасохторӣ, T _{транз}	Дарозии роҳҳои дар долонҳои байналмилалӣ ҷойгиршуда (км) ба дарозии умумии роҳҳо дар майдони инфрасохтории ҳудудҳо (км).
-модалнокии майдони инфрасохтории ҳудудҳо, M _{мод}	Шумораи намудҳои нақлиёте, ки инфрасохтори онҳо дар майдони инфрасохтории ин ҳудуд ҷойгир аст.
-коэффитсиенти Энгел, d	Таносуби дарозии роҳҳои майдони инфрасохторӣ ба решаи квадрати ҳосили майдон ва шумораи аҳолии ҳудуд.

Сарчашма: Красников А.Н. Закономерности движения на многополосных автомобильных дорогах. -Транспорт, 1988. -111 с.

Дар умум таҳлили гузаронидашудаи истифодабарии нишондиҳандаҳои дар чадвали 4 овардашуда механизми таъсири бозории талабот ва пешниҳодотро дар бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар шароити муносибатҳои квазибозорӣ нишон додаанд, ки қариб 85% сатҳи инкишофи иқтисодии ноҳияҳо ва некуаҳволии аҳолии онҳоро ифода мекунад.

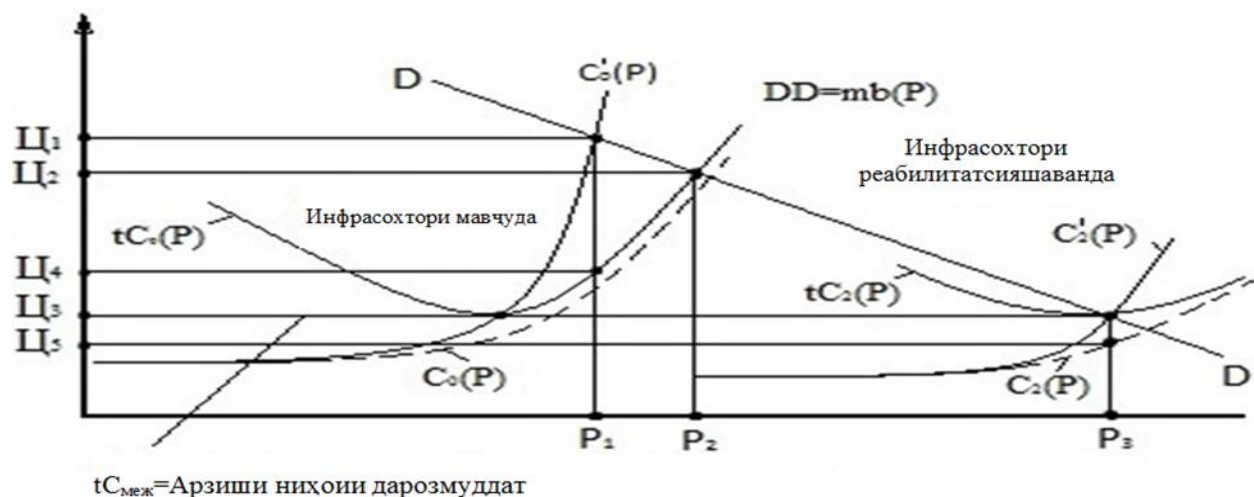
Механизми таъсиррасонии мутақобилаи талабот ва пешниҳодоти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ (расми 3) дар диссертатсия арзиши нисбии гузариш аз инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар мавриди ҳаҷми гуногуни гузариши анбӯҳи нақлиёт аз инфрасохтори нақлиётӣ муайян карда шудаанд.

Дар диссертатсия собит карда шудааст, ки ин механизм шароитҳои зерини фаъолияти инфрасохтори автомобилро пешбинӣ менамояд.

Якум, маълум аст, ки мувозинати анбӯҳи воситаҳои нақлиёт аз усули арзёбии арзишӣ, инчунин, аз категорияи роҳ вобаста ҳастанд.

Барои роҳи мавҷуда анбӯҳи воситаҳои нақлиёт (P – қобилияти гузаронандагии роҳ) ба P_1 , нархи он C_1 дар мавриди арзёбии арзиши ҳудудӣ, вале дар усули арзёбӣ тавассути арзиши умумии миёнаи анбӯҳи воситаҳои нақлиёт P_2 ва нархи он $-C_2$ мешаванд. Аз ин ҷо дар варинати дуюм дар мавриди васеъ намудани роҳ анбӯҳи воситаҳои нақлиёт то ба P_3 зиёд мешавад, вале нархи он то ба сатҳи C_3 , чун усули арзиши ҳудудӣ, инчунин, арзиши умумии миёна, кам мешавад.

Арзиши хоси сафар



Расми 3. Механизми таъсири мутақобилаи талабот ва пешниҳод дар бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ.

Дуюм, дар шароити идеалии ташкил (яъне дар мавриди даромадҳои доимӣ, нархҳои ягона ва шароитҳои устувори талабот) арзиши дарозмуддати аз ҳама беҳтар ва масъалаи инвестиция хеле равшан зуҳур меёбад: васеъсозӣ (ё тангсозии) инфрасохтор (роҳ) то андозае, ки алҳол нархи ба функцияи талабот мувофиқаткунанда ва арзиши ҳудудии кӯтоҳмуддат ба арзиши дарозмуддати ҳудудӣ баробар нашавад, бояд инфрасохтори нақлиётӣ васеъ карда шавад, яъне бояд инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ то ҳамон марҳилае васеъ карда мешаванд, ки қачхатаи талабот арзиши ҳудудии маҳсулотро дар давраи кӯтоҳмуддат ва дарозмуддат якдигарро набуранд.

Дар шароити мавҷуда тағйирёбии талабот ва арзиши инфрасохтори мавҷудай нақлиёти автомобилӣ то ҳамон сатҳи қобилияти гузаронандагӣ дар мавриди таҷдид васеъ карда шаванд; нарх, арзиши ҳудудии кӯтоҳмуддат, арзиши ҳудудии дарозмуддат ва арзиши умумии миёна бояд ба $Ц_3$ ва сатҳи тавозуннокии анбӯҳи воситаҳои нақлиёт P_3 ба даст оварда шавад.

Пардохти роҳ, ки барои пӯшонидани фарқияти миёни хароҷоте, ки истифодабарандагони инфрасохтор ба дӯш мегиранд ва ҳаҷми P_3 ва апрдохтҳои P_5 бояд ба ҳам баробар бошанд ($P_3 - P_5$). Ҳамин тавр, пардохти зарурӣ ё фарқи миёни хароҷот ва пардохтҳои барои истеъмолкунандагони маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ P_3 дар шароити оптималии инфрасохтори нақлиётӣ бояд ба ифодаи зерин баробар бошад:

$$T(P_3) = [(F_2 + C_2(P_3)) : P_3] - (C_2(P_3)) : P_3 = F_2 : P_3,$$

Ба тарзи дигар, дар мавриди шароити оптималии ташкили истеҳсолот пардохти муқарраршуда (зиёда аз хароҷоти нигоҳдорӣ ва таъмири инфрасохтор, ки бояд аз ҳисоби бучети давлатӣ пӯшонида мешаванд) бояд ба хароҷотҳои доимии роҳ (аз ҷумла, фоизи сармоя) баробар ба тамоми анбӯҳи воситаҳои нақлиётгақсимшуда, бояд баробар бошанд.

Сеюм, бояд гуфт, ки дар мавриди шароити идеалии ташкили истифодабарии методи арзёбии арзиши ҳудудии кӯтоҳмуддат ҳамавақт ба тақсимои оптималии захираҳо оварда мерасонад ва ҳамин тавр, ба андозаи

оптималии анбӯҳи воситаҳои нақлиёт дар инфрасохтори нақлиётӣ ва нархи оптималӣ ба маҳсулоти он оварда мерасонад.

Қайд гардидааст, ки дар мавриди рақобати носолим (бе коррупсия), яъне квазирақобат, потенциали даромади иловагӣ корхонаҳои инфрасохтори нақлиёти автомобилро метавонад ҳавасманд созад, ки дар ҳаҷми истеҳсоли инфрасохтори нақлиётӣ доим мушоҳида карда, ҳаҷми анбӯҳи нақлиёти бароянда барои ба даст овардани шароити муносиби хизматрасонӣ ба анбӯҳи нақлиёт муайян карда мешаванд.

Ҳамзамон, дар диссертатсия собит карда шудааст, ки истифода бурдани арзиши ҳудудии кӯтоҳмуддат дар мавриди маҳдудсозии ихтиёрии қобилияти гузаронандагии воситаҳои нақлиёт ҳатман ба ташкили нисбатан ратсионалии истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ё ба ташкили тақсимооти беҳтари захираҳо оварда мерасонанд.

Мушкилии асосӣ дар муайян кардани шакли андоза ё категорияи роҳ ва кафолати он, ки инфрасохтори оптималии нақлиёти автомобилӣ аз нуқтаи назари иқтисодӣ нисбатан ратсионалӣ истифода бурда мешаванд, мебошад. Дар ин ҷо аз ҳама муҳим нисбат ба он ки, кӣ фоида мегирад ва кӣ хароҷотро пардохт мекунад, тақсимооти беҳтари захираҳо мебошад, аввалин ба масъалаҳои фоидаи иқтисодӣ, дуюм ба масъалаи литимизатсияи тақсимооти захираҳо тааллуқ мегиранд. Вазифа аз он иборат аст, ки саҳеҳ бояд хароҷотҳо барои васеъ намудани анбӯҳи воситаҳо нақлиёти бароянда нисбати фоида аз афзоиши қобилияти гузаронандагии инфрасохтор дар участкаи додашуда ба тавозун оварда шаванд, инчунин, кафолати он, ки инфрасохтори нақлиётӣ оптималӣ нисбатан фоиданок истифода бурда мешаванд, дода шаванд. Он чизе, ки ба хароҷоти васеъсозии анбӯҳи воситаҳои нақлиёт дахл дорад, он аст, ки бояд вазъияти васеъсозии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дида баромада шавад, чунки мубодилаи табиӣ миёни хароҷот барои инфрасохтор ва хароҷотҳои инфиродӣ ба ҳаракат вучуд дорад; дар ин маврид аз ҳама судманд қачхатаи арзиши ҳудудии дарозмуддат мебошад, ки ҳамзамон қачхатаи банкшагирии ҳаҷми зарурии кори инфрасохтори нақлиёти автомобилро ташкил медиҳад.

Дар диссертатсия муқаррар карда шудааст, ки қачхатаи арзиши ҳудудии дарозмуддат мубодилаи ниҳоии хароҷоти инфрасохтори нақлиётӣ ва хароҷоти инфиродиро барои истифодаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ифода мекунад. Он чизе, ки ба фоида аз зиёдшавии ҳаҷми анбӯҳи барояндаи воситаҳои нақлиёт тааллуқ дорад, дар ин маврид беҳтар аст аз функсияи талаботи вобаста ба зиёдшавии воҳиди қобилияти гузаронандагӣ истифода шавад, яъне қобилияти гузаронандагии ҳудудии участкаи додашудаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ истифода бурда мешавад.

Собит карда шудааст, ки ҳамаи ин қонуниятҳо дар участкаи алоҳидаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ зухур мекунад, аз ин хотир барои арзёбии сифати истеҳсоли маҳсулоти майдони инфрасохтории минтақаҳо бояд диққати асосӣ ба нишондиҳандаҳои гурӯҳи дуюм (ҷадвали 4) дода шаванд, чунки онҳо ҳолаи ташкили истеҳсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро дар майдони минтақавии ташкили истеҳсолот ифода мекунанд.

6. Тадбирҳои дастгирии давлатии таҷдиди сохтори истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси татбиқи принципҳои шарикии давлат ва бахши хусусӣ бо мақсади баланд бардоштани аҳамияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар ташаккули иқтисодии транзитии кишвар пешниҳод шуданд.

Таҳлили дар диссертатсия гузаронидашудаи силсила мураттаб ва гурӯҳбандии роҳ ба функсияҳо ва стандартҳои техникий истеҳсолоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ асос меёбад, ки бояд ба тамоми талаботҳои истифодабарандагони инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҷавобгӯӣ бошанд. Дар сохтори бавҷуд омадаи идораи инфрасохтор кӯшиши гузаронидани системаи гурӯҳбандии роҳ ҳамгирӣ ва ҳамоҳангсозии идораи роҳҳои магистралӣ ва деҳотӣ ба шабакаи роҳҳои кишвар ба амал бароварда шудаанд.

Системаи гурӯҳбандии роҳҳо, ки муаллиф пешниҳод кардааст дар асоси тавсифи ҳаракати воситаҳои нақлиёт ва талаботҳои вобаста ба ҳамлу нақли бор ва мусофирон ба амал бароварда шудаанд. Ин ба мақомоти идораи инфрасохтори нақлиётӣ кӯмак мерасонад, то шабакаи беҳтари роҳ сохта шавад, ки аз ҳама беҳтар ба вазифаҳои сиёсати нақлиётӣ ва зарурати иҷтимоӣ-иқтисодии ҷомеа ва зиёдунии дараҷаи ҳамгирии системаи нақлиётӣ мувофиқат мекунад.

Таҳлили гурӯҳбандии мавҷудаи роҳ нишон дод, ки онҳо итифодакунандаи пурраи тағйиротҳое, ки дар солҳои истиқлолият дар соҳаи хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ ба вучуд омаданд, нестанд. Аз ин хотир, дар диссертатсия зарурати таҳияи системаи силсиламуратаби се компонентаи роҳ ба вучуд омад, ки он ба функсияҳои асоси роҳ, ки хосияти артериалӣ, коллекторӣ ва даромадгоҳӣ доранд, пешниҳод карда шуданд.

Ҳадаф, функсия ва вазифаҳо ва хусусияти хоси идоракунии шаклҳои алоҳидаи силсиламураттаби роҳ, ки дар диссертатсия таҳия карда шудаанд дар ҷадвалҳои 5 ва 6 оварда шудаанд.

Ҷадвали 5 –Системаи иерархияи тақмилдодашудаи роҳ

	Роҳҳои артериалии ҷумҳуриявӣ	Роҳҳои коллектории минтақавӣ	Роҳҳои фаъии маҳаллӣ
1. Ҳадаф	ҳаракатнокӣ	робитавӣ	таъминидастрасӣ
2. Вазифаҳо	-таъмини ҳаракати нақлиёти автомобилӣ; -ҳаракати нақлиёт ба масофаҳои дур; -ҳаракати нақлиёти ҷамъиятӣ дар шоҳроҳҳо; -боркашонӣ.	-таъмини ҳаракат дар ҳудуди муайян; -таъмини дастрасӣ ба роҳҳои артериалӣ; -дастрасии мустақим ба минтақаҳои иқтисодӣ (саноатӣ); -дастрасӣ ба нақлиёти ҷамъиятӣ.	-дастрасии мустақим ба заминҳои кишоварзӣ; -ҳаракати пиёдагардон.
3.Идоракунии	-ҳаракати нақлиёт ба масофаҳои хеле дур; -ҳаракати байналмилалӣ ва минтақавӣ (аҳамияти давлатӣ).	-робита бо роҳҳои артериалӣ; -робитаи кӯчаҳои шаҳр бо роҳҳои асосӣ; -дастрасӣ ба марказҳои иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ.	-дастрасӣ ба моликияти хусусӣ; -дастрасӣ ба нуқтаҳои дохили маҳал.

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Чадвали 6. – Иерархия, тасниф ва идоракунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ

Иерархияи роҳ	Назорати маъмурӣ	Таснифи роҳҳо	Дарозии роҳ, км.
1. Роҳҳои ҷумҳуриявӣ	Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон	1. Роҳҳои байналмилалӣ 2. Роҳҳои байниминтақавӣ 3. Ҳамагӣ	3213,56 109,58 3323,14
2. Роҳҳои байниминтақавӣ	Раёсати минтақавии роҳҳо	1. Роҳҳои байниминтақавӣ 2. Роҳҳои маҳаллӣ, ки дарозашон зиёда аз 25 км аст 3. Ҳамагӣ	1307,39 1549,09 2856,48
3. Роҳҳои маҳаллӣ	Раёсати маҳаллии роҳҳо	1. Роҳҳои фаръии ҷумҳуриявӣ 2. Роҳҳои фаръии 3. Ҳамагӣ	363,59 7597,80 7961,38
Ҳамагӣ:			14141

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Дар диссертатсия масъалаи сохтмони роҳи автомобилгард дар минтақаи Помири Шарқӣ бо мақсади азхуд намудани захираҳои табиӣ ин минтақа ва дар ин замина таҳия намудани ҷойҳои кории нав ва ҷойгиркунии корхонаҳои алоҳидаи саноати истихроҷ ва коркард асоснок карда шудаанд.

Помири Шарқӣ минтақаи васеъи кишвар бо захираҳои бойи табиӣ мебошад, ки аз сабаби вучуд надоштани инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба тариқи зарурӣ азхуд карда нашудаанд. Алоқа бо ин минтақаи кишвар фақат аз тарафи Хоруғ бо шоҳроҳи Хоруғ-Мурғоб- сарҳади Қирғизстон амалӣ карда мешаванд.

Хусусияти хоси таъсири ташкили инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди минтақаҳои ояндадор аз нуқтаи назари инкишофи ҳам аз лиҳози предмет (ин метавонад функцияҳои алоҳидаи минақавӣ ё таносуби онҳо бошад), ва ҳам аз лиҳози объекти таҳқиқот (шакли гуногуни ноҳияҳо, минтақаҳои алоҳида) мебошанд (чадвали 7).

Чадвали 7 – Хусусияти таъсири инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди ҳудудҳо

Хусусияти таъсиррасонӣ	Бартарихо ва самарои таъсири инфрасохтори нақлиёт
Мустақим	1. Камшавӣ/афзоиши хароҷоти истеҳсоли маҳсулот. 2. Паст/баландшавии самарои кори корхонаҳои маҳаллӣ. 3. Рушд/маҳдудияти ҳаракатнокӣ, имкониятҳои фароғатии аҳоли, робитаҳои иҷтимоӣ. 4. Васеъ кардан/маҳдуд намудани ҳамкориҳои байниминтақавӣ
Ғайримустақим	Афзоиши истеҳсоли маҳсулоти минтақавӣ. Баробар кардани дараҷаи рушди ҳудуди минтақа. Беҳтар намудани фазои сармоягузорӣ. Баланд бардоштани фаъолнокии инноватсионӣ. Ҳавасманд гардонидани рушди интенсивии соҳаҳои бо ҳам алоқаманд. Баланд бардоштани самаранокии истифодаи дигар омилҳои истеҳсолот; зиёд кардани имкониятҳои бозор барои истифодаи онҳо. Ташаккули талаботи умумӣ.

Хусусияти таъсиррасонӣ	Бартарихо ва самараи таъсири инфрасохтори нақлиёт
Аз рӯйи давомнокӣ	1. Таъсири дарозмуддат: конё гардонидани талаботи соҳибкорӣ ва аҳоли ба хизматрасонии босифати нақлиётӣ; афзоиши даромади андоз аз мавҷудияти инфрасохтори нақлиётӣ; дастраснамоии аҳоли ба ҷойи кор; пешниҳод (дастраснамоӣ)-и маҳсулот ба аҳоли. 2. Таъсири кӯтоҳмуддат: таъсири коҳиш ё зиддиафзоиши харочот; конё гардонидани эҳтиёҷоти аҳоли ба сафар бо мақсадҳои гуногун дар вақтҳои муайяни сол.
Аз рӯйи тарзи таъсиррасонӣ	1. Таъсири эндогенӣ: беҳтар намудани робитаи нақлиётии корхонаҳо ва аҳоли; баланд бардоштани ҷолибияти сармоягузори минтақа ва ҳамчун ҷойи истиқомати доимӣ. 2. Таъсири экзогенӣ: дохил намудани минтақа ба муносибатҳои байниминтақавии иқтисодӣ ва ҳоричӣ.
Аз рӯйи сатҳи таъсиррасонӣ	1. Сатҳи маҳаллӣ –рушди интиқоли дохилӣ, васеъ кардани бозорҳои маҳаллӣ, афзоиши талабот ба тичорат, афзоиши ҳаракатнокии аҳоли. 2. Сатҳи минтақавӣ – тавсеаисоҳибкорӣ, зиёд намудани имкониятҳои ташаккули агломератсия; ҳаракатнокии аҳоли ва беҳтар намудани таъминоти кадрӣ корхонаҳо. 3. Сатҳи миллӣ – таъмини амнияти миллӣ, тамомияти арзии кишвар, фароҳам овардани имкониятҳо барои васеъ намудани соҳибкорӣ, ҳаракатнокии аҳоли ва сармоя.

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Дар таҳқиқоти диссертатсионӣ функцияҳои минтақавии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар самти методӣ нишон дода (ва дақиқ карда) шуда, андозаи таъсири онҳо ба рушди маҳал бо усулҳои арзёбии омории муайян карда шудаанд. Аз ин ҷо таъсири масъалаҳои нақшдоштаи (демографӣ, ҷойгиршавии аҳоли, иҷтимоӣ ва иқтисодӣ) минтақаҳо ба рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ гузориши нави масъалаи таҳлил ва арзёбии таъсири ташкили инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди маҳал мебошад, ки бевосита, ғайримустақим, нисбати вақт, тарз ва сатҳи таъсиррасонӣ ифода меёбад.

Лаҳзаҳои ниҳоят муҳим дар мавриди арзёбӣ намудан тавассути усули комплексӣ номгӯӣ нишондиҳандаҳои мебошанд, ки дар арзёбии дараҷаи таъсири инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳо мебошанд, ки дар чадвали 8 таҳлили вобастагии дарози роҳ аз омилҳои ифодакунандаи рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон (нисбати коэффисиенти детерминатсияи ислоҳшуда) оварда шудаанд.

Нишондиҳандаҳои дар омили расмии вучуд дошта, ки рушди минтақаҳо ифода мекунанд ба гурӯҳҳои зерин дохил карда шудаанд: нерӯи демографии минтақа, нишондиҳандаи ҷойгиршавии минтақавии аҳоли, нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоии минтақа ва нерӯи истеҳсолӣ-иқтисодии минтақа.

Барои ҳалли ин масъала дар рафти таҳқиқот тартиби муайян кардани омилҳои ва нишондиҳандаҳои муҳим ва арзёбии дараҷаи таъсиррасонӣ ва таъсири мутақобилаи онҳо ба воситаи коэффисиенти детерминатсия R^2 пешниҳод карда шудаанд (чадвали 8).

Чадвали 8 – Ҳамбастагӣ ва вобастагии байниҳамдигарии дарозии шабакаи роҳҳои автомобилгард (y) ва омилҳои рушди иҷтимоию иқтисодии минтақаҳо (x,c,z,f) (аз рӯйи коэффитсиенти тасҳеҳшудаи детерминатсияи R²)

Нишондиҳандаҳо (омилҳо)			Минтақаи Ҳисор	Минтақаи Рашт	Минтақаи Сӯғд	Минтақаи Бохтар	Минтақаи Кӯлоб	Минтақаи ВМКБ
Иқтидори демографӣ	Шумораи аҳоли	X1	1,000	0,759	0,574	0,250	0,241	0,386
	Суръати афзоиши аҳоли	X2	0,010	0,024	0,048	0,040	0,055	0,537
	Афзоиши табиӣ аҳоли	X3	0,243	0,147	0,254	0,009	0,007	0,009
	Таваллуд	X4	0,350	0,461	0,216	0,001	0,049	0,000
	Фавт	X5	0,069	0,041	0,152	0,065	0,121	0,094
Кўчонидани худудии аҳоли	Майдони худуд	C1	0,831	0,097	0,086	0,003	0,079	0,602
	Зичии аҳоли	C2	0,225	0,065	0,016	0,004	0,012	0,439
	Майдони кишт	C3	0,558	0,663	0,016	0,473	0,516	0,803
Омилҳои рушди иҷтимоию минтақаҳо	Музди миёнаи моҳонаи меҳнат	Z1	0,025	0,002	0,387	0,277	0,019	0,029
	Муассисаҳои таълимӣ	Z2	0,740	0,624	0,520	0,236	0,244	0,287
	Муассисаҳои тандурустӣ	Z3	0,511	0,799	0,413	0,305	0,024	0,080
	Ҳаҷми савдои чакана	Z4	0,410	0,170	0,478	0,143	0,010	0,403
	Ҳаҷми хизматрасонии пулакӣ	Z5	0,629	0,531	0,414	0,016	0,001	0,499
	Ҳаҷми хизмати маишӣ	Z6	0,678	0,025	0,243	0,087	0,022	0,191
Иқтидори иқтисодӣ	Ҳаҷми истеҳсолоти маҳсулоти саноатӣ	F1	0,043	-	0,088	0,660	0,415	-
	Ҳаҷми маблағгузори асосӣ аз ҳисоби ҳамаи манбаъҳои маблағгузорӣ	F2	0,214	0,001	0,104	0,013	0,144	0,018

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф аз рӯйи натиҷаҳои тадқиқот тартиб дода шудааст.

Дар диссертатсия нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳо, ки ба рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ таъсир мерасонанд, таҳқиқ гардида (чадавли 9), вобаста ба таносуби сатҳи рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ва сатҳи инкишофи инфрасохтори нақлиёти автомобили ноҳияҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон гуруҳбандӣ кард шудаанд (чадавли 10).

Чадвали 9 – Натиҷаҳо ва нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоию иқтисодии минтақа, ки ба онҳо инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ таъсир мерасонад

Намуди натиҷа	Хусусияти натиҷа	Нишондиҳандаи натиҷа
Рушди соҳибкорӣ дар минтақа	Беҳтар намудани вазъияти иқтидори соҳибкории минтақа, афзоиши сатҳи фаъолнокии соҳибкорӣ	-афзудани шумораи корхонаю ташкилот дар минтақа; -афзоиши корхонаҳои хурду миёна ба ҳар ҳазор нафар аҳоли; -афзоиши шумораи ба тичорати хурд ва миёна машғулбуда дар корхона.

Намуди натиҷа	Хусусияти натиҷа	Нишондиҳандаи натиҷа
Сатҳи маблағгузорӣ ва фаъолнокии инноватсионӣ	Афзоиши иқтисодии маблағгузорӣ ва фаъолнокии сармоягузорию воқеӣ дар минтақа	-ҳаҷми маблағгузорӣ ба сармояи асосӣ; -ҳаҷми маблағгузорию молҳо, корҳо ва хизматрасониҳо; -сатҳи хароҷоти инноватсионӣ дар корхонаҳо.
Ҳамгироии иҷтимоию иқтисодии минтақаҳо	Сатҳи баробарсозии дараҷаи иҷтимоӣ-иқтисодии рушди минтақаҳо	-ҳиссаи маҷмӯи маҳсулоти минтақа; -ҳаҷми молу хизматрасониҳои воридотӣ ба минтақа; -нишондиҳандаҳои муҳоҷирати аҳоли.
Сатҳ ва сифати зиндагонии аҳоли	Сатҳи қонеъ гардондани эҳтиёҷоти моддӣ ва иҷтимоии аҳоли	-шумораи аз ҷиҳати иқтисодӣ фаъоли аҳоли; -дараҷаи шуғл ва даромади пулии аҳоли.
Сатҳи таъминотӣ бо хизматрасонии иҷтимоӣ	Ташаккули таъминоти бучетии системаҳои маориф, ниғадорию тандурустӣ ва таъминоти иҷтимоӣ	-ҳаҷми пардохтҳои андоз; -даромади бучети муттаҳидшуда ба ҳар сари аҳоли.
Рушди ҳамкорию байниминтақавӣ	Рушди робитаҳои байниминтақавӣ	-ҳаҷми интиқоли бору мусофирон; -муҳоҷирати меҳнатӣ.

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф дар асоси натиҷаҳои тадқиқот тартиб дода шудааст.

Ҷадвали 10 – Типологияи минтақаҳо вобаста ба таносуби сатҳи рушди иҷтимоию иқтисодӣ ва сатҳи истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи Ҷумҳурии Тоҷикистон

Сатҳи рушд	Ҳудудҳои дорой сатҳи баланди рушди иҷтимоию иқтисодӣ	Ҳудудҳои дорой сатҳи миёнаи рушди иҷтимоию иқтисодӣ	Ҳудудҳои дорой сатҳи пасти рушди иҷтимоию иқтисодӣ
Ҳудудҳои дорой сатҳи баланди истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ	Гурӯҳи ноҳияҳои шимолӣ	Мавҷуд нест	Мавҷуд нест
Ҳудудҳои дорой сатҳи миёнаи истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ	Гурӯҳи ноҳияҳои Ҳисор	Гурӯҳи ноҳияҳои Кӯлоб ва Бохтар	Гурӯҳи ноҳияҳои Зарафшон ва Рашт
Ҳудудҳои дорой сатҳи пасти истифодабарии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ	Мавҷуд нест	Мавҷуд нест	Гурӯҳи ноҳияҳои Кӯҳистони Бадахшон

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф дар асоси натиҷаҳои тадқиқот тартиб дода шудааст.

Ба гурӯҳи яқум ноҳияҳои дохил шудаанд, ки дар онҳо маҷмӯи маҳсулоти минтақавӣ ба сари аҳоли аз сатҳи миёнаи маҷмӯи ҳамаи ноҳияҳо бештар ҳастанд. Ба ин гурӯҳ ноҳияҳои вилояти Суғд дохил шудаанд (дар ин ҷо МММ ба сари аҳоли зиёда аз 5 ҳазор сомонӣ).

Ба гурӯҳи дуҷум ноҳияҳое дохил гардиданд, ки дар онҳо МММ ба сари аҳоли дар ҳудуди аз 4,5 то 5 ҳазор сомони роиш ташкил намудаанд. Ба ин гурӯҳ ноҳияҳои вилояти Хатлон дохил гардиданд. Ва ба гурӯҳи сеҷум ноҳияҳое ворид шуданд, ки МММ ба сари аҳоли аз 4,5 ҳазор сомони роиш аст. Ба ин гурӯҳ ноҳияҳои тобеъи ҷумҳур ва ВМБК дохил гардидаанд.

Ҳамин тавр, дар натиҷаи сегментикунонӣ вобастагии дидашавандаи миёни сатҳи МММ ба сари аҳоли ва рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон муайян карда шудаанд (ҷадвали 11).

Ҷадвали 11 – Натиҷаҳои ҳисоби коэффитсиентҳои коррелятсия ва муодилаҳои регрессияи бисёркаратаи вобастагии МММ ба ҳар сари аҳоли аз зичии шабакаҳои нақлиёти автомобилӣ ва роиш охани Ҷумҳурии Тоҷикистон

Вилоятҳои маъмурӣ	Шумораи ноҳияҳо	Зичии шабакаи нақлиёти автомобилӣ, км/ҳаз. км ² (Z ₁)	Зичии шабакаи роиш охан, км/ тыс.км ² (Z ₂)	МММ ба ҳар сари аҳоли, ҳазор сомони/нафар (У)
ВМБК	7	42,3	-	3,6
Хатлон	23	209,5	18,7	4,1
Суғд	11	135,5	6,3	4,9
НТҶ	14	156,6	5,4	3,6

Сарчашма: маълумоти мухтасар аз маълумоти сарчашмаи ибтидоӣ (Замимаи 1).

Таҳлили дастрасии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ноҳияҳои кишвар нишон доданд, ки инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар умум дар Ҷумҳурии Тоҷикистон пурра оптималӣ нестанд, онҳо дар сатҳи эволютсияи босуръат қарор доранд, ки хусусияти пурра созмонёбандагӣ доранд, ки ба рушди азхудкунии минтақаҳои кӯҳӣ ва рушди иқтисодиёти онҳо мусоидат мекунанд.

Ҳамин тавр, сифати рушди минтақавии иқтисодии ноҳияҳоро вобаста аз сифати системаҳои ҳудудӣ-нақлиётӣ ноҳияҳои кишвар тавассути коэффитсиенти Энгел амсиласозӣ намуда, натиҷаҳои дар ҷадвали 11 овардашуда ба даст омадаанд:

1) беҳтар сохтани сифати зиндагӣ аз ҳисоби кам кардани хароҷотҳои каммаҳсули аҳоли, афзоиш додани мутаҳаррикии сермаҳсул бо ҳадафҳои иҷтимоӣ-фарҳангӣ;

2) беҳтар сохтани вазъияти макроиқтисодӣ (рушди МММ / ММД), паст кардани борғунҷоиши МММ/ММД ва хароҷотҳои нақлиётӣ истеъмолкунандагони маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ минтақаҳо ва кишвар дар умум.

Мутобиқ ба нишондиҳандаҳои тавсифии дар диссертатсия муқарраршуда дар матритсаи идоракунии, идораи минтақавии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун ҷузъи инфрасохтори иқтисодиёти кишвар ҷорӣ намудан ва рушди ҳам инноватсия ва ҳам технологияҳои беҳамторо дар равандҳои ташкилӣ-иқтисодӣ дар минтақаҳои дараҷаи паст, миёна ва баланд пешбинӣ мекунанд (расми 4).

		Сатҳи рушди инфрасохтори нақлиёти минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон		
		Паст	Миёна	Баланд
ТЕХНОЛОГИЯИ ТАҚМИЛ	ИННОВАТСИОНӢ	Ташаккули системаи ҳавасмандгардонии ҷорӣ намудани технологияҳои инноватсионии рушд. Машварати идоракунӣ ва технологӣ.	Паҳн кардани технологияҳои инноватсионии дастрас тавассути иттилоотони васеи аҳолии минтақа	Татбиқи барномаҳои инноватсионии техникӣ ва технологӣ, фондҳои инноватсионӣ барои рушди объектҳои инфрасохтори нақлиёт дар минтақа
	НОДИР	Модернизатсияи институтсионалии идоракунии худуди дорои зичии баланди аҳоли ва хусусиятҳои иҷтимоию фарҳангии худудҳо	Таъсиси сохторҳои ташкилӣ ва идоракунӣ аз рӯи намуди «оператори майдони инфрасохтор» – ҳамчун корхонаи истеҳсоли хизмати инфрасохтори нақлиёт	Истифодаи методикаҳои идоракунӣ тавассути «Майдонҳои инфрасохторӣ» аз рӯи намуди модели виртуалии «воқеияти иловагӣ»

Расми 4. Матритсаи идоракунии тадбирҳо оид ба ҳавасмандгардонии рушди инфрасохтори нақлиётӣ

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

7. Асосҳои концептуалии таъмин намудани шаклҳои инноватсионӣ ва механизмҳои рушди истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси принципҳои ҳамгирӣ ва диверсификатсияи маҳсулот бо назардошти аутсорсинг ва бенчмаркинг дар истеҳсоли фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо системаҳои гуногуни барпо намудани раванди интиқол таҳия гардидаанд.

Баланд бардоштани фоиданокии минтақавии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси ҷорӣ намудани механизмҳои ташкилӣ-иқтисодӣ ва рушди онҳо дар асоси дар оянда баланд сохтани рақобатпазирии инфрасохтори минтақавии нақлиёти автомобилӣ ва худӣ ноҳияҳои кишвар, ҳам дар бозори ҳамлу нақли дохилӣ ва берунӣ мебошанд.

Бо мақсади ояндабинӣ ва арзёбии нерӯи имкониятҳои фаъолиятҳои бурунмарзии кишвар дар диссертатсия Стратегияи “Тоҷикистон - кишвари тарнзитӣ” пешниҳод карда шудааст.

Дар заминаи ин ҳисобҳо амсилаи эквивалентии таҳия намуда муаллиф ҷойгир карда шудаанд, ки ба гузоришҳои назариявии теоремаи Хекшер – Олин асос меёбанд, ки мегӯяд ҳар як кишвар молҳои омили интенсивии худро содир мекунад, ки дар он омилҳои барзиёди истеҳсолӣ дорад ва ҳамон молҳоро ворид менамояд, ки дар истеҳсоли онҳо омилҳои зарурӣ надорад.

Инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар заминаи сохтани майдони мувофиқ барои рушди алоқаҳои нақлиётӣ иқтисодӣ, ба рушди афзалияти нисбии минтақа мусоидат мекунад.

Дар диссертатсия вазъияти системаҳо ва равандҳои асосӣ нисбати нигоҳдории инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ (ҷадвали 12), инчунин ташаккули ташабус барои ҷалби бахши хусусӣ ба қори инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон (ҷадвали 13) оварда шудаанд.

Чадвали 12 – Ҳолати системаҳо ва равандҳои асосии нигоҳдории роҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон

Раванд ё система	Ҳолат	Қимат
Корҳои таъмири, ки санҷишро тақозо мекунанд	Идома дорад, аммо маълумот на ҳамеша барои таҳияи барномаҳои солона дар баъзе минтақаҳо истифода мешавад	Бояд идома ва тақвият дода шавад, ки дар шакли васеъ дар пешниҳодоти солона пешниҳод карда шаванд
Расмиёти калкулятсия маълум доништа шудааст	Аз рӯи ахбороти экспертон барои ҳама ҳисобҳо истифода мешаванд	Бояд барои муайян кардани меъёри ягона дар ҳар як минтақа ё корхонаи истифодабарии роҳ (КИР) истифода шаванд. КИР-ҳо инчунин бояд вақт ва сатҳи маҳсулнокии худро бодикқат назорат кунанд, то тартиби ҳисобкунии тағйирёфта пешниҳод карда шавад ва вазъияти воқеиро муаррифӣ намояд
Назорати сифат (ченкунии сифати иҷроӣ кори нигоҳдории роҳ)	Дар як сол 3-4 маротиба гузаронида мешавад. Ҳангоми иҷроӣ бодикқат он воситаи муфиди назорат аст, аммо айни замон маълумоти бозғатимод дар бораи ин чорабиниҳо мавҷуд нест	Ҳамчун воситаи муфиди назорат хизмат мекунад, агар системаи дигари баҳодихиёи иҷроӣ қормуқаррар нагардад (масалан, омӯзиши солонаи ҳолати сифат)
Мониторинги партови таҷҳизот ва баҳисобгирии қайдҳо	Ин система қаблан вучуд дошт, вале ҳоло ҳуб муаррифӣ нашудааст	Барқарор бояд кард, зеро он дар идоракунии захираҳои таҷҳизот ва дарки арзиши нигоҳдории роҳ воситаи муҳим мебошад
Анҷоми бо муваффақияти қор	Ин система қаблан вучуд дошт, аммо ҳоло дар бисёре аз КИР-ҳо муаррифӣ нагардидааст	Барқарор бояд кард, зеро он дар идоракунии захираҳои таҷҳизот ва дарки арзиши нигоҳдории роҳ воситаи муҳим мебошад
Банақшагирии шабакаи роҳ	Дар ҳолатҳои махсус ба амал меояд. Раванди мазкур ҳанӯз заминаи систематикӣ надорад	Ба кумаки шарикони рушд ниёз дорад
Банақшагирии хизматрасонии техникаи роҳ	Иҷро мегардад, аммо ин раванд содда аст, систематикӣ нест ва механизм дар иҷроӣ амалҳои навбати аввал камбудӣ дорад	Беҳдошти раванди идоракунии босамар зарур аст
Тадақиқи ҳолати роҳ	Иҷро намешавад	Барои банақшагирии қорҳои нигоҳдорӣ ва барқарорсозӣ зарур аст
Инспексияи нигоҳдории роҳ. Ин азназаргузаронии нигоҳдории роҳ тӯли тамоми сол хоҳад буд	Айни ҳол гузаронида мешавад, вале ба қадри кофӣ нест	Барои баланд бардоштани самаранокии барномаи нигоҳдории роҳ, махсусан сифати қори иҷрошуда зарур аст
Пойгоҳи додаҳо доир ба нарх	Вучуд надорад. Системаи расмӣ ҳисоб истифода бурда мешавад	Муқаррар намудани нархҳои воқеӣ, инчунин муайян намудани имкониятҳои беҳтар намудани қорабиниҳои роҳдории бахши хусусӣ ва давлатӣ зарур аст
Раванди харид (аз ҷумла раванди тендер)	Ҳоло раванди тендер барои лоиҳаҳои молиявии маҳаллӣ истифода намешавад	Муқаррар намудани тендер барои харид ҳангоми таъмири капиталӣ ва лоиҳаҳои нигоҳдории даврии роҳҳо зарур аст

Сарчашма: Аз қониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Чадвали 13 – Ташаббусхое, ки ба чалби бахши хусусӣ ба корҳои инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон нигаронида шудаанд

Проблемаҳо	Тадбирҳо барои бартарафсозии онҳо
<p>1. Муайян намудани барнома ва бучети мувофиқи корҳои ояндаи роҳдорӣ, инчунин намуди хизматрасониҳои зарурӣ</p>	<p>Системаи додани шартнома бояд сабабҳои таъхир ва дурнамои рушдро муайян кунад. Ба Вазорати нақлиёт лозим аст, ки бахши роҳдориро аз нав дида баромада, проблемаҳоеро, ки дар 10-15 соли наздик дучор мешаванд, ошкор ва роҳҳои ҳалли онҳоро муайян намояд. Бо вучуди ин, бояд эътироф кард, ки танҳо якчанд пудратчиён барои иҷрои корҳои асфалтпӯшӣ малакаи кофӣ доранд ва аксар танҳо қодиранд, ки корҳои ҳамворкунии чуқуриҳои роҳ ё бетонрезиро босамар иҷро намоянд. Гарчанде, ки ин аллақай қисман эътироф шудааст, шартномаҳои таъмири капиталӣ одатан маҷмӯи корҳои мазкурро дар бар мегиранд. Барои шартномаҳои нигоҳдории даврӣ чудо кардани корҳои ночиз, аз қабилӣ таъмири чуқуриҳо, пӯшонидани тарқишҳо аз корҳои азнавсозӣ муфид хоҳад буд, то пудратчиёни хурдтар тавонанд корҳои ночизро анҷом диҳанд ва пудратчиёни босаводтар корҳои профилиро иҷро намоянд. Корҳои дигар, аз қабилӣ профиликунии роҳҳои шағалпӯш ва канори роҳ, метавонанд аз ҷониби пудратчиёни дигар анҷом дода шаванд. Онҳое, ки дар объект таҷҳизот доранд.</p>
<p>2. Муайян намудани ҳамаҷонибаи имкониятҳои зарурӣ барои иҷрои кор вобаста ба талабот ба мавҷудияти таҷҳизот ва қувваи корӣ</p>	<p>Таҳияи нақшаи миёнамуҳлат, ки самтҳои оянда, эҳтиёҷот (навьӣ пудратчиён ва хизматҳои заруриро дар бар мегирад)-ро дар робита ба роҳҳо, интизориҳои онҳо дар муҳити қорӣ оянда барои хизматҳои пешниҳодшуда (пудратчиён, мушовирон ва ғ.) талаб менамояд.</p>
<p>3. Гурӯҳи вазифаҳои хизматрасонӣ, ки ба корҳои хурд дохил карда мешаванд (рӯйпӯш, иншооти канори роҳ ва иншооти сунъӣ)</p>	<p>Бояд корҳоро тавре ба роҳ монанд, ки имкониятҳои иҷрои саноатӣ ба назар гирифта шаванд. Ин маънои онро дорад, ки масалан, як пудратчиё барои таъмири омодагӣ ва дигаре барои профилактикаи рӯйпӯши роҳ истифода гардад. Қатъиян риоя кардани ин талаботдалели он аст, ки ширкатҳои беҳтарин намудҳои мураккабтари корҳоро иҷро карда метавонанд. Азбаски корҳои механиконидашуда барои таҷҳизот маблағгузори калонро талаб мекунад, ин шартномаҳо низ бояд калонтар бошанд ва ҳатто дар муҳлати миёна садҳо километр профилро дар бар гиранд.</p>
<p>4. Раванди хуб ба роҳмондашудаи харид, ки имкониятҳо, таҷриба ва амалияи татбиқро ба назар мегирад</p>	<p>Ин барои рушди боварӣ ба саноат ва таъмини боварии соҳаи сохтмон барои рушд зарур аст.</p>
<p>5. Раванди беҳтаргардидаи харид ва интиҳоб</p>	<p>Равандро чунон бояд муқаррар намуд, ки он чунон кушода ва мувофиқи меъёрҳо бошад, то ки мавҷудияти пудратчиёни ботаҷриба, қобилиятнок ва камхарҷ барои интиҳоби ҳар як қарордодро таъмин намояд.</p>
<p>6. Тадбирҳои шартномавӣ, ки рушди имконотиинкишофи пудратчиёро ҳавасманд менамоянд</p>	<p>Рушди бахш тавассути фароҳам овардани муҳити хуб (ниг. бандҳои 1 то 5 дар боло) ва мукофотонидани шахсоне, ки метавонанд пешниҳодоти муассир намоянд. Бандҳои 1 то 5 метавонанд ин имконро фароҳам оранд, инчунин чалби пудратчиён бо ҳаҷми зиёди иҷрои кор (аз ҷиҳати молиявӣ ва дарозии зиёди роҳ), таъмин намудани пешпардохтҳо ва ғ.</p>

Проблемаҳо	Тадбирҳо барои баргарафсозии онҳо
7.Кори корфармо ва пудратчӣ тибқи ҳуҷҷатҳои шартномавӣ	Имкониятҳои назорат ва фаҳмиши шартномаҳо ва мушаххасот дар доираи қувваи кори мавҷуда бояд муайян карда шаванд. Пудратчиёни ба воситаи «ассотсиатсияи пудратчиён» пешниҳодшуда низ бояд ҳамин тавр намоянд. Аммо захираи берунаро, ки дар шартнома нишон дода шудааст, аз рӯи он номгӯй пурсидан зарурат надорад, агар танҳо онҳо ба пардохти кори иловагӣ омода нестанд.
8. Таҷҳизот ва ҳайати кормандони коршоям. Пеш аз ба пудратчӣ додани огохинома дар бораи моликияти қитъа бояд таҷҳизотро аз назар гузаронид. Назорат бояд қатъӣ бошад.	Мушаххасоти кор бояд талаботи минималиро барои таҷҳизот, махсусан дар он ҷое, ки сифати таҷҳизот шубҳанок аст, равшан нишон диҳад. Масалан, гузоштан ва фишӯрдани асфалтобетон, фишӯрдани корҳои заминӣ ва дигар қабатҳои роҳсозӣ ва ғ. Пудратчиён бояд дар бораи ҷӣ гуна анҷом додани кор, санҷишҳое, ки онҳо бояд анҷом диҳанд ва ҷӣ гуна баҳисобгирӣ намоянд, пешниҳод кунанд.
9. Назорати қатъӣ аз болои сифати кори иҷрошуда таъмин карда шавад	Проблема дар он аст, ки шартҳои кор мавҷуданд, вале дар майдонҳои сохтмонӣ ва нигоҳубини роҳҳо риоя карда намешаванд.

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Бояд гуфт, ки системаи идораи таҳия, хизматрасонӣ ва нигоҳдории инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ гузаронидани ислоҳоти институтсионалиро дар соҳа тақозо менамоянд.

Ин маънои онро дорад, ки ташкили нигоҳдорӣ ва речаи кор бояд комилан ба шароити фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мувофиқат кунад ва ба шароити нав мутобиқ бошад. Аз ин хотир дар диссертатсия собит карда шудааст, ки раванди мутобиқшавии сохторҳои мавҷудаи ташкил ва идораи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ба шароити фаъолияти холдинго давлатии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ мувофиқат мекунанд, ки дар якҷанд марҳила амалӣ кунонида мешаванд.

Дар марҳилаи аввал бояд ширкатҳои дочки то ба миқдори 20 воҳид майдони инфрасохторӣ, ки аз 600 то 750 км роҳ хизмат расонида мешавад, расонида шаванд.

Дар марҳилаи дуюм холдинг бояд тадбирҳои инкишофи дар марҳилаи аввал ба даст овардари коркард ва мустаҳкам намояд; корхонаҳои фаръиро ба ҷамъиятҳои саҳомӣ табдил созад, аз шартномаи нигоҳдории инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар заминаи нархҳои бақайдгирифташуда ба як километри роҳ маҷмӯи корҳои нигоҳдории ҷории инфрасохтор истифода бурда шаванд.

Дар марҳилаи сеюм бояд: корхонаҳои фаръии холдинг ғайридавлатӣ кунонида шаванд ё корҳои вобаста ба нигоҳдории ҷорӣ, зимистон ва ҳолатҳои фавқулотда нисбати ҳар як қитъаи роҳ ба баҳши хусусӣ дар асоси шартнома ба муддати то се сол дода шаванд; дастгоҳ ба иҷора гирифта шаванд вазъияти онҳо дар ҳолати хуб нигоҳ дошта шаванд, мансабҷадвали корхона фаръӣ дар сатҳи 10 кас дар як корхона муқарра карда шаванд.

Дар сохтори нави ташкилӣ дастгоҳҳо дар миёни корхонаҳои фаръии холдингӣ тақсими карда мешаванд, ки захираҳои маҳдуд барои идоракунии судманд, хизматрасонӣ, нигоҳдорӣ ва таъмири инфрасохтори нақлиёти

автомобилиро доранд. Ҳисобҳои муаллиф нишон доданд, ки барои азхуд намудани ҳаҷми корҳои мавҷуда камаш чор корхонаи хурд барои таъмини коршоямии дастгоҳи тамоми холдинги инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ заруранд, ки онҳо дар қисматҳои зерини кишвар ҷойгир карда мешаванд:

- шаҳри Душанбе – корхонаи фаръии холдинг дар минтақаи Ҳисор;
- Рашт, Хоруғ – бо якҷанд участкаҳои истифодабарии роҳҳо;
- Кулоб, Бохтар – корхонаҳои фаръи холдинг дар вилояти Хатлон;
- Хӯҷанд – хизматрасонии ширкатҳои фаръии вилояти Суғд.

Ҳамин гуна корхонаҳои хурд метавонад молиқони судманди техникаи истифодабарии роҳ ва масъули баҳрабардории онҳо бошанд. Ин корхонаҳои хурд имконияти васеи гирифтани дастгоҳ ба лизинг доранд.

Самти дигари ислоҳоти сохтории институционалии идораи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон озмоиши материалҳои роҳу сохтмонӣ мебошанд. Идораи сифати кор ва расонидани хизмат яке аз самтҳои муҳими ислоҳоти сохтории ташкили идоракунии раванди истеҳсолоти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон дар шароити гузариш ба системаи холдингии ташкили идоракунӣ мебошад.

Дар диссертатсия собит карда шудааст, шартҳои муҳими баланд бардоштани ғоиданокии истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ истифодаи шакл ва механизмҳои инноватсионии истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар заминаи аутсорсинг ва бенчмаркинг хароҷоти истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошад.

Муқаррар карда шудааст, бенчмаркинг ҳамчун абзори идоракунӣ нисбат ба дигар абзори идоракунӣ хусусиятҳои хоси худро дорост (ҷадвали 14).

Ҷадвали 14 – Таъсироти муқоисавии воситаҳои менеҷменти стратегӣ

Мавзӯ	Таҳқиқоти бозор	Таҳлили рақобатпазирӣ	Бенчмаркинг
Ҳадафи асосӣ	Таҳлили истеҳсолот, бозорҳои истеъмолӣ, сегментҳо ё дастрасии молҳо	Таҳлили стратегияҳои рақобатпазирӣ	Таҳлили он ки чӣ, чаро ва чӣ гуна ширкатҳои пешсаф ё бомуваффақият рақобаткунандаро ташкил менамоянд
Маркази диққат	Талаботи истеъмолкунанда	Стратегияҳои рақобатӣ	Таҷрибаи тичоратӣ, ки талаботи фармоишгарро қонеъ мегардонад
Объекти таҳлил	Мол ва хизматҳо	Стратегияҳои рақобатӣ	Таҷрибаи тичоратӣ, ки талаботи фармоишгарро қонеъ мегардонад
Сарчашмаҳои иттилоот	Истеъмолкунандагон	Таҳлили истеҳсолот	Пешвоёни тичоратӣ ва рақибон

Муаллиф собит намудааст, ки шартҳои истифодабарии судманди бенчмаркинг дар мавриди таҳияи стратегияи инкишофи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ алоқамандии ҳамгироёна мебошад. Таъсиррасонии ҳамгироёна ҳамчун раванди ба ҳам наздикшавӣ ва баҳамгузаранда ҷузъҳои зерсистемаҳои

иқтисодии гуногуни сатҳи минтақавӣ ва маҳалии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дида мешавад.

Аз ин хотир, таҳлили дар диссертатсия овардашуда нишон медиҳад, ки ташкили сохтори холдинги давлатӣ барои фаъолият намудани он ҳамчун сохтори тижоратӣ дар заминаи принципҳои шарикии давлатию хусусӣ мутобиқ карда шудаанд.

Ҷадвали 15 – Намунаҳои тавсияшавандаи шартномаҳои консессионӣ дар инфрасохтори нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон

Номи консессия	Мавзӯи шартнома	Мӯҳлат	Бозгашти сармоя
Консессия бо чамбоварии мустақим	-сохтмон, таҷдид; -маблағгузории муштараки хароҷоти капиталӣ; -нигоҳдорӣ ва таъмир, ташкили чамбоварии пардохт;	Вобаста ба давраи ҳаёти объект	Пардохти роҳкироии истифодабарандагон Пардохти дастрасӣ аз ҷониби консессионер;
Консессия бо ҳаққи консессор	-таҳияи ҳуҷҷатҳои лоиҳавӣ, корҳои заминсозӣ, омода намудани ҳудуди сохтмон;	20 – 30 сол	Пардохти истифодабарӣ барои нигоҳдорӣ;
Шартномаи сармоягузории дарозмуддат	-сохтмони системаҳои идоракунӣ;	10 – 15 сол	Пардохти сармоягузорӣ (баргашти сармоя, ҷарима ва мукофотпулӣ)
Оператор шартнома	-нигоҳдорӣ ва таъмир; -ташкили системаҳои чамбоварии пардохт		
Созишномаи сармоягузорӣ дар марҳилаи пеш аз лоиҳавӣ	-таҳияи ҳуҷҷатҳои пешазлоиҳавӣ ва лоиҳавӣ	То 4 сол	Ҷубронпулӣ аз ҷониби консессионер

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Ҷадвали 16 – Трансформатсияи ҳуқуқи моликият ба моделҳои шарикии давлат ва баҳши хусусӣ дар инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон

Шакли моликият	Шакли шарикии давлат ва баҳши хусусӣ
Моликияти давлатӣ	1. Системаи шартномавӣ: -шартномаҳо оид ба хизматрасонӣ ва корҳои аз ҷиҳати иҷтимоӣ аҳамиятдошта, инчунин таҳвили маҳсулот ва маводи гуногун; -қарордодҳо оид ба хизматрасонии техникӣ; -шартномаҳои идоракунӣ; -шартномаҳои иҷора (лизинг). 2. Шартномаҳои консессионӣ ва шаклҳои ба онҳо алоқаманд: -шартномаи тақсими маҳсулот; -шартномаи сармоягузорӣ; -консессияҳо. 3. Дигар намудҳо вобаста ба дараҷаи ширкати давлат, шаклҳои ташкилӣ ва ғ.
Моликияти хусусӣ	-иштироки саҳҳомӣ ё ҳиссагии соҳибкорӣ ва давлат дар лоиҳаҳои муштараки консессионӣ

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

Муаллифи дар заминаи гузаронидани таҳлили таҷрибаи хориҷии истифодабарии шаркати давлатӣ-хусусӣ муқаррар намудааст, ки яке аз намудҳои ояндадори алоқамандии давлат ва бизнеси хусусӣ шартномаи концессионӣ мебошад, ки татбиқи он дар инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ кишвар Ҷазираи мултипликативӣ муайянро ба вуҷуд меорад.

Бояд гуфт, ки вобаста ба ҳамин дар таҳқиқот стратегияи ҷалби бахши хусусӣ ба нигоҳдории инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар доираи шарикӣ давлатӣ-хусусӣ таҳия карда шудаанд, ки тадбирҳои пешниҳоднамудаи муаллиф дар ҷадвали 17 оварда шудаанд.

Ҷадвали 17. – Стратегияи ҷалби бахши хусусӣ ба хизматрасонии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар доираи шарикӣ давлат ва бахши хусусӣ

Тадбирҳо	Мундариҷаи тадбирҳо
<p>1. Ҷалби пудратчиёни хусусӣ ба қор</p>	<p>Сектори хусусии соҳаи сохтмони маҳаллӣ дар Тоҷикистон акнун инкишоф меёбад. Иқтисодии бахши хусусии саноати сохтмонӣ ба рушд ниёз дорад, ки он бояд давра ба давра амалӣ шавад.</p>
<p>-шартномаҳои нигоҳдории роҳҳо дар асоси иҷрои қорҳо</p>	<p>Чунин шартномаҳо барои нигоҳдории тариқи эксперименталӣ (дар асоси пудратӣ) барои нигоҳдории баъзе қитъаҳои роҳҳои ҷумҳуриявӣ, ки бо нақшаи хурд маҳдуд гардидаанд, оғоз кардан мумкин аст. Дар баробари ин кӯшиш кардан мумкин аст, ки сохтори ин гуна шартномаҳо (ва фаҳмонида додани Ҷазираи онҳо) бо намояндагони соҳаи сохтмон, дар байни роҳбарон Ҷазираи тарафи пудратчиён ва Ҷазираи тарафи давлат як қатор семинарҳо гузаронида шавад. Дар асоси натиҷаҳои мусбати чунин фаъолиятҳои эксперименталӣ фармоишгар метавонад меъёр ва стандартҳои ин шартномаи нигоҳдориро дар ҳолати зарурӣ бо мақсади идомаи он бо ҳамон схема тағйир диҳад. Инчунин дар асоси чунин шартнома нақшаи таъмири қорро тартиб додан мумкин аст, то ки баъдтар ин намуди нигоҳдории дар дигар роҳҳои ҷумҳуриявӣ ба муддати 4-5 сол татбиқ шавад. Минбаъд, дар асоси таҷрибаи гирифта параметрҳои нигоҳубини қорҳои роҳҳои ноҳиявиро ҳамчун эксперимент дар асоси ин намуди шартнома муайян кардан мумкин аст.</p>
<p>-тақмили иқтисодии пудратчиён; -пас аз тақассуи пудратчиён;</p>	<p>Қарорҳои ташкилоти пудратӣ метавонад пас аз тақассуи пудратчиён (яъне пешниҳоди тақассуи пудратчиён пас аз тендер) пешбинӣ карда шавад. Вазъияти имрӯзаи соҳаи сохтмони Тоҷикистонро ба назар гирифта, пас аз тақассуи пудратчиёнро оид ба қорҳои содда қорӣ кардан лозим аст. Бо зиёд кардани андозаи шартнома бо мақсади ҷалби пудратчиёни хориҷӣ барои қорҳои муштарак, бояд дар баробари пас аз тақассус, инчунин азнавтақассус (яъне пеш аз тендер пешниҳоди маълумоти тақассусӣ) гузаронид. Инчунин ба фармоишгар тавсия дода мешавад, ки расмиёти азнавтақассусиро барои гузаронидани тендерҳои байналмилалӣ қорӣ намояд.</p>

<p>-банақшагирии зерпудратӣ; -бастабандии шартномаҳо.</p>	<p>Фармоишгар инчунин метавонад ҳангоми банақшагирии корҳои зерпудратии зарурӣ аз бастабандии шартномавӣ истифода барад, хусусан вақте ки пудратчӣ ширкати хориҷӣ бошад ва арзиши шартнома аз 20 млн. доллар зиёд бошад. Ин усул ба пудратчиёни маҳаллӣ интиқол додани дониш ва технологияро кумак карда, иқтисодии онҳоро меафзояд. Дар баробари ин, фармоишгар бояд корҳои зарурии зерпудратӣ, бахусус дар шартномаҳоеро, ки ба маблағи зиёда аз 20 млн. доллар аст, таъмин намояд.</p>
<p>2. Корҳои нигоҳдорӣ бо ҷалби пудратчиён (аутсорсинг)</p>	<p>Шумораи зиёди шартномаҳои аутсорсинг мавҷуданд (яъне ҷалби пудратчӣ аз берун), аммо ду намуди шартномаҳо бештар маъмуланд:</p>
<p>-шартномаи муқаррарӣ (анъанавӣ)</p>	<p>Чунин шартномаҳои нигоҳдории роҳҳо ба арзиши харҷномавии як воҳид (км, км²) асос ёфтаанд. Дар инҳол кори иҷрошаванда дар шартнома пешакӣ бояд нишон дода шавад ва корхонаҳо барои кори иҷрошуда музд мегиранд. Ҳаҷми корро ташкилоти пудратӣ то бастании шартнома зиёд ё кам карда метавонад. Дар шартномаҳои муқаррарӣ озодии интихоби усули кор кам ё тамоман нест, чун пудратчӣ тамоми раванди технологиро пешакӣ ба нақша мегирад. Ин намуди шартнома дар рафти кор ҷорӣ намудани усулҳои нави ғайринақшавиро қатъиян маҳдуд карда, вале ба сарфаи хароҷот ёрӣ мерасонад, ба коллективи корхона, коргарон ғайри маорад, самаранокӣ ва сифати корро баланд мебардорад.</p>
<p>-шартномаҳои ба иҷрои кор асосшуда</p>	<p>Шартномаҳои ба иҷрои кор асосшуда ва аутсорсинг усули санҷидашуда мебошанд. Мувофиқи чунин шартнома ширкати пудратӣ мақсади ниҳони кор (масалан, сифати баландии роҳ)-ро муайян карда, танҳо баъд аз он дар рафти кор роҳи беҳтарини расидан ба ин мақсадро муайян менамояд. Пас, танҳо меъёрҳои сифат, ҳадафҳо ва нақшаи тақвимии кор пешакӣ муайян карда мешаванд ва усулҳои навро аллақай дар раванди кор ҷорӣ кардан мумкин аст, зеро шартномаи ба иҷрои кор асосшуда ба натиҷаи бомуваффақияти кор нигаронида шудааст, он ба пудратчӣ имкон медиҳад, то усулҳои навоҷорро ҷорӣ намояд, ки ин сифати корро хеле беҳтар мегардонад.</p> <p>Усули асосии иҷрои кор усули «ҷамъбасти кор» мебошад. Бо ин усул нигоҳдории роҳҳо ба қисмҳои гузаронида мешавад, ки меъёрҳои сифат муқаррар карда мешаванд ва натиҷаи дилхоҳ нишон дода мешавад. Пардохт – пас аз анҷоми ҳар як марҳилаи кор. Муҳлати шартнома ба муддати дарозтар. Агар сифати кор ба стандартҳои муқарраршуда мувофиқ наояд, онгоҳ аз музди ҳармоҳа маблағи муайян гирифта мешавад.</p>

Сарчашма: Аз ҷониби муаллиф тартиб дода шудааст.

8. Таъсири оид ба таъсис ва татбиқи системаи мониторинги истеҳсоли маҳсулот аз фаъолияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва пешгӯии онҳо бо истифода аз воситаҳои бенчмаркинг ва технологияҳои геодиталлотӣ, ки имкон медиҳад, то ҷаҳони ягонаи иттилоотии

иштирокчиёни бозори маҳсулоти инфрасохтори ҳамаи намудҳои нақлиёт ташаккул ёбад, тартиб ва пешниҳод карда шудаанд.

Тадқиқотҳои муаллиф собит намуданд, ки нақши муҳим дар идораи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва паст кардани хатари соҳибкорон дар ин соҳа пешбинӣ намудани анбӯҳи воситаҳои нақлиёт доранд, яъне пешбинӣ намудани анбӯҳи воситаҳои нақлиёти оянда дар доираи вақт ва участкаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз абзори бенчмаркинг ва технологияҳои геоинформатсионӣ мебошанд.

Методикаи оптималикунонии дурнамои дар диссертатсия пешниҳодшуда шакли пешбиникунии ҳармоҳаро дорад, ки ба маълумотҳои гузаштаи истеъмоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ асос меёбад ва он ҳаҷми ҳаракатро барои таъмин намудани талабот дар марҳилаи як ё ду моҳи оянда нишон медиҳад.

Тафсири расмӣ вазъияти бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар шакли амсилаи риёзии обективӣ дар диссертатсия асоснок карда шудаанд:

$$Y(t) = X(t) + U(t) + E(t),$$

дар ин ҷо $Y(t)$ – сатҳи талабот дар бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиётӣ;

$X(t)$ – ҷузъи детерминатсияшуда, ки шакли функцияи аналитикии ифодакунандаи тамоили қатори динамикиро дорад;

$U(t)$ – ҷузъи сиклӣ, тавсифи амсилавии вариатсияи даврӣ ва квазидаврии падидаи таҳқиқшаванда;

$E(t)$ – ҷузъи тасодуфи вобаста ба комплекси омилҳои муҳит.

Дар заминаи ҳисобҳои аналитикии гузаронидашуда амсилаи бисёромила бо истифода аз усули таҳлили коррелятсионӣ-регрессионӣ ба даст оварда шудаанд, ки дараҷаи баланди эътимоднокии апроксиматсияи маълумотҳои ҳисоботиро дорад.

Ин амсила ба истифодаи миқдори камтарини омилҳои таъсиркунанда асос меёбад, ки он хеле оддӣ барои истифода буда, имконияти ба таври ғаврӣ гузаронидани ҳисоботҳои аналитикӣ ва ояндабиниро, бо мурури ворид шудани маълумотҳои оморӣ дорад.

Амсилаи бисёромилаи дар диссертатсия ба дастовардашуда, ки барои ояндабинии талабот дар бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ намуди зерин дорад:

$$Y(t) = a_0(t) + a_1(t)X_1(t) + a_2(t)X_2(t) + a_3(t)X_3(t) + a_4(t)X_4(t) + a_5(t)X_5(t).$$

дар ин ҷо $Y(t)$ – сатҳи пешбинишудаи талабот ба хизматрасонӣ инфраструктураи нақлиёт;

$X_1(t)$ – дурнамои ҳаҷми маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ;

$X_2(t)$ – дурнамои инвеститсия ба сармояи асосӣ;

$X_3(t)$ – дурнамои арзиши фондҳои асосӣ;

$X_4(t)$ – дурнамои миқдори кормандон;

$X_5(t)$ – дурнамои даромади миёна ба сари аҳоли;

a – параметри дурнамо дар муодилаи регрессионӣ.

Дар амалия ин амсила дар маълумотҳои шохроҳи истифодаи пулакии “Душанбе-Чанок” коршоямии он тафтиш карда шуданд, ки дар он натиҷаи мусбат доданд.

Ҳамин тавр, амсилаи перспективи татбиқи лоиҳаҳо дар соҳаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бояд ба сохтани шароит барои баланд бардоштани диққатҷалбкунандагии инвеститсионии он бояд равона карда шаванд.

Тадбирҳои зарурӣ дар ин самт аз инҳо иборат мебошанд:

-паст кардани меъёри андоз дар мавриди андозбандии объектҳо ва системаҳои инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ;

-баланд намудани дастрасии захираҳои кредитӣ барои амалӣ сохтани лоиҳаҳои инфрасохторӣ аз ҳисоби субсидияи як қисми меъёри фоиз аз ҳисоби маблағҳои буҷаи давлатӣ, инчунин, додани кафолатҳои давлатӣ барои гирифтани воситаҳои қарзӣ;

-додани кафолатҳои давлатӣ барои ҷалб намудани маблағгузори ба лоиҳаҳои диққатҷалбкунанда барои сармоягузори ҳам дохилӣ ва ҳам хориҷӣ;

-мусоидат дар ташкили консорсиум ва дигар шаклҳои иттиҳодияи инвесторҳо барои маблағгузори намудани лоиҳаҳои сармояталаб, аз ҷумла, бо иштироки сармоягузори хориҷӣ;

-васеъ намудани истифодаи пулакии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо мақсади пӯшонидани хароҷотҳои мувофиқи истифодабарии инфрасохтор.

Амалӣ намудани ин тадбирҳо имконият медиҳанд, ҳаҷми маблағгузори чорабинии барномаҳои асосӣ барои сохтмони инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ аз ҳисоби буҷаи давлатӣ ба андозаи то 15-17% кам карда шаванд.

ХУЛОСА

Таҳқиқоти гузаронидашуда имкон дод, ки хулоса ва тавсияҳои зерин таҳия карда шаванд:

1. Барои муайян кардани моҳияти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ равиши назариявӣ дар асоси таъсири пешрафти илмию техникӣ ва нақши инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар рушди минтақаҳо тавассути мафҳуми фазои ҳаракати воситаҳои нақлиёти автомобилӣ таҳия шудааст, ки муносибати байни субъектҳои ташаккул (давлат) ва истифодабарии он (бизнес ва аҳоли) таҷассум карда, татбиқи онҳо ба ҳар як субъекти муносибати байниҳамдигарӣ самараи иҷтимоию иқтисодӣ меорад; таҳияи типологияи ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста ба сатҳи таъсири омилҳои ҳудудӣ, хусусият ва самти таъсир ба нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоию иқтисодии минтақаҳо; гурӯҳбандии ноҳияҳо аз рӯи сатҳи қобилияти гузарониши нақлиётӣ-инфрасохторӣ ва кушодагӣ (қобилияти васеъ кардани фазои муфид барои ҳамкориҳои байни ноҳияҳо дар системаҳои ҳудудӣ, баланд бардоштани ҳаракатнокии ҳудудии аҳоли, баланд бардоштани сатҳу сифати зиндагӣ, рушди системаи пешниҳоди хизматҳои иҷтимоӣ, маишӣ ва тичоратӣ ба аҳоли) [З-М].

2. Ҷудо намудани нақши истисноии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун омил мустақили рушди иқтисодӣ аниқ кардани хусусиятҳои асосии

мафҳуми истилоҳи «маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ»-ро дарбар мегирад [3-М, 5-М].

Дар тадқиқоти диссертатсионӣ зери мафҳуми инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ фазои ҳаракат ҳамчун шабакаи воқеии нақлиётӣ (шабакаи роҳҳои оҳан, автомобилгард ва аэродромҳо; пулҳо, эстакадаҳо ва нақбҳои, ки ба сохтори онҳо хизмат мерасонанд) фаҳмида мешавад, ки барои амалисозии интиқол дар намуди қатори гиреҳҳо ва камонҳо онҳоро пайваस्तкунанда ва барои ҳар як элемент хусусиятҳои ба худ хосбуда истифода мегардад.

Инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ системаи элементҳои фазоӣ ифодаёфта, аз ҷумла, шабакаи нақлиётӣи конфигуратсияи муайяне мебошад, ки барои амалисозии интиқол бидуни ба назар гирифтани объектҳои ташкилӣ ва хизматрасонӣ барои таъмини қори самараноки нақлиёт, ки объектҳои логистика ва бозори хизматрасонии тичоратӣ мебошанд, истифода мешаванд.

Дар чунин мафҳум инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ҳамчун заминаи бунёдии ташаккули система, ҳамчун ҷузъи функционалии истеҳсолот ва сохтори системаи нақлиётӣ амал мекунад, дорои хусусияти комплексфарӣ ва муттаҳидкунанда мебошад, ба сифати заминаи меъёрӣ барои ҳалли масъалаҳои муносибгардонии хароҷот ва натиҷаҳои фаъолият, идоракунии рушд ва ҷойгиркунии истеҳсолот баромад карда, асоси рушди таҳаввулотӣ-азнавистеҳсолкунии иқтисодӣ буда, рафтори омилҳои истеҳсолотро муайян менамояд ва роҳбалади моҳияти равандҳо ва субъектҳои инноватсионии иқтисодӣ кишвар мебошад. Бар хилофи равишҳои мавҷуда, тафсири мо имкон медиҳад, ки нақши аҳамияти ҳудудии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири он ба рушди иҷтимоӣ иқтисодии ҳудуди муайян ба назардошти хусусиятҳои хоси ташаккули нақлиётӣ-инфрасохторӣ, усули танзими онҳо ва дараҷаи ҷолибияти сармоягузори минтақа амиқтар омӯхта шавад.

3. Барои таҳлил ва ташҳиси таъсири омилҳои минтақавӣ ба ташаккули сохтор ва хусусиятҳои инфрасохтори нақлиёти автомобилӣи ҳудуд равиши методӣ таҳия шудааст: сохтори дарахтмонанд, гузаронандагӣ, мудавварӣ, модалнокӣ ва кӯҳистонӣ будани шабакаи асосии нақлиётӣи ҳудудҳо; гурӯҳбандии ҳудудҳо аз рӯи хусусиятҳои нақлиётӣ-ҷуғрофӣ; методикаи баҳодихӣ ва алгоритми муайян кардани сатҳи таъсир ва интиҳоби омилҳои муҳим ба ташаккули инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва таъсири охири ба нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоӣ иқтисодии ноҳияҳо [1-М, 3-М, 9-М].

4. Ба даст овардани баҳодихии миқдорӣ ва сатҳи азхуднамоӣ ва таъминоти аҳоли бо инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ равандҳои идоракунии ва қабули қарорҳо оид ба танзими омилҳои, ки ба тағйирёбии сохтори ҳудудии шабакаи нақлиётӣ ва сифати ташкили хизматрасонии нақлиётӣи ин ё он ноҳия таъсир мерасонанд, мусоидат менамояд [10-М, 15-М, 16-М].

Бо назардошти хусусияти бисёрмилаи андозагирӣ дар тамоюл ва сатҳи рушди сохтори ҳудудии шабақаҳои нақлиётӣ ва нишондиҳандаҳои тағйирёбии сохторӣ истифодаи усулҳои таҳлили бисёрченакаи омӯрӣ имкон медиҳад, ки ғайр аз баёни умурии робитаҳои байни сохтори ҳудудии инфрасохтори

нақлиёти автомобилӣ ва омилҳои ташаккул ва рушди ҳудудӣ ба онҳо хусусияти ададӣ дода шавад.

Натиҷаҳои баҳодиҳие, ки дар қор ба даст оварда шудаанд, ҳангоми банақшагирии тағйироти сохторӣ дар системаҳои ҳудудии нақлиёти минтақаҳо ҳангоми ҳалли масъалаҳои танзими бозори маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста ба омилҳои онро муайянкунанда хусусиятҳои ҳудудии ноҳияро ифода менамоянд.

5. Қобилияти гузарониши нақлиёти ҳудуд– яке аз нишондиҳандаҳои мавқеи иқтисодии нақлиётӣ ва ҷуғрофӣ сатҳи алоқаи ноҳия, минтақа ва ҷумҳуриро бо ҳудудҳои ҳамсоя инъикос менамояд. Чӣ қадаре ки гузаргоҳ зиёд бошад, масофаи байни гузаргоҳҳои ҳамсоя ҳамон қадар кӯтоҳтар мешавад [17-М, 19-М].

Ба сифати ифодаи миқдории қобилияти гузарониши нақлиёти автомобилӣ нишондиҳандаи таносуби периметри ҳудуди мазкур ба шумораи гузаргоҳҳои нақлиётӣ аз сарҳадҳои он, ба шумораи роҳҳои убури ин сарҳадҳо мебошад. Мазмуни физикии он масофаи миёна (бо километрҳо)-и байни қитъаҳои ҳамсояи сарҳад мебошад. Периметри ҳудуд ҳангоми якхела будани чорроҳаҳо ҳар қадар калон бошад, ин нишондиҳанда ҳамон қадар баланд ва маҳкам будани ҳудуд ҳамон қадар зиёд мешавад.

Ҳисоб кардани ин нишондиҳанда барои тадқиқ ва муайян кардани минтақаҳои кушодии максималӣ, миёна ва пасти ҳудуди он дар асоси тадқиқи харитасозии ҳудуди минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон анҷом дода шуд.

Сарбастагии хизматрасонии инфрасохтори нақлиёт ва аз ин рӯ, бунбасти иҷтимоӣ иқтисодии минтақа на танҳо аз меҳвари марказии рушди иҷтимоӣ иқтисодӣ, балки бо дур шудан аз марказҳои минтақавӣ ва маҳаллии тамаркузи фаъолияти иқтисодӣ низ меафзояд.

Дар баробари зиёд шудани сарбастагӣ ва ҷудошавии минтақаҳо, зичии аҳоли низ мутаносибан коҳиш меёбад.

6. Муқоисаи фарқияти ҳудудии нишондиҳандаи қобилияти гузарониши нақлиёт дар миқёси ноҳиявӣ бо минтақаҳои ҳудудӣ имкон дод, ки баъзе омилҳои ҳар гуна ба қимати он таъсиррасонанда муайян карда шаванд. Пеш аз ҳама, ин нишондиҳандаи шумораи роҳҳоест, ки аз контури минтақаи ҳудудӣ мегузарад ва шакли ин контур мебошад. Аксар вақт, контурҳои дарозрӯя, ки бо шумораи зиёди роҳҳои транзитӣ убури мекунанд, нишондиҳандаи қобилияти гузарониши хеле паст доранд. Ба минтақаҳои кӯҳӣ, доманакӯҳӣ ва соҳилӣ (қад-қадӣ дарёҳои кӯҳӣ), инчунин, ноҳияҳо ва минтақаҳои наздисарҳадӣ қимати баланди нишондиҳандаи ноҳамворӣ хос аст ва аз ин рӯ, паст будани қобилияти гузарониши нақлиётӣ (яъне ин минтақаҳо бештар сарбаста ва ҷудошудаанд) мушоҳида мегардад [19-М, 21-М].

Ҳар қадаре ки шаҳр калонтар бошад ва агломератсияе, ки дар ин минтақа ба вучуд омадааст, ҳамон қадар васеътар ва дорои қобилияти гузарониши баландтар аст. Мувофиқи ҳисобҳои мо дар ҷумҳурии ноҳияҳои пӯшида ва ҷудошуда қариб 55,0%-и ҳудудро ишғол намуда, 10,0%-и аҳолии ҷумҳурии дар ин ҳудудҳо зиндагӣ мекунанд.

7. Параметри калидии нақлиётӣ-ҷуғрофии ташкили истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ сатҳи бо инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ пурра (таъмин) будани ҳудуди он аст. Охирино таҳлили робитаи инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва хусусиятҳои ҷойгирнамоии аҳоли тасдиқ мекунад [15-М, 19-М].

Ҳисоб кардани коэффитсиентҳои коррелятсияи рутбаи Спирмен байни нишондиҳандаҳои пуррашавӣ бо инфрасохтори нақлиётӣ ва зичии аҳоли барои шабакаи ягонаи нақлиёти автомобилӣ имкон дод, ки робитаи зич байни зичии шабакаҳои роҳҳои автомобилгард бо рӯйпӯши саҳт (сифати роҳҳои автомобилгард) ва зичии аҳоли ($R_2 = \text{аз } 0,401 \text{ то } 1,000$) муайян карда шавад. Алоқаи байни сатҳи қобилияти гузарониши нақлиёти автомобилӣ ва зичии аҳоли ($R_2 = \text{аз } 0,010 \text{ то } 0,375$) камтар наздик, вале боз ҳам муҳим аст: ҳудуди берун аз он ҳар қадар боз бошад, зичии аҳоли ҳамон қадар зиёд мешавад. Аммо, мувофиқи ҳисобҳои иловагӣ, байни зичии аҳоли ва шумораи сикломатии шабакаи роҳҳои автомобилгард, инчунин, байни намудҳо ва конфигуратсияҳо ва динамикаи аҳолии деҳот (нисбат ба афзоиши шумораи аҳолии деҳот дар давраи тадқиқот) робита мушоҳида намегардад [22-М].

8. Талаботи асосии методологии омӯзиши мавзӯҳои инфрасохтор дар кор ба таври зайл ифода ёфтааст: тадқиқи ташкили ҳудудии истеҳсоли маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бояд бо назардошти вазифаҳои ҳудудии нақши он сурат гирад [3-М, 6-М].

Аз ин рӯ, барои мақсадҳои таҳлил тавсия дода мешавад, ки номгӯйи нишондиҳандаҳои истифодабарандаи омори расмӣ давлатӣ барои тавсифи рушди иҷтимоию иқтисодии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ба кор бурда шавад. Нишондиҳандаҳои дар омори расмӣ мавҷудбуда, ки рушди минтақоро тавсиф менамоянд, ба гурӯҳҳои зерин систематизатсия шудаанд: иқтисодии демографии минтақа, нишондиҳандаҳои ҳудудии сокиншавии аҳоли, нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоии минтақа ва иқтисодии истеҳсоли иқтисодии минтақа.

Тадқиқот вобастагии назарраси нишондиҳандаҳои рушди иҷтимоию иқтисодии минтақоро аз ҳолат ва сатҳи рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ минтақаҳо ҳамчун омилҳои муҳими рушди иҷтимоию иқтисодии онҳо муайян намуд.

Барои ба назар гирифтани ин омил дар диссертатсия ҳамбастагии МММ-и ноҳия бо нишондиҳандаи комплекси зичии шабакаи нақлиётӣ бо назардошти масоҳати ҳудуди ҷойгиршавии ноҳия ва шумораи аҳолии он (коэффитсиенти Энгел (K_3)) таҳлил гардид. Умуман, таҳлил нишон медиҳад, ки сатҳи рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ 85% сатҳи рушди иқтисодиёти ноҳия ва некуаҳволии аҳолии онро пешакӣ муайян менамояд.

Тавсияҳо барои истифодаи амалии натиҷаҳои тадқиқот:

1. Бо мақсади баланд бардоштани самаранокии рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ муносибати инноватсионии интиҳоби механизми ташкилию иқтисодии татбиқи лоиҳаҳои рушд пешниҳод карда мешавад, ки имкон медиҳад, то дар асоси ҳадафҳо, вазифаҳо ва хусусиятҳои таъмини рушди

инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ модели муносиби шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ, ки самтҳои рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилро дар заминаи стратегияи рушди иқтисодии кишвар ва минтақаҳои он ба ҳам мепайвандад, ташаккул дода шавад; таҳияи модели пешгӯии пешниҳоди маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ вобаста ба динамикаи рушди иқтисодии кишвар; ҳавасмандгардонии баҳши хусусӣ дар бунёд ва истифодаи фазои ҳаракати воситаҳои нақлиёт ва дурнамои азхуднамоии ҳаҷми ҳаракатнокӣ дар асоси механизми шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ [27-М].

Баланд бардоштани самаранокии ҳудудии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар асоси татбиқи механизмҳои инноватсионии ташкилию иқтисодии рушди он асоси минбаъд баланд бардоштани рақобатпазирии инфрасохтори нақлиёт ва ҳуди ҳудуди кишвар ҳам дар бозорҳои дохилӣ ва ҳам дар бозори ҷаҳонӣ мебошад.

2. Бад шудани хусусиятҳои шабакаи роҳҳои автомобилгарди ҷумҳурӣ, ки тамоюли муайян доранд, бевосита бо маблағгузорию ноустувори хоҷагии роҳдорӣ алоқаманд аст [20-М].

Ин вазъият на танҳо аз сабаби мушкилоти иқтисодии давлат, балки бештар аз он баҳо надодани нақши инфрасохтори нақлиёт дар фаъолияти иқтисодӣ ва истифодаи сусти моделҳои шарикӣ давлат ва баҳши хусусӣ дар ташаккул ва рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ, ки имкон медиҳад беҳбуди нишондиҳандаҳои макроиқтисодӣ аз лоиҳаи амалӣ ба манфиати шарикӣ хусусӣ-сармоягузор амалӣ карда шавад, ба вуҷуд меояд.

3. Аҳамияти бештарро дар идоракунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ ва паст кардани таваккалҳои соҳибкорон пешгӯии талабот ба ҳаракатнокии нақлиётӣ, яъне пешбиниҳои ҳаракатнокии нақлиётӣ дар оянда барои як давраи муайян ба даст меорад.

Методикаи оптимизатсияи пешгӯии дар диссертатсия таҳияшуда шакли пешбиниҳои моҳонаро мегирад: дар асоси маълумот дар бораи талабот ба маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар гузашта миқдори ҳаҷми ҳаракати нақлиёт, ки барои қонеъ кардани талабот ба як ё якчанд моҳҳои оянда талаб мегардад, низ муайян карда мешавад [24-М].

РҶҲАТИ ҚОРҲОИ НАШРШУДА АЗ РҶИ МАВЗҶИ ДИССЕРТАТСИЯ

А) Мақолаҳои илмӣ, ки дар маҷалла ва нашрияҳои тавсиянамудаи ҚОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ҷоп гардидаанд:

[1-М]. Бобоев К.О. Наземная инфраструктура автотранспорта в индустриально-аграрной модели развития экономики Таджикистана [Текст]: / О. Бобоев, К.О. Бобоев // Экономика Таджикистана. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан Душанбе. 2022, №4/2. С.-85-92. ISSN 2310-3957.

[2-М]. Бобоев К.О. Анализ территориальной проницаемости и риски при производстве услуг наземного транспорта [Текст]: / К.О. Бобоев, З.А. Шералиев

// Институт экономики и демографии НАНТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №1 2020, С.81-86. ISSN 2310-3957.

[3-М]. Бобоев К.О. Предпосылки формирования квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, З.А. Шералиев, Б.Ш. Давлатов // Институт экономики и демографии НАНТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №4 (2) 2020, С.133-139. ISSN 2310-3957.

[4-М]. Бобоев К.О. Наземная инфраструктура транспорта-фундаментальная основа структурной трансформации экономики [Текст]: / К.О. Бобоев, А. Шарифов // Вестник Таджикского государственного университета коммерции, Душанбе, 2019, №1(26) с.22-30. ISSN 2308-054X.

[5-М]. Бобоев К.О. Теоретические основы структурной трансформации национальной экономики [Текст]: / К.О. Бобоев, А. Шарифов, С. Зубайдов // Вестник Таджикского государственного университета коммерции, Душанбе, 2018, №3(24) ст. 29-34. ISSN 2308-054X.

[6-М]. Бобоев К.О. Роль транспортной инфраструктуры в развитии регионов [Текст]: / К.О. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ// Экономика Таджикистана, Душанбе, №1 2018, С.87-91. ISSN 2310-3957.

[7-М]. Бобоев К.О. Роъњои баланд бардоштани самаранокии њамлу наќли автомобили борњо [Матн]: / К.О. Бобоев, Ш.К. Шодиев, М.Г. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №1. 2018, С. 71-76. ISSN 2310-3957.

[8-М]. Бобоев К.О. Инфраструктура и экономический рост: проблемы взаимовлияния [Текст]: / К.О. Бобоев, О. Бобоев // Известия АН РТ, № 1 (249), 2018.- С.50-54.

[9-М]. Бобоев К.О. Организационные методы передачи инновационных организационных форм и перевозочных технологий на воздушном транспорте Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. –Душанбе, 2018.-№1 (60).-С.185-199.

[10-М]. Бобоев К.О. Основы функционирования и развития транспортной инфраструктуры регионов [Текст]: / К.О. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ// Экономика Таджикистана, Душанбе, 2017, №3. - С. 93-107.

[11-М]. Бобоев К.О. Оценка макроэкономической роли системы предоставления авиаперевозочных услуг трудовым мигрантам в экономике Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан.- Душанбе, 2016.-№1 (51).-С.119-123. ISSN 2075 – 9584

[12-М]. Бобоев К.О. Влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2015.-№4 (50). – С.189-196. ISSN 2075 – 9584

[13-М]. Бобоев К.О. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах Республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть 1 [Текст]: / К.О. Бобоев // Региональные проблемы преобразования экономики / Ежемесячный научный журнал Академия наук Российской Федерации, Дагестанский научный центр Институт социально-экономических исследований. - Махачкала, 2015. - № 10. - С.87-99. ISSN 1812-7096

[14-М]. Бобоев К.О. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах Республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть 2 [Текст]: / К.О. Бобоев // Региональные проблемы преобразования экономики/Ежемесячный научный журнал Академия наук Российской Федерации, Дагестанский научный центр Институт социально-экономических исследований. - Махачкала, 2015. - № 11. - С.196-210. ISSN 1812-7096

[15-М]. Бобоев К.О. Транспортная инфраструктура в системе регионального развития Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Таджикистан и современный мир/Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. - Душанбе, 2015. - № 1.- С.15-26. ISSN 1812-7096

[16-М]. Бобоев К.О. Место рынка предоставления пассажирских авиаперевозочных услуг внешним трудовым мигрантам в структуре национальной экономики Республики Таджикистан // Таджикистан и современный мир / Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. - Душанбе, 2015. - №1. - С.175-187.

[17-М]. Бобоев К.О. Теоретические основы пространственной транспортно-инфраструктурной организации в условиях рынка [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан: серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.13-23.

[18-М]. Бобоев К.О. Особенности транспортной инфраструктуры горных регионов [Текст]: / К.О. Бобоев, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1 (45). - С.102-112

[19-М]. Бобоев К.О. Теоретико-методологические предпосылки обеспечения регионального развития авиационных перевозок в Республике Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.6-12.

[20-М]. Бобоев К.О. Оценка уровня обеспеченности территории и населения регионов транспортной инфраструктурой [Текст]: / А. Рауфи, К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - №1(45). - С.32-46.

[21-М]. Бобоев К.О. Приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.47-54.

[22-М]. Бобоев К.О. Пути повышения территориальной эффективности развития транспортной инфраструктуры [Текст]: /О.Бобоев, К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия Экономика. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.96-101.

[23-М]. Бобоев К.О. Модельное представление Программы управления сбалансированного развития транспортной системы Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия Экономика. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.25-31.

[24-М]. Бобоев К.О. Оценка состояния и тенденции развития гражданской авиационной деятельности в Республике Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия: Экономика, 2011.-№2 (42).-С.149-158.

[25-М]. Бобоев К.О. Влияние миграции на конвергенцию показателей регионального экономического роста Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан.-Душанбе, 2012.- №1 (45).-С.83-88.

[26-М]. Бобоев К.О. Формирование затрат на адаптации предприятия к условиям рынка ресурсов [Текст]: / К.О. Бобоев // Экономика Таджикистана/Институт экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан. Ежеквартальный научный журнал. - Душанбе, 2014. - № 2-3.- С.190-214. ISSN 2310-3957.

Монография ва брошюраҳо:

[27-М]. Бобоев К.О. Развитие рынка услуг инфраструктуры транспорта: теоретический аспект [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Брошюра. Душанбе, - 2016. - 63 с. (3,0 п.л.)

[28-М]. Бобоев К.О. Развитие производства услуг инфраструктуры транспорта: методологическое обеспечение [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Препринт. Душанбе, - 2017. - 86 с. (4,2 п.л.)

[29-М]. Бобоев К.О. Анализ потенциальных возможностей предложения услуг инфраструктуры транспорта [Текст]: / К.О. Бобоев / Институт экономики и демографии АН РТ. Препринт. Душанбе, - 2018. - 92 с. (4,5 п.л.)

[30-М]. Бобоев К.О. Оценка влияния объема производства услуг инфраструктуры транспорта на развитие территорий [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Монография. Душанбе, - 2018. - 74 с. (3,6 п.л.)

[31-М]. Бобоев К.О. Инновационные формы и механизмы развития производства услуг инфраструктуры транспорта. Институт экономики и демографии АН РТ. Монография. Душанбе, - 2019. - 104 с.(5,2 п.л.)

[32-М]. Бобоев К.О. Региональная транспортная инфраструктура современного Таджикистана. - Душанбе, Дониш, 2018. - 214 с. (10,6 п.л.)

[33-М]. Бобоев К.О. и др. Тахлили макроиқтисодӣ. Васоити таълимӣ. Душанбе: ҶДММ “Хирадмандон”.-2021. - 184 с.(автор-80 стр).

Мақолаҳое, ки дар дигар нашрияҳо ба таъб расидаанд:

[34-М]. Бобоев К.О. Роль и функции государства в новых условиях целевого состояния транспортной системы в Республике Таджикистан/ Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения // Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 2012 г.). - Душанбе. С.40-46 0,4 (в соавт. автором - 0,2 п.л.).

[35-М]. Бобоев К.О. Система мер трансформационного периода развития транспортной системы Республики Таджикистан/Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения//Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 2012 г.). - Душанбе, 2012. - С.37-40 (0,2 п.л., в соавт. автором - 0,10 п.л.).

[36-М]. Бобоев К.О. Основные проблемы транспортной системы Республики Таджикистан / Автоматизация и энергоснабжение машиностроительного и металлургического производства, технология и надежность машин, приборов и оборудования//Материалы VII Международной научно-технической конференции (г. Вологда, 13-15 марта 2012 г.) - Вологда, 2012. - С.67-69 (0,1 п.л.).

[37-М]. Бобоев К.О. Предпосылки формирования квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок Республики Таджикистан // Книга, посвящённая 30-летию Государственной Независимости Республики Таджикистан. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан - Душанбе: КВД «МАТБАА», 2021. - С. 99-106.

[38-М]. Бобоев К.О. Структурные факторы формирования и развития производства услуг инфраструктуры транспорта // Книга, посвящённая 30-летию Государственной Независимости Республики Таджикистан. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан - Душанбе: КВД «МАТБАА», 2021. - С. 89-98.

[39-М]. Бобоев К.О. Ҳолати рушд ва ҷойгиркунии инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон дар марҳилаи гузариш ба модели индустриалӣ-аграрии иқтисодӣ [Матн]:/ К.О. Бобоев // Маводҳои конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Вазъи муосири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо», Душанбе, 30 ноябри соли 2021

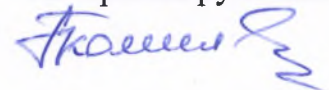
[40-М]. Бобоев К.О. Инфрасохтори нақлиёти кишвар – омили рушди комплекси нақлиёти Тоҷикистон [Матн]:/ К.О. Бобоев // Маводҳои конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он», Душанбе, 30 ноябри соли 2022

[41-М]. Бобоев К.О. Нақши нақлиёти рӯйизаминии автомобилӣ дар рушди минтақаҳои деҳоти Тоҷикистон [Матн]:/ К.О. Бобоев// Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: «Трансформатсияи индустриалии минтақаҳои деҳоти Тоҷикистон». - 27 майи соли 2022, Душанбе, Тоҷикистон.

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

УДК: 656.13 (575.3)

На правах рукописи



БОБОЗОДА КОМИЛ ОЛИМДЖОН

**ОРГАНИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
ИНФРАСТРУКТУРЫ АВТОТРАНСПОРТА
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**
(теория, методология, практика)

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
доктора экономических наук по специальности 08.00.06.04—Организация и
управления предприятиями, системами и комплексами

Душанбе – 2023 г.

Диссертация выполнена в отделе инфраструктурных исследований Института экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана

Научный консультант: **Рауфи Абдугаффор**, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры промышленного и международного маркетинга Технологического университета Таджикистана

Официальные оппоненты: **Раджабов Раджаб Кучакович**, доктор экономических наук, профессор, профессор Таджикского государственного университета коммерции

Самандарзода Искандар Хусейн, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры экономического анализа и статистики Таджикского аграрного университета им. Ш. Шотемура

Асрорзода Убайдулло Саттор, доктор экономических наук, и.о. профессор, ректор Международного университета туризма и предпринимательства Таджикистана

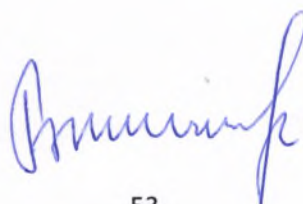
Оппонирующая организация: **Таджикский технический университет им. академика М.С. Осими**

Защита состоится 2 апреля 2024 года в 10:00 часов на заседании Диссертационного совета 6D.КOA-017 при Институте экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана, по адресу: 734025, Республика Таджикистан, г. Душанбе, улица С. Айни 44. E-mail: b_sharipov@mail.ru Тел.: 907-78-65-68

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте Института экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана <http://www.ied.tj>.

Автореферат разослан «___» _____ 2024 года.

и.о. Ученого секретаря
диссертационного совета,
доктор экономических наук



Шарифзода Б.М.

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования. Реализация провозглашенной Правительством Республики Таджикистан стратегической цели выхода из коммуникационной изоляции, как важнейшего приоритета развития национальной экономики, тесно связано с развитием транспортной системы, в том числе с расширением сферы производства продукции инфраструктуры автотранспорта. Формирование транспортных коммуникаций республики в советский период развития происходило с учетом условий и требований общесоюзного разделения труда и специализации бывших советских республик.

С приобретением независимости объекты инфраструктуры автотранспорта перестали соответствовать новым целевым установкам и возникшим при этом новым транспортно-экономическим связям суверенного государства, как внутри самой республики, так и в новых условиях внешнего функционирования национальной экономики.

Наземная инфраструктура автотранспорта обеспечивает свободное передвижение граждан, товаров и деятельности. Когда автомобиль становится необходимым средством передвижения, он способствует изменению образа жизни населения и переориентации отраслей экономики на автотранспортные перевозки, используя прогрессивные системы "точно в срок" или "от двери до двери".

Трансформация экономики и развитие рыночных отношений в национальной экономике Таджикистана способствовали формированию рынка транспортных услуг и связанному с этим бурному развитию предпринимательства и конкуренции, что изменило условия функционирования транспортной системы республики.

За годы независимости значительные инвестиции были направлены на развитие транспортных коммуникаций, особенно на строительство и реабилитацию автодорожной и железнодорожной сети, аэродромов, а также на строительство мостов и туннелей, что придало инфраструктуре транспорта республики современный облик. Особое внимание уделялось формированию опорной сети и развитию международных транспортных коридоров, проходящих через территорию Республики Таджикистан.

С развитием основной транспортной сети, в республике стала развиваться и транспортная инфраструктура регионов, которая обладает рядом характерных особенностей. Прежде всего, это связано с тем, что экономика этих регионов функционирует на республиканском уровне как единая территориальная система, чья деятельность, в основном, имеет производственный характер. Кроме того, важное влияние оказывают результаты работы инфраструктуры автотранспорта на все аспекты жизнедеятельности населения через взаимовлияние и взаимозависимость транспорта с другими элементами территориальной системы.

Необходимость укрепления территориальных функций инфраструктуры автотранспорта отражена в таких важных государственных документах как «Государственная целевая программа развития транспортного комплекса

Республики Таджикистан на период до 2025 года» и «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года».

В указанных документах подчеркивается важность определения целей развития, не только в контексте реализации транспортных инфраструктурных проектов в различных территориальных образованиях, но и в согласовании стратегий развития республики на уровне территориального планирования. Это предполагает учет как позитивных, так и негативных факторов, оказывающих влияние на развитие территориальных организаций. Однако, к сожалению эти факторы не полностью учитываются при формировании программ социально-экономического развития отдельных территорий страны.

Опыт зарубежных стран относительно состояния транспортной инфраструктуры и ее влияние на экономику показал, что развитая наземная транспортная инфраструктура существенно снижает издержки экспорта, импорта товаров и деятельности в целом. Однако следует отметить, что вопросы комплексного и системного влияния организации производства транспортной инфраструктуры на развитие национальной экономики, в целом, остаются недостаточно исследованными.

Слабое взаимодействие различных видов транспорта в рамках единой транспортной системы страны, недостаточная увязка с прогрессивными логистическими технологиями организации перевозочного процесса, наличие сверхнормативных простоев и длительные сроки доставки, недостаточный уровень контейнеризации перевозок и многие другие факторы сдерживают рост потоков товаров и пассажиров. Транспортная система Республики Таджикистан, в силу ряда объективных и субъективных факторов, отстает от большинства соседних стран в области мультимодальных перевозок.

В процессе развития экономики, организация производства составляет важное условие в формировании грузопотоков и ее структуры, в частности, процессов концентрации, специализации и кооперирования производства. Следует отметить, что концентрация производства, основанная на конкуренции, может привести к исчезновению малых и средних предприятий, поскольку увеличивается доля крупных грузоперевозчиков.

Важно отметить, что в ходе концентрации производства происходит расширение "зон влияния" конкурентоспособных предприятий, что приводит к увеличению расстояний перевозок грузов. Это, в свою очередь, означает, что тенденция концентрации будет сосредотачивать транспортные потоки, в основном, для использования основных транспортных магистралей, с учетом более позднего распределения перевозок по местным дорогам.

Однако, с учетом производственной специализации и кооперации, наблюдается увеличение разнообразия грузоперевозок и расширение технологических трасс в сфере совместного производства. Это, в свою очередь, приводит к возрастанию объема мелких грузоперевозок. Осуществление задачи перехода к ускоренной индустриализации экономики и рост трудоемкости производства будет дополнительно поддерживать тенденции развития инфраструктуры автомобильного транспорта.

Глобальный опыт подчёркивает, что комбинированные производства часто не непосредственно связаны с грузоперевозками на большие расстояния. Такие предприятия могут размещаться на смежных промышленных площадках, в специальных промышленных агломерациях или в свободных экономических зонах. Обычно эти формы организации производства в основном зависят от технологических видов транспорта, что сказывается на их ограниченную роль в формировании инфраструктуры автотранспорта. Таким образом, основные методы организации производства, такие как концентрация, специализация и кооперация, имеют тесную связь с развитием инфраструктуры автотранспорта.

Однако трудности, связанные с развитием транспортной системы в регионах и по всей стране, обусловлены отсутствием четких определений термина "продукция инфраструктуры автотранспорта". В некоторых случаях также отмечается недостаточная организационная среда, не соответствующая новым условиям и механизмам, способствующим развитию транспортной системы через расширение производства продукции инфраструктуры автотранспорта.

Поэтому в данной диссертационной работе процесс производства продукции инфраструктуры автотранспорта предлагается рассматривать как адаптивную систему экономики в социально-экономическом пространстве конкретных территориальных образований, предназначенную для удовлетворения потребностей общества и государства в инфраструктурной продукции высокого потребительского качества.

Отсюда вытекает острая необходимость в более глубоком осмыслении и научном обосновании теоретических, методологических и эмпирических особенностей определения, формирования и организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта для решения задач структурной территориальной трансформации экономики Республики Таджикистан. Это обуславливает актуальность выбранной темы данного диссертационного исследования.

Степень разработанности научной темы. В мировой и отечественной экономической и транспортной литературе различным аспектам развития продукции инфраструктуры автотранспорта уделяется большое внимание.

Транспорту как инфраструктуре экономики и регионального развития посвящены труды Андреева А. В., Буграменко В.Н., Гаврилова А., Гагарского М.Д., Гранберга А.Г., Данилова И.П., Доронова В.П., Елистратова М.А., Ефимовой Т. Б., Заботина С.С., Казаковой Т.Л., Камаевой Н.Н., Лapidус Б.М., Мачерет Д.А., Некрасова Н.Н., Ткаченко А. А.

Транспорт в составе производственной инфраструктуры исследованы в работах Голикова Н.Ф., Доронова В.П., Жамина В., Катаева А.Х., Кузнецовой А.И., Морозова М.А., Чернявской И.Ф. и др.

Транспортные системы в развитии инфраструктуры социально-экономического развития регионов и страны в целом, рассмотрены в трудах: Белого О., Бобоева О., Богдановой Л. П., Бородкина Е.В., Бронштейна Я.Т., Джумаева Д. Д., Катаева А. Х., Образцовой Р. И., Кузнецова П. Г., Пшеничникова

С. Б., Позамантир Э.И., Рауфи А., Сайфулина Р.Г., Сангинова О. С., Сафронова Е. В., Хамроева Ф.М., Ходжаева П.Д., Тархова С. А., Цветкова В. А., Шарипова Б.М. и др.

Вопросам эффективности формирования и функционирования собственно транспортной инфраструктуры посвящены исследования Гольской Ю.Н., Ефимовой Е.Г., Ефимовой Т. Б., Мусаевой П.М., Пономаревой З.В., Протопопова А.Л., Раджабова Р.К., Резвых В.В., Руднева Л.Н. и др.

Многие научные аспекты данного исследования формировались на основе изучения, анализа и переосмысления теоретических, методологических и практических разработок отечественных и зарубежных ученых по проблемам учета специфики местных рыночных отношений в целом, и с учетом особенностей формирования материально-технической базы производства продукции инфраструктуры автотранспорта.

Проблемы развития инфраструктуры по различным аспектам развития экономики исследовались в работах Л.И. Абалкина, И. Аминова, А.Н. Алисова, У.С.Асрорзода, А.Л. Гапоненко, А. Г. Гранберга, Ш.Б. Джонмамадова, М.Я. Гохберга, М. Т. Каримовой, С. Д. Комилова, А. Б. Мирсаидова, Т.Н Назарова, Г.Н. Назири, Р.М. Нуреева, Х.А. Одинаева, В.П. Орешина, С.В. Раевского, Ш.М. Рахимзаде, Т.Дж. Усмановой., С. Садридинова, И.Х. Самандарова, Х. Н. Факирова, А.С. Фохакова, С. Хабибова, Н. Хоналиева, И. Ф. Чернявского и др. Они подчеркивали, что инфраструктура создает соответствующие условия для всех хозяйствующих субъектов, обслуживает процессы товародвижения в экономике, обеспечивает свободное движение товаров и деятельность на соответствующем рынке.

Основы экономики транспорта, управления транспортным обслуживанием предприятий, организаций и населения заложены в работах В. Н. Бугроменко, Е. Д. Бунича, В. Г. Галабурды, Н. К Каюмова, Д. С. Николаева, В. А. Персианова, К. И. Плужникова, Р.К. Рахимова, Ш. Рахимзаде, С. М. Резера, Л.Х. Саидмуродзаде, Улицкого М. П. и др.

Высоко оценивая вклад этих ученых в развитие теории и практики инфраструктуры транспорта, следует отметить, что вопросы, связанные с особенностями функционирования транспорта и соответствующей инфраструктуры видов транспорта в слаборазвитых постсоветских странах, таких как Таджикистан, подробно в теоретико-методологическом аспекте не рассматривались. В научной литературе деятельность транспорта и продукция инфраструктуры транспорта рассматривались, как правило, изолированно от видов транспорта и особенностей организации производства продукции инфраструктуры и их территориальной организации.

Недостаточно обращено внимание на особенности организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта при различных схемах построения инфраструктурного поля территорий, а также концептуальные и проектологические аспекты формирования и реализации стратегии комплексного развития инфраструктуры всех видов транспорта. Все это

предопределило выбор темы, объекта и предмета, цели и задач настоящего диссертационного исследования.

Связь исследования с программами (проектами) или научными темами. Тема диссертационной работы связана с государственными программами- «Национальная стратегия развития Республики Таджикистан до 2030» (НСР-2030), «Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан на период 2016-2020 годы (ПСР)», «Программа среднесрочного развития Республики Таджикистан на период 2021-2025 годы (ПСР)», «Государственная целевая программа развития транспортного комплекса Республики Таджикистан на период до 2025 года», а также с научно-исследовательскими планами Института экономики и демографии НАНТ.

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Цель исследования. Цель исследования включает обоснование и разработка целостного теоретико-методологического, прикладного подхода, раскрывающего сущность продукции инфраструктуры автотранспорта как самостоятельной транспортно-экономической категории и предоставляющего комплекс условий для ускоренной рыночной трансформации экономики, повышение транзитного потенциала и, в целом, повышения эффективности национальной экономики Республики Таджикистан.

Задачи исследования. Для достижения сформулированной цели было предусмотрено решение следующих задач:

- определить прикладные аспекты и теоретико-методологические основы структурной трансформации национальной экономики в контексте развития системы организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта;

- определить методологические основы и принципы формирования инфраструктуры автотранспорта, уточнить их содержание с позиции синтеза различных подходов: комплексного, системного, логистического, кластерного и институционального;

- выявить особенности транспортно-географической кластеризации и исследовать группообразующие функции продукции инфраструктуры автотранспорта в новых переходных условиях рыночной экономики Таджикистана;

- провести анализ состояния и выявить проблемы развития инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан, в том числе:

- выявить глобальные тенденции развития производства продукции инфраструктуры автотранспорта в других странах и возможности их применения в условиях транспортного комплекса Республики Таджикистан;

- разработать стратегии формирования и механизмы управления процессами развития производства продукции инфраструктуры автотранспорта;

- определить условия эффективного управления развитием процесса производства продукции инфраструктуры автомобильного транспорта;

- разработать систему показателей на основе официальной статистики для получения характеристики обеспеченности регионов продукцией инфраструктуры автотранспорта и определить факторы, способствующие

возникновению вариации в территориальном различии процесса организации производства продукции инфраструктуры автомобильного транспорта Республики Таджикистан;

- предложить систему измерителей, способных выражать сущность продукции инфраструктуры автотранспорта как системы, и выяснить степень территориальной автотранспортной проницаемости территориальных образований и специфические риски при потреблении этой продукции;

- определить меры государственной поддержки производства комфортных и безопасных продуктов инфраструктуры автотранспорта;

- определить значение продукции инфраструктуры автотранспорта в построении эволюционной модели реальной экономической системы, а также в повышении транзитного потенциала страны;

- выявить концептуальные основы обеспечения гармонии в производстве продукции инфраструктуры автотранспорта, основывающихся на принципах интеграции и диверсификации в контексте разнообразных схем организации перевозочного процесса;

- разработать меры по обеспечению инновационного развития системы государственного управления производства продукции инфраструктуры автотранспорта, обеспечивающее повышение эффективности экономики и благосостояния населения в Республике Таджикистан.

Объектом исследования является процесс организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта как важного условия для функционирования и развития экономики и повышения благосостояния населения в Республике Таджикистан.

Предметом исследования выступают организационные, управленческие отношения, возникающие в процессах формирования, функционирования и развития производства и потребления продукции инфраструктуры автотранспорта.

Исследовательская гипотеза настоящей диссертации состоит в научном предположении о том, что развитие инфраструктуры автомобильного транспорта в Республике Таджикистан имеет довольно сложную природу, подвержено влиянию множества факторов, должна функционировать не как учреждение по обслуживанию автомобильных дорог, а как предприятие производящие продукцию инфраструктуры автотранспорта, удовлетворяющее отраслям народного хозяйства и населению в формировании устойчивых транспортно-экономических связей и обеспечения качественной перевозки на основе разработки теоретико-методологических основ структурной перестройки системы управления инфраструктуры автотранспорта с применением зарубежного опыта и достижениями науки и техники, разработок зарубежных и местных ученых, и накопленного практического опыта трансформации отрасли транспорта в целом по Республики Таджикистан.

Теоретические основы исследования являются положения и выводы, содержащиеся в работах отечественных и зарубежных ученых; фундаментальные положения теории логистики, теория организации отраслевых

рынков, теория транспортных систем, теории кластеров, современные теории развития и управления.

Методологические основы исследования. В диссертации применены методы экономического, исторического, логического анализа и математического моделирования, экспертных оценок и ранговых корреляций.

Использованы прикладные исследования по данной проблеме и учтены пожелания и замечания оппонентов, которые были высказаны автору при защите кандидатской диссертации.

Источник информации. В работе использована информационная база данных и документы Министерства транспорта Республики Таджикистан, Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, законодательные акты Парламента и Правительства Республики Таджикистан, программы экономических реформ в Республике Таджикистан и собственные наблюдения самого автора.

База исследования. Диссертационное исследование было выполнено в отделе инфраструктурных исследований Института экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана.

Научная новизна диссертационного исследования. Полученные в ходе диссертационного исследования новизна и выносимые на защиту основных положений диссертации сводятся к следующему:

- исследованы теоретические основы трансформации экономики, формирования территориально-отраслевых кластеров, самоорганизующейся характер которых неразрывно связан с развитием производства продукции инфраструктуры автотранспорта в социально-экономическом пространстве территорий регионов Республики Таджикистан;

- путём сравнительного анализа текущих теорий и современных концепций формирования рынков, можно дополнительно выделить сущность производства продукции инфраструктуры автотранспорта как сложной открытой системы. Эта система активно участвует в организации экономики территориальных образований.

- определены методологические основы и сформулированы принципы формирования инфраструктуры автотранспорта и влияния ее продукции на экономический рост с учетом авторской интерпретации сущностной характеристики инфраструктуры автотранспорта и ее продукции;

- показаны современное состояние и выявлены тенденции структурной трансформации рынка деятельности видов транспорта и характера проявления квазирыночных отношений при производстве продукции инфраструктуры автотранспорта;

- выделены и, впервые, системно представлены факторы, которые определяют особенности функционирования рынка продукции инфраструктуры автотранспорта. Это представление включает раскрытие содержания этих факторов, что обосновывает детерминанты формирования рынка перевозочной деятельности, а также установить место и значение производства продукции

инфраструктуры автотранспорта в процессе территориальной трансформации экономики;

- показан прагматический аспект организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта, с точки зрения оценки обеспеченности территорий этими продуктами и факторами, определяющими вариацию их территориальных различий, а также данными о степени территориальной проницаемости продукции и специфические риски в пространствах реализации продукции инфраструктуры автотранспорта;

- дано типологическое модельное представление о степени влияния количественных и качественных параметров производства продукции инфраструктуры автотранспорта на развитие территорий, на основе сформулированного автором методического подхода к формированию наземного инфраструктурного поля автотранспортной системы в создании территориально-отраслевых кластеров;

- предложены меры государственной поддержки перестройки производства продукции инфраструктуры автотранспорта на основе реализации принципов государственно - частного партнерства с целью повышения значимости продукции инфраструктуры автотранспорта в развитии территорий, а также в формировании транзитного потенциала страны;

- разработана методология применения бенчмаркетингового подхода, с учетом использования пространственно-временных характеристик, которые позволят обосновать стратегические решения проблем оптимального развития и размещения производства продукции инфраструктуры автотранспорта по регионам в соответствии с потребностями экономики региона и в автотранспортных перевозочных деятельности.

Положения, выносимые на защиту:

1. Обобщены теоретические основы трансформации экономики и формирования территориально-отраслевых кластеров, самоорганизующейся характер которых неразрывно связан с развитием деятельности инфраструктуры автотранспорта в социально-экономическом пространстве территориальных образований Республики Таджикистан.

2. Путем обобщения выводов сравнительного анализа, классических теорий и современных концепций формирования рынков, дано расширенное понимание мультиатрибутивной природы производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта. Эта деятельность рассматривается как сложная открытая социально-экономическая система, организующая экономику территориальных образований. В этом контексте выделяется ряд свойств и характеристик функционирования инфраструктуры автотранспорта как системы.

3. Определены методологические основы и сформулированы принципы формирования инфраструктуры автотранспорта и влияния ее деятельности на экономический рост с учетом авторской интерпретации сущностной характеристики инфраструктуры автотранспорта и ее деятельности; показаны современное состояние и выявлены тенденции структурной

трансформации рынка деятельности транспорта и характера проявления квазирыночных отношений при производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта.

4. Были выделены и системно представлены факторы, определяющие особенности функционирования рынка деятельности инфраструктуры автотранспорта. Автор дал подробное описание содержания этих факторов, что позволяет обосновать детерминанты (определители) формирования рынка перевозочной деятельности. Также было показано место и значение производства деятельности инфраструктуры автотранспорта в процессе территориальной трансформации экономики; выявлен прагматический аспект организации производства деятельности инфраструктуры автотранспорта, с точки зрения оценки обеспеченности территорий этими деятельностями и факторами, определяющими вариацию их территориальных различий, а также данными о степени территориальной проницаемости деятельности и специфические риски в пространствах реализации деятельности инфраструктуры автотранспорта по оптимуму Парето.

5. Дано типологическое модельное представление о степени влияния количественных и качественных параметров производства деятельности инфраструктуры автотранспорта на развитие территорий, на основе сформулированного автором методического подхода к формированию наземного инфраструктурного поля транспортной системы в создании территориально-отраслевых кластеров.

6. Предложены инициативные подходы государственной поддержки для реорганизации производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта, основанные на внедрении принципов государственно-частного партнерства. Целью является увеличение значимости продукции инфраструктуры автотранспорта в формировании транзитного потенциала страны.

7. Разработаны концептуальные основы обеспечения инновационных форм и механизмов развития производства продукции инфраструктуры автотранспорта на принципах интеграции и диверсификации продукции, с учетом аутсорсинга и бенчмаркинга в производстве деятельности инфраструктуры автомобильного транспорта при различных системах построения перевозочного процесса.

8. Разработаны рекомендации по созданию и внедрению системы мониторинга с использованием инструментов бенчмаркинга и геоинформационных технологий представляют новый подход к оценке и прогнозированию производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта. Предложенный метод создания единого информационного пространства для участников рынка продукции инфраструктуры всех видов транспорта является новаторским вкладом в область организации и взаимодействия участников рынка.

Теоретическая и научно-практическая значимость результатов исследования заключается в развитии теоретико-методологических положений

и методического инструментария формирования, функционирования и развития производства продукции инфраструктуры автотранспорта, доведенные до конкретных рекомендаций и предложений по управлению формированием и развитием производства продукции инфраструктуры автотранспорта с учетом конкретной социально-экономической ситуации, территориальной специфики и объективных потребностей трансформационной рыночной экономики Республики Таджикистан.

Широкая реализация результатов работы позволяет значительно сократить транспортные издержки реализации товаров на региональных и международных рынках перевозок грузов и пассажиров, ускорить процессы реализации механизмов партнерства государства с частным сектором, реализовать инновационные формы и методы организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта.

Отдельные положения диссертационного исследования могут быть использованы при чтении учебных дисциплин «Общий курс транспорта» в транспортных специальностях и «Экономика инфраструктуры» в экономических специальностях вузов.

Степень достоверности результатов исследования обеспечивается комплексным, системным, логистическим, кластерным и институциональными подходами к исследуемой проблеме; ссылками на существующих теоретических и методических работ, посвященных исследованию инфраструктуры автотранспорта и транспортной инфраструктуры экономики; адекватными методами сбора и обработки данных, характеризующими результаты функционирования инфраструктуры автотранспорта; корректным использованием методов экономического, системного, корреляционно-регрессионного анализа, экономико-математического, картографического моделирования.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Диссертация соответствует следующим разделам Паспорта номенклатуры специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности 08.00.06.04 – Организация и управления предприятиями, системами и комплексами: 1. Разработка проблем науки управления и организации производства. История управленческой мысли, ее научные школы, теоретические представления о природе, сущности, происхождении и развитии организации и ее управления. Современные направления теоретико-методологических разработок в области организации и управления производством. Технические и междисциплинарные основы управления и организации производства. Теория и практика антикризисного управления организацией. Разработка моделей антикризисного управления. 3. Государственная политика, механизмы, методы и технологии ее разработки и реализации. Стратегия и тактика в реализации государственной политики. Государственное управление налоговой, таможенной и комплексной внешнеэкономической системой. Государственное управление налоговой, таможенной и комплексной внешнеэкономической системой. Особенности

разработки и реализации государственной политики в социальной и экономической сферах. Управление в государственном секторе экономики, формы государственно-частного партнерства. Управление государственным имуществом. Проектирование, разработка методов и инструментов организации производства социальных товаров, социальных услуг в экономике государственного сектора. 6. Теоретико-методологические основы управления организацией. Функциональная и институциональная структура управления организацией. Организационная структура управления. Долгосрочные, среднесрочные и краткосрочные аспекты управления организацией, текущий организации. Управление организацией согласно ее жизненным циклам. 7. Проектирование системы управления организации. Управление его подсистемами и отдельными функциями, производственными процессами и ресурсами, нематериальными активами (патенты, ноу-хау, имидж, бренд и т.д.). Управление проектами, разработка и управление инвестиционными проектами, управление знаниями, рисками. качество, бизнес-процессы. планы в организации. Методология и методы управления инновациями, корпоративная инновационная система. 8. Методические и методологические аспекты оценки эффективности управления социально-экономическими системами. Методы и показатели оценки эффективности управления. Организация и управление рациональным использованием производственных ресурсов организации. Проектирование, разработка методов и средств контроля производственных процессов и других сопутствующих процессов; прогнозирование, планирование и управление производственными процессами и их результатами. Контроль, мониторинг и внедрение бенчмаркинговых отношений в систему управления организации. Механизмы и методы принятия и реализации управленческих решений. Управление проектом. Управление производственными процессами, современная производственная система. 15. Особенности комплексного управления (КАС, транспорт, энергетика, строительство и др.). Изучение экономической эффективности новых форм организации перевозок, строительства транспортного хозяйства и ремонта транспортных средств. Организационно-экономические механизмы комплексного управления. Организация и управление рыночными структурами и организациями в сфере услуг (банковское дело, страхование, инновации и др.).

Личный вклад соискателя. Представленное на защиту диссертационное исследование представляет собой комплексное научное исследование, выполненное автором самостоятельно, в соответствии с целью и задачами диссертации, с учетом достижений отечественной и зарубежной науки по данному вопросу. Личный вклад соискателя сводится к разработке темы диссертационного исследования, разработки плана и программы проведения исследования, сбора необходимой информации и проведение обзора научной литературы и периодической печати относительно разделов темы исследования, обоснования и выбора методов обработки информации, непосредственное проведение исследование, разработки математических моделей управления процессами развития объекта исследования и интерпретация полученных

автором результатов. Диссертант опубликовал достаточное количество публикаций по теме исследования и непосредственно участвовал в апробации и внедрении полученных результатов диссертационного исследования.

Апробация и внедрение результатов диссертации. Диссертация является результатом многолетней научно-практической работы, прохождения аспирантуры и докторантуры в Национальной академии наук Таджикистана. Основные результаты исследований обсуждались на международных, республиканских конференциях, совещаниях, семинарах (2010-2020 гг.), на Научно-техническом совете Министерства транспорта Республики Таджикистан, на заседаниях секции Института экономики и демографии НАНТ, Таджикского технического университета им. М.С. Осими, Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан и Институте проблем рынка Российской академии наук.

Публикации по теме диссертации. Основные положения и результаты диссертационного исследования опубликованы в 41 авторских работах общим объемом 40,6 п.л., из них 26 статей в научных журналах и изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых журналов и изданий, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

Структура и объем диссертации. Работа состоит из введения, пяти глав, выводов, приложений. Основной текст составляет 385 страниц, содержит 15 рисунков, 64 таблиц и 10 приложений. Список использованной литературы содержит 404 наименований.

II. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Наиболее существенные выводы и научные результаты, полученные в ходе диссертационного исследования, выносимые на защиту, и их новизна заключается в следующем:

1. Обобщены теоретические основы трансформации экономики, формирования территориально - отраслевых кластеров, самоорганизующийся характер, которых неразрывно связан с развитием деятельности инфраструктуры автотранспорта в социально-экономическом пространстве Республики Таджикистан.

Разработан теоретический подход к определению сущности инфраструктуры автотранспорта, основанный на воздействии научно-технологического прогресса и роли транспортной инфраструктуры в развитии регионов. Этот подход базируется на концепции использования пространства движения транспортных средств для выражения взаимосвязей между субъектами, ответственными за формирование инфраструктуры (государственные органы) и теми, кто использует эту инфраструктуру (бизнес и население). Реализация таких взаимосвязей приносит социальные и экономические выгоды каждому участнику в этом взаимодействии. В рамках этого подхода разработана типология формирования инфраструктуры автотранспорта, учитывающая степень влияния территориальных факторов, а

также характер и направленность воздействия на показатели социально-экономического развития регионов; группировка районов по степени транспортно-инфраструктурной проницаемости и открытости (способности к расширению полезного пространства взаимодействия районов в территориальных системах, повышения территориальной мобильности населения, повышения уровня и качества жизни, развитие системы предоставления социальных, бытовых и коммерческих услуг населению).

Выделение исключительной роли инфраструктуры автотранспорта как самостоятельного фактора развития экономики предполагает уточнение сущностной характеристики определения термина «производство инфраструктуры автотранспорта». В диссертационном исследовании под инфраструктурой транспорта понимается пространство движения как реальная транспортная сеть (сеть железных, автомобильных дорог и аэродромов; мостов, путепроводов и тоннелей, обслуживающие их структуры), используемая для осуществления перевозок, в виде ряда узлов и связывающих их дуг, причем каждому из элементов присущи свои характеристики.

Инфраструктура автотранспорта представляет собой систему элементов, пространственно организованных и включающих транспортную сеть определенной структуры, предназначенную для проведения перевозок. Здесь не учитываются объекты организационно-сервисного обслуживания, которые служат для обеспечения эффективной транспортной деятельности, и являются компонентами логистики и рынка коммерческих услуг.

На взгляд автора, в таком понимании инфраструктура автотранспорта выступает как фундаментальная основа для системообразования, как функциональный компонент производства и структуры транспортной системы. Она обладает комплексобразующим и интегрирующим свойством, выступает в качестве нормативной основы для решения задач оптимизации затрат и результатов деятельности, управления развитием и размещением производства, является воспроизводственно-эволюционной основой развития, предопределяет поведение факторов производства и является проводником процессных и инновационных сущностей процесса развития трансформационной экономики Республики Таджикистан.

В отличие от до сих пор существующих подходов, трактовка автора позволяет более глубоко изучать ролевое территориальное значение инфраструктуры автотранспорта и ее влияние на социально-экономическое развитие конкретной территории с учетом характерных особенностей транспортно-инфраструктурного обустройства, способа их регулирования и степени инвестиционной привлекательности территориальных образований.

Диссертационное исследование подтвердило, что успешная реализация экономических реформ, достижение сбалансированной и гармоничной структуры отраслей экономики, обеспечение многоуровневого функционирования производственных связей и взаимодействий между участниками рыночной экономики, а также создание благоприятных условий для непрерывного процесса воспроизводства социально-экономической модели

экономики, в значительной степени зависят от состояния, плотности, надежности и доступности инфраструктуры автотранспорта.

В процессе теоретического анализа структурных изменений и сдвигов в экономике, а также факторов, которые их определяют, выявляются закономерности воздействия различных условий и факторов на национальный экономический рост. Основой этого анализа служит выявление диспропорций в структуре наземной инфраструктуры автотранспорта и эффективном использовании ресурсного потенциала территорий. Это позволяет лучше понимать процессы замедления и ускорения в развитии территориальной структуры экономической системы.

В диссертации инфраструктура автотранспорта формально представлена в виде многослойной топологической концептуальной модели. Топология этой модели отображает транспортную сеть, где каждый слой ассоциируется с определенным уровнем управления (местным, республиканским, международным) и видом транспорта (автомобильным, железнодорожным, воздушным).

Исследование выявило, что в транспортных узлах, объединяющих эту многослойную топологическую структуру сети, грузовые и пассажирские потоки могут переходить с одного вида транспорта на другой. Эффективность работы территориально-отраслевых кластеров напрямую зависит от эффективности этого обмена и интенсивности развития транспортных потоков, соответствующих требованиям данного обмена.

В рамках диссертации инфраструктура автотранспорта рассматривается как унифицированная система обеспечения связи объектов территориально-отраслевых кластеров, их грузовых и пассажирских потоков, как внутри страны, так и на международных транспортных магистралях. Автор придерживается мнения, что такой подход позволяет рассматривать предоставление пространства для движения транспортных средств как рынок продукции инфраструктуры автотранспорта. Это открывает возможности для использования инфраструктуры как инструмента или средства модернизации и трансформации экономики в Республике Таджикистан.

В ходе реализации задач «Стратегии национального развития Республики Таджикистан до 2030 года», кластеры могут быть рассмотрены как инновационная модель пространственного развития экономики, основанная на оптимизации и обеспечении опережающего развития инфраструктуры автотранспорта в республике.

Исследование процессов формирования отраслевых и территориальных кластеров с точки зрения структуры автотранспортной инфраструктуры в различных территориальных областях позволило автору выделить следующие межотраслевые кластеры, которые начинают формироваться и впоследствии развиваются в Республике Таджикистан:

- производства и переработки сельскохозяйственного сырья;
- строительства и производства строительных материалов;

- горно-добывающая, перерабатывающая, металлургическая промышленность;

- топливно-энергетический сектор;
- курортно-туристический сектор;
- транспортно-логистический сектор.

Развитие указанных обобщенных кластеров, основанные на модернизации инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан, оказывают существенное влияние на развитие экономики и социальной жизни общества.

2. В данной работе впервые выделены и систематически представлены факторы, оказывающие воздействие на функционирование рынка деятельности инфраструктуры автотранспорта, что дополняет понимание мультиатрибутивной сущности этой производственной деятельности. Эта деятельность рассматривается как сложная открытая социально-экономическая система, организующая экономику территориальных образований.

Разработан методический подход к анализу и диагностике влияния территориальных факторов на формирование структуры и характеристик инфраструктуры автотранспорта территориальных образований: деревовидность, проницаемость, округленность, модальность и гористость опорной транспортной сети; группировка территорий по транспортно-географической характеристике; методика оценки и алгоритм определения степени влияния и выбора существенных факторов на формирование инфраструктуры автотранспорта, и влияние последнего на показатели социально-экономического развития территорий.

В диссертации определены количественные оценки уровня освоенности и обеспеченности территорий и населения инфраструктурой автотранспорта, которые облегчают процессы управления того или иного территориального образования.

Полученные в ходе исследования результаты оценки будут учтены при планировании структурных изменений в территориально-транспортных системах регионов и при принятии решений по регулированию развития инфраструктуры автотранспорта. Эти решения будут приниматься с учетом факторов, определяющих инфраструктуру и выражающих особенности территории страны.

Анализ теоретико-методологических основ исследования инфраструктуры автотранспорта позволил автору сформулировать новое видение структурных элементов данной инфраструктуры, основываясь на комбинации системного, кластерного и логистических подходов, которые раскрывают содержание инфраструктуры на различных системах организации и управления перевозочного процесса. Таким образом, наземная инфраструктура автотранспорта в работе рассматривается с позиции ее локального значения (конкретных хозяйствующих субъектов), муниципального, областного (регионального), республиканского и международного значения и оказывает существенное влияние на экономический рост Республики Таджикистан.

Проведенный анализ воздействия уровня использования инфраструктуры автотранспорта на экономический рост и его динамику указывает на наличие значительного накопленного потенциала наземной инфраструктуры в системе автотранспорта Республики Таджикистан. Однако наблюдается недостаточная эффективность использования этого потенциала со стороны различных отраслей экономики.

Автор установил, что значительную роль в формировании территориально-отраслевых кластеров в Республике Таджикистан играет опережающий рост производства инфраструктуры автотранспорта. Инфраструктура автотранспорта, обеспечивая расширение пространства для движения транспортных средств, играет ключевую роль в перемещении товаров, пассажиров и индивидуальных транспортных средств. Именно характер предложения продукции инфраструктуры автотранспорта стал определяющим фактором для организации производства на территориальном уровне и формирования территориально-отраслевых кластеров в Республике Таджикистан, что было выделено в диссертационном исследовании (таблица 1).

Представленные в таблице 1 данные свидетельствуют о том, что использование инфраструктуры транспорта оказало наибольшее воздействие на формирование и развитие следующих кластеров по степени приоритета: строительство и производство строительных материалов, топливно-энергетический сектор, производство и переработка сельскохозяйственного сырья, горнодобывающая, перерабатывающая и металлургическая промышленность, а также курортно-туристический сектор.

Результаты анализа эластичности воздействия роста использования услуг инфраструктуры транспорта на объем производства территориально-отраслевых кластеров Республики Таджикистан за период с 2010 по 2018 год предоставляют наиболее адекватную и динамичную оценку развития этих кластеров. Следует отметить, что за анализируемый период была зафиксирована положительная динамика оценок эластичности грузооборота и пассажирооборота в соответствии с объемами производства кластеров. При этом эластичность пассажирооборота оказалась немного выше, чем у грузооборота, что показывает рост транспортной подвижности и занятости населения в результате развития кластеров. Эффект особенно заметен в отраслях добывающей и обрабатывающей промышленности, а также в топливно-энергетическом секторе республики.

Положительные изменения также отмечаются в курортно-туристическом кластере. Тем не менее, текстильное и швейное производства испытывают недостаточное развитие как в плане производства, так и в создании рабочих мест, что проявляется в отрицательной динамике их коэффициента эластичности, который оказывается меньше единицы.

В транспортно-логистическом кластере, несмотря на отсутствие выраженной положительной динамики, сохраняется обеспеченность рабочими местами для населения. Это свидетельствует о недостаточно высоком уровне производительности труда в данном стратегически важном для экономики страны кластере.

Таблица 1. - Расчетные коэффициенты эластичности влияния уровня использования инфраструктуры автотранспорта на объем производства территориально-отраслевых кластеров Республики Таджикистан

Территориально-отраслевые кластеры	Индекс изменения объема производства кластера [(2021/2011)x 100,%]	Эластичность влияния грузо-оборота на объем производства кластера (123,0 %)	Эластичность влияния пассажирооборота на объем производства кластера (103,4 %)
Производства и переработка сельскохозяйственного сырья:			
Производства продукции сельского хозяйства	127,7	1,04	1,23
Пищевых продуктов	142,5	1,16	1,38
Текстильное и швейное	94,4	0,77	0,91
Кожевной и кожаных изделий	265,3	2,16	2,57
Строительства и промышленности строительных материалов	239,0	1,94	2,31
Горно-добывающая, перерабатывающая, металлургическая промышленность			
Добывающий	168,2	1,37	1,63
Обрабатывающий	147,5	1,20	1,43
Деревообработка	244,4	1,99	2,36
Металлообработка и машиностроение	156,8	1,27	1,52
Топливо-энергетический сектор			
Нефтепереработка	296,6	2,41	2,87
Энергоснабжение	174,7	1,42	1,69
Транспортно-логистический	120,0	0,96	1,16
Курортно-туристический	106,5	0,86	1,03

Источник: составлено автором.

Таблица 2.- Индексы тарифов на грузовые перевозки основными видами транспорта

Вид транспорта	2010	2015	2018	2019	2020	2021
Транспорт - всего	103,9	98,9	103,1	100,7	99,8	101,8
Железнодорожный	109,6	100,1	121,1	104,1	112,9	118,4
Автомобильный	102,8	97,1	100,0	100,0	100,6	100,0
Авиационный	102,1	101,9	99,8	101,6	108,9	99,0

Источник: составлено автором.

Современный комплексный подход к задачам оптимизации качественных и количественных показателей перевозочного процесса, с учетом мультипликативного эффекта, подчеркивает, что устойчивый рост производства инфраструктуры автотранспорта в Республике Таджикистан является ключевым фактором для формирования эффективно функционирующих территориально-отраслевых кластеров. На основе этого роста становится важным условием и фактором для трансформации экономики и обеспечения стабильного экономического роста в стране. Имеет место адаптация структуры транспортной системы и экономики в целом к условиям производства и развития инфраструктуры автотранспорта.

Данные табл.2 показывают, что в целом по транспорту наблюдается тенденция снижения индекса цен на перевозки грузов всеми видами транспорта. По автомобильным перевозкам достигнут стабильный уровень тарифов на грузовые перевозки, что положительно сказывается на состоянии рынка продукции отраслей реального сектора экономики.

Таким образом, меры по совершенствованию организации инфраструктуры автотранспорта привели к стабилизации рынка перевозок как продовольственных, так и непродовольственных товаров в Республике Таджикистан.

Проведенный общий анализ показывает, что предоставление продукции инфраструктуры автотранспорта в Республике Таджикистан стало тем механизмом, посредством которого была произведена отраслевая и территориальная трансформация экономики, с учетом ее адаптации к внутренним и внешним условиям, в частности, к условиям вступления в ВТО и необходимости повышения уровня транзитного потенциала Республики Таджикистан.

3. Определены методологические основы и сформулированы принципы формирования инфраструктуры автотранспорта и влияния ее работы на экономический рост с учетом авторской интерпретации сущностной характеристики инфраструктуры автотранспорта; показано современное состояние и выявлены тенденции структурной трансформации видов автотранспорта и характера проявления квазырыночных отношений при производстве продукции инфраструктуры автотранспорта.

Одним из важных методологических принципов является то, что инфраструктура автотранспорта является основой для оптимизации распределения ресурсов экономики, тогда как отсутствие системы рыночного ценообразования на продукции инфраструктуры автотранспорта не позволяет получить оптимальный план распределения ограниченных ресурсов экономики.

Поэтому в исследованиях решаются задачи привлечения частного сектора и стимулирования частной инициативы в создании, функционировании и развитии инфраструктуры автотранспорта, сущностная характеристика которой проявляется в ее множественности.

Установлено, что в отличии от существующих подходов, трактовка автора позволяет более глубоко изучать ролевые территориальные функции инфраструктуры автотранспорта и ее влияние на социально-экономическое развитие конкретной территории с учетом характерных особенностей транспортно – инфраструктурного поля территории (таблица 3).

Таблица 3. - Составляющие элементы, характер их формирования, способ регулирования и степень инвестиционной привлекательности элементов инфраструктуры автотранспорта

Составляющие элементы НИТ	Характер формирования как:	Способ регулирования	Степень инвестиционной привлекательности
Дороги (земельные участки, дорожное полотно и дорожное покрытие, железнодорожный путь); аэродромы	- естественная монополия; - общественный капитал;	- государственное регулирование; - государственно-частное партнерство	Средняя (жесткий элемент транспортной инфраструктуры)
Мосты, путепроводы, эстакады	- естественная монополия; - общественный капитал;	- государственное регулирование;	Низкая (жесткий элемент транспортной инфраструктуры)
Тоннели, галерей	- естественная монополия;	- государственное регулирование;	Низкая (жесткий элемент транспортной инфраструктуры)
Дорожные сооружения (дорожные знаки, светофоры, устройства регулирования движения)	- общественный капитал;	- государственное регулирование;	Низкая (жесткий элемент транспортной инфраструктуры)
Службы обслуживания и содержания дорог, организации и управления транспортными средствами (потоками)	- естественная монополия; - общественный капитал;	- государственное регулирование; - государственно-частное партнерство	Средняя (жесткий элемент транспортной инфраструктуры)

Источник: составлено автором.

В работе доказывается, что инфраструктура автотранспорта отличается от транспортной инфраструктуры тем, что последняя включает в себя, помимо элементов, перечисленных в таблице 3, также предприятия и учреждения, оказывающие услуги в области дорожного обслуживания (например, топливозаправочные станции, станции технического обслуживания и помощи, гостиницы, связь), логистического обслуживания (структуры для складирования и обработки грузов), грузовые и пассажирские терминалы, предприятия по хранению подвижного состава и их технического обслуживания и ремонта, а также организации, занимающиеся обеспечением и управлением процессами в организации и управлении перевозками, хранением, экспедированием грузов, а также интермодальным и мультимодальным перемещением грузов и пассажиров

В диссертации инфраструктура автотранспорта рассматривается как "жесткая" система, предоставляющая пространство для движения транспортных средств, осуществляющая работу по сборке (разборке) потока автотранспортных средств и обеспечивающая их комфортное и безопасное движение в пространстве и времени. Остальные элементы, связанные с инфраструктурой, относятся к предметам либо логистики, либо платных услуг, которые могут быть переданы в аутсорсинг. По мнению диссертанта, предложенные другими авторами показатели работы автотранспорта характеризуют работу подвижного состава на рынке перевозок. Тем не менее, они, вызывая транспортный поток, организуют работу инфраструктуры автотранспорта по предоставлению пространства для движения автотранспортных средств. Качественные и количественные характеристики конфигурации инфраструктурного поля территорий определяют объем транспортного потока, который обрабатывается инфраструктурой автотранспорта за определенный период времени.

4. Выделены и системно предствалены факторы, особенности организации и функционирования инфраструктуры автотранспорта, с раскрытием их содержания, что позволило обосновать детерминанты формирования, а также установить место и значение производства инфраструктуры автотранспорта в процессе территориальной трансформации экономики; показан прагматический аспект организации производства инфраструктуры автотранспорта, с точки зрения оценки обеспеченности территорий этими услугами и факторами, определяющими вариацию их территориальных различий, а также данными о степени территориальной проницаемости и специфические риски в пространствах реализации продукции инфраструктуры автотранспорта.

В диссертации установлено, что транспортная проницаемость территории – один из индикаторов экономико - транспортно - географического положения и отражает степень контактности района, региона и республики с соседними территориями. Чем больше пересечений, тем короче расстояние между соседними пересечениями.

Количественным показателем транспортной проницаемости является отношение периметра определенной территории к количеству транспортных пересечений ее границ и числу дорог, пересекающих эти границы. Его концептуальное значение выражается через среднее расстояние (в километрах) между соседними участками границы. Увеличение периметра территории при неизменном числе пересечений приводит к повышению этого показателя, что указывает на увеличение закрытости данной территории.

Для исследования и выявления зон максимальной, средней и низкой открытости территории в диссертации использовались расчеты данного показателя, проведенные на основе картографического анализа территорий различных районов Республики Таджикистан.

Доказано, что замкнутость инфраструктуры автотранспорта, и, следовательно, и социально-экономическая замкнутость района возрастает по мере удаления не только от центральной оси социально-экономического

развития, но и по мере удаления от региональных и локальных центров концентрации экономической деятельности.

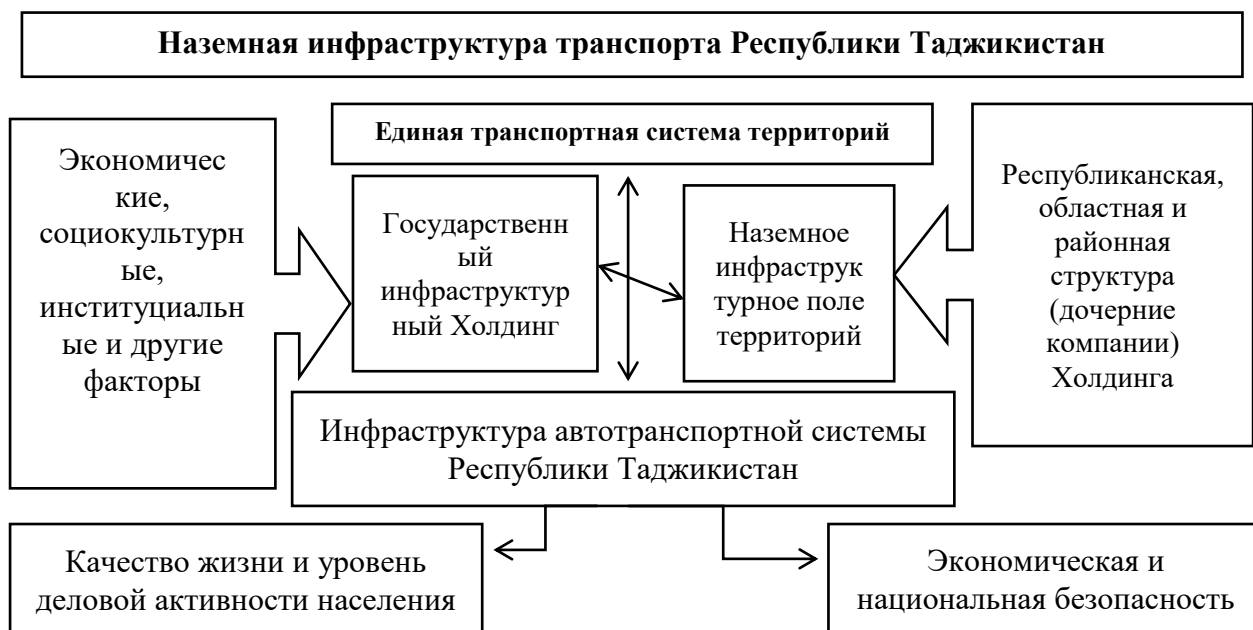


Рисунок 1. Модель взаимосвязей по реализации инфраструктурной политики развития инфраструктуры транспорта Республики Таджикистан

Источник: Составлено автором на основе Статистического ежегодника Республики Таджикистан / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. 2011-2022 гг.

Сопоставление территориальных различий в показателе транспортной проницаемости на уровне районов с территориальными зонами позволило автору выявить несколько факторов, влияющих на значение этого показателя. Прежде всего, количество дорог, пересекающих контур территориальной зоны, и форма этого контура оказывают значительное воздействие. Территории с вытянутой формой и пересекаемые множеством транзитных дорог часто характеризуются низкими значениями транспортной проницаемости. В то время как гористые, предгорные, прибрежные (вдоль горных рек) и приграничные районы и регионы обычно обладают высокими значениями показателя проницаемости, указывая на более низкую транспортную проницаемость (то есть эти районы более изолированы и закрыты).

В диссертации сделан вывод, что проблемы развития инфраструктуры автотранспорта на отраслевом и территориальном уровнях возникают из-за отсутствия единого скоординированного государственного органа управления. Для решения этих проблем предлагается создать схему управления, включающую структуры, способные обеспечивать баланс экономических интересов бизнеса и общества в целом. Эффективное управление инфраструктурой требует согласования различных интересов и координации усилий между различными структурами. Это может способствовать более эффективному развитию и функционированию транспортной инфраструктуры.

Исследование теоретических аспектов и опыта управления

инфраструктурными отраслями экономики приводит к улучшению практики через создание холдингов. Предпринимательские объединения, занимающиеся управлением инфраструктурой автотранспорта, целенаправленно ориентированы на развитие институционального аспекта территориального инструментария в организационно-экономических отношениях. Это направление фокусируется на координации действий управленческих органов при решении хозяйственных, эксплуатационных и научно-технических задач, связанных с инфраструктурой автотранспорта.



Рисунок 2. Схема развитие системы управления инфраструктурой транспорта

Источник: Составлено автором на основе Статистического ежегодники Республики Таджикистан / Агентство по статистике при Президенте Республики Таджикистан. 2011-2022 гг.

В диссертации (на рисунках 1 и 2) разработаны схемы управления развитием инфраструктуры автотранспорта, в основе которого включен институт «Государственный холдинг инфраструктуры транспорта».

По мнению автора, предложенная в диссертации структура государственного холдинга направлена на замену ныне существующей организационной структуры управления инфраструктурой транспорта в Министерстве транспорта Республики Таджикистан.

5. Дано типологическое модельное представление о степени влияния количественных и качественных параметров производства продукции инфраструктуры автотранспорта на развитие территорий, на основе сформулированного автором методического подхода к формированию наземного инфраструктурного поля транспортной системы в создании территориально-отраслевых образований.

Использование методологии типологического модельного представления и сравнительного анализа различных моделей конкурентного взаимодействия в сфере инфраструктуры автотранспорта позволило выявить черты единой типовой институциональной структуры, характерной для стимулирования конкурентного поведения в конкурсных системах процесса организации и функционирования инфраструктуры автотранспорта, что связано с бюджетным финансированием спроса на создание и эксплуатацию инфраструктуры автотранспорта. Показатели оценки качества разработанные в диссертации приведены в табл.4.

Таблица 4. - Система показателей оценки качества производства инфраструктуры автомобильного транспорта

Показатели оценки услуг инфраструктуры транспорта	Содержание показателя
1. Показатели отдельных участков инфраструктуры	Характеризуют движения потока транспортных средств на отдельных участках дороги
-Интенсивность движения, N, авт/час или авто/сут	– Интенсивность движения на автомобильной дороге определяется количеством автомобилей, проезжающих через определенное поперечное сечение за определенный временной интервал, например, в час или сутки. В зависимости от уровня интенсивности движения присваивается категория данной дороге, устанавливаются временные рамки для проведения ремонтных работ, и разрабатываются меры по организации безопасного движения.
-Плотность транспортного потока, q- авто/км.	– Плотность транспортного потока на дороге вычисляется как отношение числа транспортных средств к единице длины дороги, обычно выраженное в единицах на 1 км. Этот параметр зависит от нескольких факторов, таких как интенсивность движения, количество полос, скорость движения и состав потока.
- пропускная способность дороги, P, авт./час	– Пропускная способность дороги представляет собой максимальное число автомобилей, которое способно пройти через конкретный участок дороги или всю дорогу за определенный период времени. Этот показатель играет важную роль при разработке поперечного профиля и геометрических элементов дороги, так как он определяет способность дороги обеспечивать беспрепятственное движение автотранспорта.
- грузонапряженность дороги, Q, т/год или т/сут	- Грузонапряжённость дороги – это общая масса грузов, перевозимых по данному участку дороги в обоих направлениях в единицу времени и на единицу пути. Этот показатель часто используется для оценки работоспособности дорожной одежды и общей способности дороги справляться с транспортными нагрузками.
-коэффициент загрузки дороги движением, Z,	- Соотношение между интенсивностью движения и пропускной способностью рассматриваемого участка автомобильной дороги представляет собой ключевой показатель, используемый при расчете числа полос движения и определении геометрических параметров. Этот показатель способствует оценке эффективности использования дорожной инфраструктуры и позволяет оптимизировать параметры дороги для обеспечения более эффективного движения транспортных средств.

Продолжение таблицы 4.

-скорость движения, V , км/час	– Скорость движения представляет собой ключевой качественный показатель работы автомобильной дороги и ее состояния. В зависимости от целей и задач, для решения которых используется показатель скорости движения, выделяют следующие типы: 1. Расчетная скорость. 2. Конструктивная скорость. 3. Мгновенная скорость. 4. Эксплуатационная скорость. 5. Техническая скорость. 6. Расчетная скорость при организации движения. 7. Оптимальная скорость. 8. Нормируемая скорость.
2.Показатели качества наземного инфраструктурного поля территорий	Характеризуют качества организации пространства для движения транспортных средств в определенной территориальной организации производства
- интенсивность движения, N ,	Определяет категорию участков дороги инфраструктурного поля территорий (1,2,3,4,5 -категория).
-степень транспортной освоенности территорий, $F_{ос}$	Отношение протяженности автомобильных дорог (км) к площади территорий инфраструктурного поля (км ²)
-качества транспортной сети, $K_{сет}$	Отношение протяженности (км) дорог с твердым покрытием к общей протяженности дорог инфраструктурного поля территорий.
-транзитивность инфраструктурного поля, $T_{транз}$	Протяженность дорог расположенных в международных коридорах (км) к общей протяженности дорог инфраструктурного поля территорий (км).
- модальность инфраструктурного поля территорий, $M_{мод}$	Количество видов транспорта, чья инфраструктура размещена на данном инфраструктурном поле территории.
- коэффициент Энегеля, d	Отношение протяженности дорог инфраструктурного поля к корень квадрат от произведения площади и численности населения территории

Источник: Красников А.Н. Закономерности движения на многополосных автомобильных дорогах. -Транспорт, 1988. -111 с.

В целом, проведенный анализ с использованием показателей табл.4 показывает, что механизм рыночного взаимодействия спроса и предложения на рынке продукции инфраструктуры в условиях проявления квазирыночных отношений на 85% предопределяет уровень развития экономики района и благосостояние ее населения.

Механизм взаимодействия предложения и спроса на рынке продукции инфраструктуры автотранспорта (рис.3) в работе определен исходя из зависимости удельной стоимости проезда по инфраструктуре при различных объемах прохождения транспортного потока по инфраструктуре автотранспорта.

В диссертации доказано, что этот механизм предусматривает следующие условия функционирования жесткой инфраструктуры автотранспорта.

Во-первых, известно, что равновесие потока транспортных средств будет зависеть как от метода стоимостной оценки, так и категории дороги.

Для существующей дороги поток (P – пропускная способность) будет равен P_1 , а цена – c_1 при методе оценки предельной стоимости, а при методе оценки средней общей стоимости поток будет равен P_2 , а цена – c_2 . Поэтому при втором варианте расширения дороги поток транспортных средств увеличивается до P_3 , а цена уменьшится до c_3 , как при методе предельной стоимости, так и средней общей стоимости.

Во-вторых, для идеальных условий организации (т.е. при постоянных доходах, единых ценах и стабильных условиях спроса) наилучшая долгосрочная стоимость и вопрос о инвестициях проявляются достаточно четко: продолжать расширять (или сужать) наземную инфраструктуру (дорогу) до такого размера, пока цена, которая соответствует функциям спроса и краткосрочной предельной стоимости, не будет равной долгосрочной предельной стоимости, т.е. надо расширять наземную инфраструктуру до тех пор, пока не пересекутся кривые спроса, краткосрочной и долгосрочной предельной стоимости продукции.

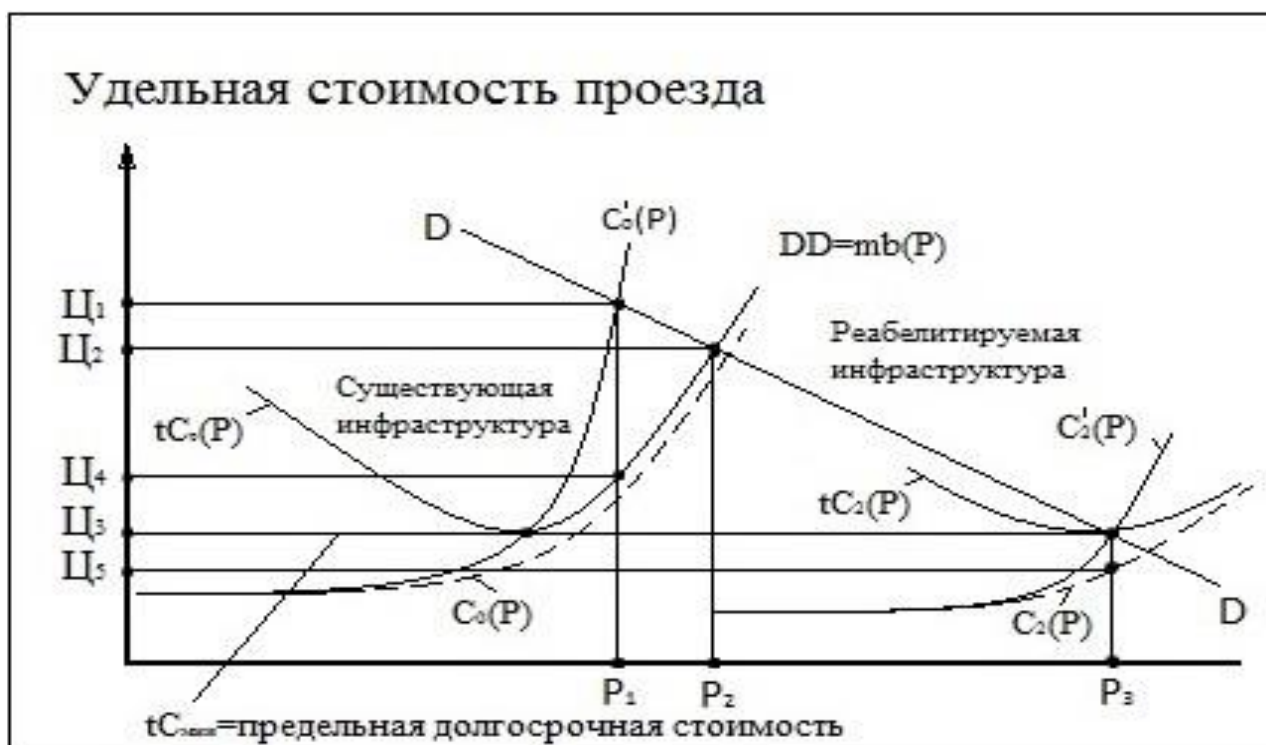


Рисунок 3. Механизм взаимодействия предложения и спроса на рынке продукции инфраструктуры автотранспорта

Источник: Составлено автором на основе исследования.

В условиях изменения спроса и стоимости, существующая инфраструктура автотранспорта должна быть расширена до уровня, обеспечивающего достаточную пропускную способность при проводимой реконструкции инфраструктуры. Цены, краткосрочные предельные затраты, долгосрочные предельные затраты и среднесрочные общие затраты должны быть равны c_3 , а

сбалансированный поток должен достичь уровня P_3 . Дорожная пошлина, необходимая для покрытия разницы между расходами, которые несут пользователи инфраструктуры объемом P_3 и платежами, произведенными пользователями P_5 , должна быть равна $(P_3 - P_5)$. Таким образом, необходимая пошлина или разница между расходами и платежами для потребителей продукции инфраструктуры автотранспорта P_3 для оптимальной ситуации равна:

$$T(P_3) = [(F_2 + C_2(P_3)) : P_3] - (C_2(P_3)) : P_3 = F_2 : P_3,$$

другими словами, при оптимальных условиях организации производства установленная пошлина (сверх расходов на содержание и ремонт инфраструктуры, которые должны покрываться за счет республиканского бюджета) должна быть равна постоянным дорожным расходам (включая проценты на капитал), равномерно распределенному по всему потоку автотранспортных средств.

В-третьих, следует отметить, что при идеальных условиях организация использования метода оценки краткосрочной предельной стоимости всегда приведет к оптимальному распределению ресурсов и, таким образом, к оптимальному размеру потока в инфраструктуре автотранспорта и оптимальной цене ее продукции.

Отмечено, что при добросовестной (без коррупции) квазиконкуренции потенциал добавочного дохода будет стимулировать предприятия инфраструктуры автотранспорта постоянно следить за размером объема производства своей инфраструктуры и объемами выходного транспортного потока с тем, чтобы достичь оптимальных условий обслуживания потока автотранспортных средств.

Вместе с тем, доказано, что использование краткосрочной предельной стоимости во время произвольного ограничения пропускной способности не обязательно приведет к наиболее рациональной организации использования инфраструктуры автотранспорта или к наилучшему распределению ресурсов.

Проблема заключается в определении необходимого типоразмера или категории дороги и гарантии, что «оптимальная наземная инфраструктура автотранспорта» используется наиболее рационально с экономической точки зрения. Здесь главное – наилучшее распределение ресурсов, чем вопрос о том, кто получает прибыль, и кто оплачивает расходы; первое относится к вопросу экономической эффективности, а второе к вопросу оптимизации распределения ресурсов. Задача заключается в том, чтобы точно сбалансировать расходы на расширенный объем выходного потока автотранспортных средств по сравнению с прибылями от прироста пропускной способности инфраструктуры на ее заданном участке, а также дать гарантию, что оптимальная наземная инфраструктура автотранспорта используется наиболее эффективно. Что касается расходов на увеличение объема выходного автотранспортного потока, то нужно рассмотреть обстоятельства расширения инфраструктуры автотранспорта, так как существует естественный обмен между расходами на инфраструктуру и личными расходами на передвижение; в этом случае наиболее

полезна кривая долгосрочной предельной стоимости, которая считается, одновременно, кривой планирования определения необходимого объема работы инфраструктуры автотранспорта.

В работе установлено, что кривая долгосрочной предельной стоимости выражает окончательный обмен между расходами на наземную инфраструктуру и личными расходами на передвижения по инфраструктуре автотранспорта. А, что касается прибылей от увеличения объема выходного потока автотранспортных средств, то здесь наиболее удобна функция спроса, связанная с увеличением на единицу пропускной способности, т.е. предельной пропускной способности данного участка инфраструктуры автотранспорта.

Доказано, что все эти закономерности проявляются на отдельных участках инфраструктуры автотранспорта, поэтому для оценки качества производства продукции инфраструктурного поля территориальных образований следует обратить внимание на показатели второй группы (табл.4), которые показывают состояние организации производства инфраструктуры автотранспорта на определенном поле территориальной организации производства.

6. Предложены меры государственной поддержки перестройки организации производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта на основе реализации принципов государственно - частного партнерства с целью повышения значимости продукции инфраструктуры автотранспорта в формировании транзитного потенциала страны.

Проведенный в диссертации анализ иерархии и классификации дорог основывается на функциях и технических стандартах производства инфраструктуры автотранспорта, чтобы отвечать всем требованиям пользователей инфраструктуры. В сложившейся структуре управления инфраструктурой сделана попытка в системе классификации дорог интегрировать и скоординировать управления магистральными и сельскими дорогами в дорожной сети республики.

Предложенная автором система классификации дорог была создана с учетом характеристики движения автотранспорта и требований, предъявляемых к транспортировке грузов и пассажиров. Она поможет органам управления инфраструктурой транспорта создать наиболее рациональные сети дорог, которая наиболее полно соответствует задачам транспортной политики и социально-экономическим нуждам общества и увеличивает степень интеграции транспортной системы.

Анализ существующей классификации дорог не вполне адекватна тем изменениям, которые произошли за годы независимости в сфере автотранспортного обслуживания. Поэтому возникает необходимость в создании трехкомпонентной иерархии, основанной на функциях дорог, которые отражают свойства артериальных, коллекторных и подъездных дорог.

Цель, функции и задачи и особенности управления по видам и иерархиям дорог, разработанные в диссертации, представлены в таблицах 5 и 6.

Таблица 5. - Предложенная система иерархии дорог в Республике Таджикистан

	Республиканские - артериальные дороги	Региональные - коллекторные дороги	Местные – подъездные дороги
Цель	Мобильность включает в себя	коммуникабельность	обеспечение доступа
Функции	- обеспечение передвижения автотранспорта; - передвижение транспорта на значительные расстояния; - передвижение общественного транспорта по автомагистралям; - перевозка грузов.	- обеспечение движения в пределах определенной территории; - обеспечение доступа к артериальным дорогам; - прямой доступ к экономическим (промышленным) зонам; - доступ к общественному транспорту	- прямой доступ к сельхозугодиям; - пешеходные движения
Управление	- передвижение транспорта на значительные расстояния; - международное и региональное передвижение (государственного значения).	- сообщение с артериальными дорогами; - сообщение городских улиц с основными дорогами; - доступ к экономическим и общественным центрам	- доступ к частной собственности; - доступ к пунктам внутри местности

Источник: составлено автором.

Таблица 6. - Иерархия, классификация и управление инфраструктурой автотранспорта

Иерархия дорог	Административный контроль	Классификация дорог	Протяженность дороги, км.
Республиканские дороги	Министерство транспорта РТ	1. Международные дороги 2. Межрегиональные дороги 3. Всего	3213,56 109,58 3323,14
Региональные дороги	Региональные управления дорог	1. Межрегиональные дороги 2. Местные дороги протяженностью более 25 км. 3. Всего	1307,39 1549,09 2856,48
Местные дороги	Местное управление дорог	1. Республиканские подъездные дороги 2. Местные подъездные дороги 3. Всего	363,59 7597,80 7961,38
Всего			14141

Источник: составлено автором.

Особенность строительства автомобильных дорог в регионе Восточного Памира, с целью освоения природных ресурсов этого региона, и на этой основе создания новых рабочих мест и размещения горнодобывающей и перерабатывающих отраслей промышленности приобретает важное социально-экономическое значение.

Вопрос о характере влияния организации инфраструктуры автотранспорта на территориальное развитие представляет интерес для дальнейших исследований. Это может быть рассмотрено как предмет исследования в разрезе отдельных

территориальных функций инфраструктуры или их комбинаций. Также возможно рассмотрение инфраструктуры автотранспорта как объекта исследования в контексте различных типов районов или отдельных регионов.

Такой подход может предоставить глубокий анализ влияния инфраструктуры на территориальное развитие с учетом многообразия функций, которые она выполняет в различных контекстах. Это также может помочь выявить оптимальные модели организации инфраструктуры автотранспорта для достижения оптимальных результатов в различных типах территорий. (табл.7).

Таблица 7. - Характер влияния инфраструктуры автотранспорта на развитие страны

Характер влияния	Преимущества и эффекты влияния инфраструктуры транспорта
Прямое	1. Оптимизация/увеличение затрат на производство товаров. 2. Повышение/снижение эффективности деятельности локальных предприятий. 3. Развитие/ограничение мобильности, рекреационных возможностей населения и социальных взаимодействий. 4. Расширение/сокращение взаимодействий между территориями.
Опосредованное	Развитие производства региональных товаров. Уравнивание уровней территориального развития в регионе. Улучшение инвестиционного климата. Стимулирование инновационной активности. Поощрение интенсивного развития смежных секторов. Повышение эффективности использования других производственных факторов; расширение рыночных возможностей для их применения. Формирование общего спроса..
По продолжительности	1. Устойчивое воздействие в перспективе долгосрочного срока включает в себя следующие аспекты: обеспечение высокого уровня удовлетворения потребностей бизнеса и населения в качественных транспортных услугах; увеличение налоговых поступлений благодаря наличию развитой транспортной инфраструктуры; обеспечение эффективной доставки населения до мест работы; предоставление и доставка необходимых товаров населению. 2. В краткосрочной перспективе происходят следующие эффекты: изменение уровня затрат, включая как их уменьшение, так и увеличение; удовлетворение потребностей населения в передвижениях различного характера в определенные времена года.
По способу воздействия	1. Внутреннее воздействие: улучшение транспортной инфраструктуры для предприятий и населения; повышение инвестиционной привлекательности региона как места проживания. 2. Внешнее воздействие: включение региона в межрегиональные и международные экономические связи.
По уровню воздействия	1. Развитие внутренних транспортных систем на местном уровне, расширение локальных рынков, увеличение спроса для предпринимательства и повышение мобильности населения. 2. На уровне региона происходит расширение предпринимательской деятельности, повышение возможностей формирования агломерации, увеличение мобильности населения и улучшение кадрового обеспечения предприятий. 3. На уровне нации реализуется обеспечение национальной безопасности, сохранение территориальной целостности страны, создание условий для расширения масштабов бизнеса, увеличение мобильности населения и капиталов.

Источник: составлено автором.

Восточный Памир, обладающий обширной территорией и значительными природными ресурсами, остается недостаточно развитым из-за отсутствия необходимой инфраструктуры автотранспорта. Связь с Восточным Памиром осуществляется только со стороны Хорога по трассе Хорог-Мургаб- гр. Кыргызстан.

Таблица 8. Взаимосвязь и взаимозависимость протяженности сети автомобильных дорог (y) и факторов (x,c,z,f) социально-экономического развития регионов (по скорректированному коэффициенту детерминации R²)

Показатели (факторы)			Гиссарская зона	Раштская зона	Сагдская зона	Бохтарская зона	Кулябская зона	ГБАО
Демографический потенциал	Численность населения	X1	1,000	0,759	0,574	0,250	0,241	0,386
	Темп роста населения	X2	0,010	0,024	0,048	0,040	0,055	0,537
	Естественный прирост населения	X3	0,243	0,147	0,254	0,009	0,007	0,009
	Рождаемость	X4	0,350	0,461	0,216	0,001	0,049	0,000
	Смертность	X5	0,069	0,041	0,152	0,065	0,121	0,094
Территориальное расселение	Площадь территории	C1	0,831	0,097	0,086	0,003	0,079	0,602
	Плотность населения	C2	0,225	0,065	0,016	0,004	0,012	0,439
	Посевная площадь	C3	0,558	0,663	0,016	0,473	0,516	0,803
Факторы социального развития регионов	Среднемесячная заработная плата	Z1	0,025	0,002	0,387	0,277	0,019	0,029
	Образовательные учреждения	Z2	0,740	0,624	0,520	0,236	0,244	0,287
	Учреждения здравоохранения	Z3	0,511	0,799	0,413	0,305	0,024	0,080
	Объем розничной торговли	Z4	0,410	0,170	0,478	0,143	0,010	0,403
	Объем платных услуг	Z5	0,629	0,531	0,414	0,016	0,001	0,499
	Объем бытовых услуг	Z6	0,678	0,025	0,243	0,087	0,022	0,191
Экономический потенциал	Объем производства промышленной продукции	F1	0,043	-	0,088	0,660	0,415	-
	Объем капитальных вложений за счет всех источников финансирования	F2	0,214	0,001	0,104	0,013	0,144	0,018

Источник: составлено автором.

В диссертационном исследовании показаны (и уточнены) территориальные функции инфраструктуры автотранспорта, а в методическом плане уточнены определения меры ее влияния на местное развитие методами статистических оценок. Поэтому влияние ролевых задач развитие (демографическое, территориальное расселение, социальное и экономическое) регионов на развитие инфраструктуры автотранспорта является новой постановкой задачи анализа и

оценки влияния организации инфраструктуры автотранспорта на региональное развитие, которое проявляется прямо, опосредовано, по времени, по способу и уровню воздействия.

Определение оценки с применением комплексного метода приобретает особую значимость в рамках определения перечня показателей (см. Таблица 8), используемых для оценки воздействия инфраструктуры автотранспорта на социально-экономическое развитие территориальных образований. Наш метод основан на использовании показателей, включенных в официальную государственную статистику и применяемых для характеристики социально-экономического развития районов Республики Таджикистан.

В официальной статистике мы выделили группы показателей, характеризующих развитие территориальных образований: демографический потенциал, территориальное расселение, социальное развитие и производственно-экономический потенциал региона. Для решения данной задачи мы предложили процедуру определения ключевых факторов и показателей, а также оценку степени их взаимосвязи и влияния с использованием коэффициента детерминации R² (таблица 8).

Таблица 9. Результаты и показатели социально-экономического развития региона, которые оказывают влияние наземная инфраструктура автотранспорта

Вид результата	Характеристика результата	Показатель результата
Развитие предпринимательства в регионе	Улучшение состояния предпринимательского потенциала региона, рост уровня предпринимательской активности	- увеличение число предприятий и организаций в регионе - рост малых и средних предприятий на тыс. населения - увеличение численности занятых на предприятиях малого и среднего бизнеса
Уровень инвестиционной и инновационной активности	Рост инвестиционного потенциала и фактическая инвестиционная активность в регионе.	- объем инвестиций в основной капитал - объем инновационных товаров, работ и услуг - уровень затрат на инновации на предприятиях
Социально-экономическая интеграция регионов	Степень выравнивания уровня социально – экономического развития регионов	- доля валового продукта региона - объем товаров и услуг, ввозимых в регион -показатели миграции населения
Уровень и качество жизни населения	Степень удовлетворения материальных, социальных потребностей населения	- численность экономически активного населения, - уровень занятости и денежных доходов населения
Уровень обеспеченности социальными услугами	Формирование бюджетной обеспеченности систем образования, здравоохранения и социального обеспечения	- объем налоговых платежей - доходы консолидированного бюджета на душу населения
Развитие межрегионального сотрудничества	Развитие межрегиональных связей	- объем перевозок грузов и пассажиров - трудовая миграция

Источник: составлено автором.

В рамках научного исследования проведен анализ показателей социально-экономического развития регионов, подверженных воздействию наземной инфраструктуры автотранспорта (см. Таблица 9). Кроме того, осуществлена типология регионов с учетом соотношения уровня социально-экономического развития и уровня использования инфраструктуры автотранспорта в различных районах Республики Таджикистан (см. Таблица 10).

Таблица 10. Типология регионов в зависимости от соотношения уровня социально-экономического развития и уровня использования инфраструктуры автотранспорта районов Республики Таджикистан

Уровень развития	Районы с высоким уровнем социально-экономического развития	Районы со средним уровнем социально – экономического развития	Районы с низким уровнем социально - экономического развития
Районы с высоким уровнем использования инфраструктуры транспорта	Северная группа районов	Отсутствуют	Отсутствуют
Районы со средним уровнем использования инфраструктуры транспорта	Гиссарская группа районов	Кулябская и Бохтарская группа районов	Зеравшанская и Раштская группа районов
Районы с низким уровнем использования инфраструктуры транспорта	Отсутствуют	Отсутствуют	Горнобадхшанская группа районов

Источник: разработано автором

Первая группа — это районы, где их валовый региональный продукт на душу населения выше среднего по совокупности районов. Это районы Согдийской области (более 5,0 тыс. сомони на душу населения).

Во вторую группу вошли районы, у которых ВРП на душу населения находится в пределах от 4,5 до 5,0 тыс. сомони. Это районы Хатлонской области. И в третью группу районов вошли те, у которых среднедушевой ВРП ниже уровня 4,5 тыс. сомони на душу населения. В эту группу вошли районы республиканского подчинения и районы ГБАО.

Таким образом, результаты сегментирования показывают очевидную взаимосвязь между уровнем ВРП на душу населения и развитием инфраструктуры автотранспорта регионов Республики Таджикистан (табл.11).

Анализ транспортной доступности районов республики указывает на недостаточную оптимальность наземной инфраструктуры автотранспорта в целом по стране. Она находится на стадии ускоренной эволюции с целью достижения более завершенного характера, что способствует дальнейшему освоению горных территорий и росту экономики в этих регионах. Таким образом, при моделировании качества регионального экономического роста

различных районов, учитывая качество их транспортных систем с использованием коэффициента Энгеля, получаем следующие результаты:

Таблица 11. Результаты расчета параметров уравнений множественной регрессии зависимости ВРП на душу населения от плотности автотранспортной и железнодорожной сети Республики Таджикистан

Административные области	Количество районов	Плотность автотранспортной сети, км/тыс. км ² (Z ₁)	Плотность железнодорожной сети, км/ тыс.км ² (Z ₂)	ВВП на душу населения, тыс. сомони/чел. (Y)
ГБАО	7	42,3	-	3,6
Хатлон	23	209,5	18,7	4,1
Сугд	11	135,5	6,3	4,9
РРП	14	156,6	5,4	3,6

Источник: сводные данные из первичной исходной информации.

1) Повышение уровня жизни путем сокращения непроизводительного времени, затрачиваемого населением, и расширение полезной подвижности в социально-культурных целях;

2) Повышение общей экономической ситуации (рост валового регионального продукта/валового внутреннего продукта), уменьшение степени зависимости валового регионального продукта/валового внутреннего продукта от грузопотока и сокращение транспортных расходов для потребителей услуг транспортной инфраструктуры в регионах и в стране в целом.

		Уровень развития инфраструктуры транспорта регионов Республики Таджикистан		
		Низкий	Средний	Высокий
ТЕХНОЛОГИИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ	ИННОВАЦИОННЫЕ	Формирование системы стимулов к внедрению инновационных технологий развития. Управленческий и технологический консалтинг	Распространение доступных инновационных технологий посредством широкой информатизации населения региона	Внедрение инновационных технико-технологических программ, инновационных фондов развития объектов транспортной инфраструктуры региона
	УНИКАЛЬНЫЕ	Институциональная модернизация управления территорией с высокой плотности населения и социокультурной особенностью территорий	Создание организационно управленческих структур по типу “оператора инфраструктурного поля”- как предприятия по производству услуг инфраструктуры транспорта	Использование методик управления посредством “Инфраструктурных полей” по типу виртуальной модели “дополнительная реальность”

Рисунок 4. Управленческая матрица мероприятий по стимулированию развития инфраструктуры автотранспорта, разработанные в диссертации

Источник: составлено автором

В соответствии с описанной в диссертации характеристикой в управленческой матрице, оптимальное управление региональной инфраструктурой автотранспорта в качестве составной части экономической инфраструктуры предполагает внедрение и развитие как инновационных, так и уникальных технологий в организационно-экономических процессах. Это относится к регионам с различными уровнями совершенствования, представленными на рисунке 4.

7. Разработаны концептуальные основы обеспечения инновационных форм и механизмов развития производства инфраструктуры автотранспорта на принципах интеграции и диверсификации услуг, с учетом аутсорсинга и бенчмаркинга в производстве продукции инфраструктуры автотранспорта при различных системах построения перевозочного процесса. Создана методология формирования регионального рынка продукции автодорожной инфраструктуры, основанная на применении бенчмаркингового подхода и анализе его пространственно-временных характеристик, представляет собой эффективный инструмент. Путем использования данной методологии можно обосновывать стратегические решения в области оптимального развития производства инфраструктуры автотранспорта в различных регионах, учитывая специфику потребностей экономики каждого региона в автотранспортных перевозочных услугах.

Повышение территориальной эффективности автотранспортной инфраструктуры на основе реализации инновационных организационно-экономических механизмов, ее развитие является основой для дальнейшего повышения конкурентоспособности региональной инфраструктуры автотранспорта и самих регионов страны, как на внутреннем, так и мировом рынке перевозок.

Для прогнозирования и оценки потенциальных возможностей внешнеэкономической деятельности Таджикистана автором была разработана Стратегия «Таджикистан – транзитная страна».

Основу наших расчетов составляет разработанная модель эквивалентности, которая основана на теоретических приложениях теоремы Хекшера – Олина. Она является основополагающим принципом в теории международной торговли. Она утверждает, что страны импортируют и экспортируют товары в зависимости от наличия у них относительных избытков или дефицитов факторов производства. Более точно, каждая страна склонна экспортировать товары, для производства которых она может использовать свои относительно избыточные факторы производства, и импортировать товары, для производства которых ей не хватает соответствующих факторов. Наземная инфраструктура автотранспорта, создавая соответствующее поле для развития транспортно-экономических связей, способствует росту относительных преимуществ территорий.

Таблица 12. Состояние основных систем и процессов по содержанию дорог Республики Таджикистан

Процесс или система	Состояние	Значение
Работы по содержанию, требующие инспектирования	Проводятся, однако, информация не всегда используется для подготовки годовых программ в некоторых регионах	Необходимо продолжить и укрепить, в развернутой форме и представить на ежегодном представленных предложениях
Одобренные процедуры калькуляции	По сообщениям экспертов, используются для всех расчетов	Необходимо использовать для определения единичной расценки в каждом регионе или ДЭП. ДЭП также должны тесно проводить мониторинг своего времени и уровня производительности с тем, чтобы можно было представить модифицированную процедуру проведения расчетов для того, чтобы изложить фактически сложившиеся ситуацию.
Контроль качества (замер качества выполнения работ дорожного содержания)	Проводятся от 3-х до 4-х раз в год. При тщательном выполнении, является полезным инструментом контроля, однако по данным мероприятиям в настоящее время нет достоверной информации	Будет служить полезным инструментом контроля, если не установлена какая-либо другая система оценки выполнения работ (к примеру ежегодное исследование состояния качества)
Мониторинг утилизации оборудования и ведение учетной записи	Данная система существовала раньше, но в настоящий момент не представлена должным образом	Необходимо восстановить, так как является решающим инструментом в управлении ресурсами оборудования и понимания стоимости обслуживания дорог
Успешное завершение работ	Данная система существовала ранее, но в настоящий момент во многих ДЭП эта система не представлена	Необходимо восстановить, так как являются важным инструментом в управлении ресурсами оборудования и понимания стоимости обслуживания.
Планирование дорожной сети	Возникает в особых случаях. Процесс пока не имеет системную основу	Нужна содействие партнеров по развитию
Планирование технического обслуживания дороги	Выполняется, но процесс упрощенный, не систематичный и механизм имеет недостаток по выявлению первоочередных действий	Необходимо улучшение процесса для эффективного управления дорогой.
Исследование состояния дороги	Не выполняется	Необходимо для планирования содержания и реабилитационных работ
Инспектирование на предмет дорожного содержания. Это будет круглогодичная инспекция содержания дорог	В настоящее время проводятся, однако, не достаточно детально	Необходимо для улучшения эффективности программы содержания, особенно качества выполняемых работ
База данных о ценах	Не существует. Используется официальная система расчетов	Необходимо установить реальные цены, а также выявить возможности для улучшения дорожных мероприятий частного и государственного сектора
Процесс закупки (включая тендерный процесс)	В настоящее время для проектов местного финансирования тендерный процесс не используется	Необходимо установление тендер на закупки при капитальном ремонте и проектах периодического обслуживания дорог

Источник: разработано автором.

Таблица 13. - Инициативы, направленные на привлечения частного сектора в работе на инфраструктуре автотранспорта Республики Таджикистан

Проблемы	Меры по их устранению
<p>1.Определение подходящей будущей программы дорожных работ и бюджета, а также типа необходимых услуг</p>	<p>Система присуждения контрактов нуждается в определении причин задержки и перспективы развития. Минтранс нуждается в переоценке дорожного сектора, и выявлении проблем, с которыми оно сталкивается на ближайшие 10-15 лет и определении путей их решения при этом следует осознать, то что только лишь несколько подрядчиков имеют достаточно навыков для выполнения работ по укладке асфальта, а большинство способно только лишь эффективно выполнять ямочный ремонт покрытия или бетонные работы. Наряду с тем, что это уже частично осознано, контракты по капитальному ремонту обычно включают сочетание данных работ. Для контрактов по периодическому содержанию, было бы полезным отделить незначительные работы, такие как ремонт выбоин, заделка трещин от работ по повторной планировке, и таким образом небольшие подрядчики смогут выполнять незначительные работы, а более способные подрядчики будут вести работы по профилированию. Другой вид работ, такой как профилирование гравийной дороги и обочин, может выполняться другими подрядчиками. Теми, у кого имеется оборудование на объекте.</p>
<p>2.Всестороннее определение возможностей, необходимых для выполнения работ в отношении требований о наличии необходимого оборудования и рабочей силы</p>	<p>Требует разработки среднесрочного плана, в котором включаются будущие направления, нужды (тип подрядчиков и необходимые услуги) в отношении дорог, их ожиданий в будущей рабочей среде для предлагаемых услуг (подрядчики, консультанты и т.д.)</p>
<p>3.Группа задач по обслуживанию для включения в незначительные работы (покрытие, придорожные сооружения и искусственные сооружения)</p>	<p>Требуется скомпоновать работы так, чтобы учесть возможности индустриального выполнения. Это означает, что к примеру, использование одного подрядчика для подготовительных ремонтных работ, а второго для работ по профилированию покрытия. Строгое следование данному требованию обеспечить тот факт, что лучшие компании смогут выполнять более сложный вид работ. Так как механизированные работы требуют больших инвестиций в оборудование, то данные контракты должны быть объемнее, и могут включать даже сотни километров профилирования в среднесрочном периоде.</p>
<p>4. Хорошо отлаженный процесс закупки, в котором учитываются возможности, опыт и практика выполнения</p>	<p>Это необходимо для развития доверия в индустрии и обеспечения сектора строительства уверенности развития.</p>
<p>5.Улучшенный процесс закупки и отбора</p>	<p>Необходимо установить процесс так, чтобы он был бы открытым и соответствующий нормам для того, чтобы обеспечить наличие умелых, способных и экономически эффективных подрядчиков для отбора по каждому контракту.</p>

Продолжение таблицы 13.

Проблемы	Меры по их устранению
6.Контракты мероприятия, которые поощряют развитие возможностей подрядчика	Следует поощрить развитие сектора путем создания хорошей среды (см.1 по5 выше) и вознаграждать тех, кто может представить эффективные предложения. Пункты с 1 по 5 могут предоставить данную возможность, а также привлечь подрядчиков с большим объемом выполнения работ (финансово и с большой протяженностью дороги), обеспечение авансов и т.д.
7.Работа заказчика и подрядчика в соответствии с контрактными документами	Следует определить возможности надзора и пониманий контрактов и спецификаций в рамках существующей рабочей силы. Подрядчики, посредством предложенной «ассоциации подрядчиков» должны сделать тоже самое. Однако, не следует запрашивать внешнего вклада по тем наименованиям, которые указаны в контракте, если только они не готовы оплачивать дополнительную работу.
8.Работаспособное оборудование и персонала. До того, как представить подрядчику уведомление о владении участком, необходимо произвести инспектирование оборудования, надзор должен быть строгим.	В спецификации работ должно быть четко указаны минимальные требования для оборудования, особенно в тех случаях, где качество оборудования может вызывать сомнения. К примеру, укладка и уплотнение асфальтобетона, уплотнение земляных работ и других слоев покрытия и т.д. Подрядчики должны предоставить предложение о методе выполнения работ, проверок, которую они собираются производить, и как они собираются вести учетную запись.
10. Обеспечить строгий надзор качество выполнения работ	Проблема в том, что спецификации работ существуют, но на строительных площадках, или площадках обслуживания дороги они не выдерживаются

Источник: разработано автором.

В диссертации исследованы состояние основных систем и процессов по содержанию инфраструктуры автотранспорта (табл.12), а также сформированы инициативы, направленные на привлечение частного сектора в работе инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан (табл.13).

Исходя из этого, система управления созданием, обслуживанием и содержанием инфраструктуры автотранспорта предполагает проведение институциональных реформ в отрасли.

Это также означает, что организация по содержанию и ее режим работы должны быть адекватны условиям функционирования инфраструктуры автотранспорта и адаптироваться к новым условиям. Поэтому в диссертации доказано, что процесс адаптации существующих структур организации и управления инфраструктурой автотранспорта к условиям функционирования государственного холдинга инфраструктуры, на практике, происходит за несколько этапов:

На первом этапе следует уменьшить число дочерних компаний до 20 единиц инфраструктурного поля, что приходится обслуживать от 600 до 750 км дорог.

На втором этапе холдинг должен: перерабатывать и закреплять меры развития, достигнутые на первом этапе; преобразовать дочерние предприятия в акционерное общество; использовать контракты по содержанию инфраструктуры автотранспорта по фиксированным ценам на один км совокупности работ по текущему содержанию инфраструктуры.

На третьем этапе должны быть: приватизированы дочерние предприятия холдинга и / или предложить работы по текущему, зимнему содержанию и непредвиденным ситуациям по каждому участку инфраструктуры частному сектору – контракт должен быть заключен на срок не менее 3 лет; взять в аренду оборудование и содержать их в хорошем состоянии; устанавливать штат дочернего предприятия (если работы по содержанию приватизированы) из расчета 10 человек на предприятие.

В новых организационных структурах оборудования распределяются между дочерними предприятиями холдинга, где имеется ограниченное количество ресурсов для эффективного управления, обслуживания, содержания и ремонта инфраструктуры автотранспорта. Наши расчеты показывают, что для освоения имеющихся объемов работ необходимы минимум четыре мини предприятия для обеспечения работоспособности оборудования всего холдинга инфраструктуры автотранспорта. С их размещением на:

- Душанбе – дочерние компании холдинга в Гиссарской зоне;
- Рашт, Хорог – с несколькими дорожно-эксплуатационными участками региона;
- Куляб, Бохтар - Хатлонские дочерние компании холдинга;
- Худжанд – обслуживание дочерних компаний Согдийской области.

Такие мини предприятия были бы эффективными собственниками дорожно-эксплуатационной техники и были бы ответственны за его использование. Эти мини предприятия имеют широкие возможности нанимать оборудования в лизинг.

Следующим направлением институциональной структурной реформы управления инфраструктурой транспорта Республики Таджикистан является организация испытания дорожно-строительных материалов.

Управление качества работ и оказываемых услуг является также важным направлением структурной реформы организации управления процессами производства услуг инфраструктуры транспорта Республики Таджикистан в условиях перехода на холдинговую систему организации управления.

В диссертации доказано, что важным условием повышения эффективности производства услуг инфраструктуры транспорта является применение инновационных форм и механизмов организации и управления производством услуг инфраструктуры транспорта на основе аутсорсинга услуг и бенчмаркинга затрат при производстве услуг инфраструктуры транспорта Республики Таджикистан.

В диссертации установлено, что бенчмаркинг как управленческий инструмент, по сравнению с другими инструментами имеет следующие характерные особенности (табл. 14).

Доказано, что эффективное применение метода бенчмаркинга при формулировке стратегии развития транспортной инфраструктуры предполагает активное развитие интеграционного взаимодействия. Под интеграционным взаимодействием понимается процесс взаимного сближения и взаимопроникновения компонентов различных экономических подсистем на уровнях национальной, региональной и местной инфраструктуры автотранспорта.

Таблица 14. - Сравнительная характеристика инструментов стратегического управления производством инфраструктуры транспорта Республики Таджикистан

Предмет	Исследование рынка	Анализ конкурентоспособности	Бенчмаркинг
Главная цель	Анализ производства, потребительских рынков, сегментов и доступности товаров	Анализ конкурентоспособных стратегий	Анализ того, что, почему и как делают лидирующие или успешно конкурирующие компании
Центр внимания	Потребности потребителя	Конкурентные стратегии	Коммерческая практика, удовлетворяющая потребности заказчика
Объект анализа	Товары и услуги	Конкурентные стратегии	Коммерческая практика, удовлетворяющая потребности заказчика
Источники информации	Потребители	Анализ производства	Коммерческие лидеры и конкуренты

Источник: разработано автором.

Таким образом, проведенный в диссертации анализ показывает, что организационная структура государственного холдинга приспособлена именно для ее функционирования как коммерческой структуры на основе принципов государственно - частного партнерства.

Таблица 15. - Рекомендуемые модели концессионных соглашений в инфраструктуре автотранспорта Республики Таджикистан

Наименование концессии	Предмет соглашения	Срок	Возврат инвестиций
Концессия с прямым сбором платы Концессия с платой концедента Долгосрочное инвестиционное соглашение Операторское соглашение	-строительство, реконструкция; -софинансирование капитальных затрат; -содержание и ремонт, организация сбора платы; -разработка проектной документации, землеустроительные работы, подготовка территории строительства; -строительство систем управления; -содержание и ремонт; -организация систем взимания платы	В зависимости от жизненного цикла объекта 20 – 30 лет 10 – 15 лет	Плата за проезд пользователей Плата за доступность со стороны концедента; Эксплуатационные платежи на содержание; Инвестиционные платежи (возврат инвестиций, штрафы и премии)
Инвестиционное соглашение на предпроектной стадии	-разработка предпроектной и проектной документации	До 4 – х лет	Возмещение со стороны концессионера

Источник: разработан автором.

Таблица 16. - Трансформация правомочий собственности в модели государственно - частного партнерства на инфраструктуре автотранспорта Республики Таджикистан

Форма собственности	Форма государственно – частного партнерства
Государственная собственность	<p>1.Контрактная система:</p> <ul style="list-style-type: none"> - контракты на оказание общественно значимых услуг и осуществление работ, а также поставку различных продуктов и материалов; - контракты на оказание технических услуг; - контракты на управление; - контракты аренды (лизинга). <p>2. Концессионные соглашения и близкие к ним формы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - соглашение о разделе продукции; - инвестиционный контракт; - концессии. <p>3. Другие типы в зависимости от степени участия государства, организационных форм и т.д.</p>
Частная собственность	- акционерное или долевое участие бизнеса и государства в совместных проектах концессии

Источник: составлено автором

Автором на основе проведенного анализа зарубежного опыта использования государственно-частных партнерств Выявлено, что концессионные соглашения представляют собой одну из наиболее перспективных форм взаимодействия между государством и бизнесом. Реализация таких соглашений в области инфраструктуры автотранспорта республики приведет к возникновению определенных мультипликативных эффектов.

Таблица 17. - Стратегия привлечения частного сектора в обслуживание инфраструктуры в рамках государственно-частного партнерства

Мероприятия	Содержание мер
1. Привлечение к работе частных подрядчиков	Частный сектор местной строительной отрасли в Таджикистане только начинает развиваться. Мощность частного сектора строительной индустрии нуждается в развитии, которое должно быть поэтапным.
• контракты на содержание дорог, основанные на результатах работ	Такие контракты на содержание можно начать экспериментально для содержания (на подрядной основе) некоторых участков республиканских дорог, ограниченной небольшой схемой. Одновременно можно предпринять попытки обсуждения структуры таких контрактов (и объяснения их пользы) с представителями строительной отрасли, провести ряд семинаров среди руководителей, как со стороны подрядчиков, так и со стороны правительства. Основываясь на положительных результатах таких экспериментальных мероприятий, заказчик сможет при необходимости изменить нормы и стандарты данного контракта на содержание с целью его продолжения по тойжесхеме. Также можно составить план по текущему содержанию на основе такого контракта, чтобы в последствии, распространить такой вид содержания на остальные республиканские дороги на период 4-5 лет. Далее, основываясь на полученном опыте можно определить параметры для текущего содержания районных дорог в качестве эксперимента, основанного на таком типе контракта.

<ul style="list-style-type: none"> • переквалификация подрядчиков; • пост-квалификация подрядчиков; 	<p>Решения подрядных организаций может предусматривать постквалификацию подрядчика (т.е. предоставление квалификации подрядчиком после тендера). Принимая во внимание существующее положение строительной отрасли Таджикистана, следует ввести постквалификацию подрядчиков для простых работ. Увеличивая размер контракта в целях привлечения иностранных подрядчиков для совместной работы, необходимо ввести наряду с пост-квалификацией также и переквалификацию (т.е. предоставление информации о квалификации до тендера). Также заказчику рекомендуется ввести процедуры переквалификации для проведения международных тендеров.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • планирование субподряда; • пакетирование контрактов. 	<p>Заказчик также может применять пакетирование контракта при планировании необходимых субподрядных работ, особенно когда подрядчиком является иностранная компания, а стоимость контракта превышает 20 млн. долларов. Такой подход поможет передать знания и технологии местным подрядным организациям и повысит их мощность. Одновременно заказчик должен предусматривать проведение необходимых субподрядных работ, особенно в контрактах на сумму более 20 млн. долларов.</p>
<p>2.Работы по содержанию с привлечением подрядчиков (аутсорсинг)</p>	<p>Существует большое количество типов контрактов по аутсорсингу (т.е. привлечение подрядчика со стороны), но наиболее распространены два типа контрактов:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • обычный (традиционный) контракт 	<p>Такие контракты на содержание дорог основаны на сметной стоимости работ за единицу (км, км²). При этом работы, которые должны быть выполнены, заранее оговариваются в контракте и компании получают оплату за выполненный объем работ. Объем работ может быть увеличен или уменьшен подрядной компанией до заключения контракта. В обычных контрактах нет или почти нет свободы выбора метода работы, т.к. подрядная компания заранее планирует весь технологический процесс. Этот тип контракта строго ограничивает в ведение новых незапланированных методов в процессе работы, но помогает экономить затраты, приносит прибыль персоналу компании, рабочим и увеличивает эффективность и качество работы.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • контракты, основанные на выполнении работ 	<p>Контракты, основанные на выполнении работ и на аутсорсинге, являются проверенным на практике методом. При таком контракте подрядная компания определяет конечную цель работ (например, высокое качество дороги) и уже после этого, в ходе работы, определяет оптимальный способ достижения этой цели. Т.е. заранее определяются только критерии качества, цели и календарный план работы, а новые методы могут вводиться уже в процессе работы, так как контракт, основанный на выполнении работ, нацелен на успешный исход работы, он позволяет подрядчику вводить инновационные методы, что значительно повышает качество работы.</p> <p>Основным методом выполнения работ является метод «суммирования работ». При таком методе, содержание дороги проводится по отрезкам, устанавливаются критерии качества, и намечается желаемый результат. Оплата – по завершению каждого этапа работ. Срок контракта на более долгий срок. Если качество работ не соответствует установленным стандартам, то определенная сумма будет вычтена из ежемесячной выплаты.</p>

В этой связи в диссертации разработана стратегия привлечения частного сектора в обслуживания инфраструктуры автотранспорта в рамках государственно-частного партнерства, где представлены перечень мероприятий и содержание предложенных автором мер (табл.17).

8. Сформулированы предложения по установлению и внедрению системы мониторинга производства компонентов инфраструктуры автотранспорта с использованием инструментов бенчмаркинга и геоинформационных технологий. Эти рекомендации направлены на создание единого информационного пространства, обеспечивающего обмен данными между участниками рынка продукции инфраструктуры автотранспорта.

Исследованием автора установлено, что существенное значение в управлении транспортной инфраструктурой и снижения риска предпринимателей приобретает прогнозирование потребности в трафике, т.е. предвидение будущего трафика на определенный отрезок времени и участка инфраструктуры с применением инструментов бенчмаркинга и геоинформационных технологий.

Разработанная в диссертации методика оптимизации прогноза принимает форму месячного предвидения: исходя из данных о прошлом потреблении продукции инфраструктуры автотранспорта, и определяется то количество объема движения, которое потребуется для удовлетворения спроса в течение одного или несколько месяцев в будущем.

В диссертации представлено формальное описание состояния рынка услуг инфраструктуры транспорта с использованием аддитивной математической модели:

$$Y(t) = X(t) + U(t) + E(t) \quad Y(t) = X(t) + U(t) + E(t),$$

где:

- $Y(t)$ представляет уровень спроса на рынке услуг инфраструктуры;
- $X(t)$ - детерминированная компонента, выражающая тенденцию в динамике;
- $U(t)$ - циклическая компонента, моделирующая периодическую и квазипериодическую вариацию;
- $E(t)$ - случайная компонента, зависящая от факторов среды.

В ходе аналитических расчетов разработана многофакторная модель, основанная на методах корреляционно-регрессионного анализа. Эта модель демонстрирует высокую степень достоверности при аппроксимации отчетных данных.

Полученная многофакторная модель прогнозирования спроса на услуги инфраструктуры имеет следующую форму:

$$Y(t) = a_0(t) + a_1(t)X_1(t) + a_2(t)X_2(t) + a_3(t)X_3(t) + a_4(t)X_4(t) + a_5(t)X_5(t) \quad Y(t) = a_0(t) + a_1(t)X_1(t) + a_2(t)X_2(t) + a_3(t)X_3(t) + a_4(t)X_4(t) + a_5(t)X_5(t),$$

где:

- $Y(t)$ – прогнозируемый уровень спроса на услуги инфраструктуры автотранспорта;
- $X_1(t)$ – прогноз объема валового внутреннего продукта;

- $X_2(t)X_2(t)$ – прогноз инвестиций в основной капитал;
- $X_3(t)X_3(t)$ – прогноз стоимости основных фондов;
- $X_4(t)X_4(t)$ – прогноз численности работающих;
- $X_5(t)X_5(t)$ – прогноз среднедушевого дохода населения.

a – прогнозные параметры уравнения регрессии.

На практике работоспособность данной модели была проверена на материалах платной автомобильной дороги «Душанбе-Чанак», где даны положительные результаты.

Следовательно, перспективная модель реализации проектов в сфере инфраструктуры транспорта должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности.

Соответствующими мерами являются:

- налоговые послабления при налогообложении объектов и систем инфраструктуры автотранспорта;

- повышение доступности кредитных ресурсов для реализации инвестиционных инфраструктурных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственного бюджета, а также государственные гарантии по займам;

- предоставление государственных гарантий по привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов капиталам отечественных и иностранных инвесторов;

- содействие в организации консорциумов и других объединение инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участие иностранных инвесторов;

- расширение элементов платности пользования инфраструктурой транспорта для покрытия соответствующих эксплуатационных расходов.

Внедрение предложенных мероприятий позволит снизить бюджетное финансирование ключевых программных инициатив в области инфраструктурного автотранспортного строительства до уровня 15-17%.

ВЫВОДЫ

Проведенные исследования позволили сформулировать следующие выводы и предложения:

1. Разработан теоретический подход к определению сущности инфраструктуры автотранспорта на основе воздействия научно-технологического прогресса и ролевого значения автотранспортной инфраструктуры в развитие регионов через понятие пространства движения автотранспортных средств, выражающие отношения между субъектами ее формирования (государством) и использования (бизнесом и населением), реализация которых приносит каждому из субъектов взаимоотношений социальные и экономические эффекты; разработка типологии формирования инфраструктуры автотранспорта в зависимости от степени влияния территориальных факторов, характера и направленности влияния на показатели социально-экономического развития регионов; группировка районов по степени транспортно-инфраструктурной проницаемости и открытости (способности к

расширению полезного пространства взаимодействия районов в территориальных системах, повышения территориальной мобильности населения, повышения уровня и качества жизни, развитие системы предоставления социальных, бытовых и коммерческих услуг населению) [3-А].

2. Выделение исключительной роли инфраструктуры автотранспорта как самостоятельного фактора развития экономики предполагает уточнение сущностной характеристики определения термина «продукции инфраструктуры автотранспорта» [3-А, 5-А].

В диссертационном исследовании под инфраструктурой автотранспорта понимается пространство движения как реальная транспортная сеть (сеть железных, автомобильных дорог и аэродромов; мостов, путепроводов и тоннелей, обслуживающие их структуры), используемая для осуществления перевозок, в виде ряда узлов и связывающих их дуг, причем каждому из элементов присущи свои характеристики.

Инфраструктура автотранспорта на земле представляет собой комплекс пространственно выраженных элементов, включающий в себя транспортную сеть определенной конфигурации. Эта сеть используется для осуществления транспортных перевозок, и она охватывает различные элементы, включая дороги, мосты, тоннели и другие сооружения. Важным аспектом является также наличие объектов организационно-сервисного обслуживания, направленных на обеспечение эффективности и бесперебойности транспортной деятельности, которые являются объектами логистики и рынка коммерческих услуг.

В таком понимании наземная инфраструктура автотранспорта выступает как фундаментальная основа для системообразования, как функциональный компонент производства и структуры транспортной системы, обладает комплексобразующим и интегрирующим свойством, выступает в качестве нормативной основы для решения задач оптимизации затрат и результатов деятельности, управления развитием и размещением производства, является воспроизводственно-эволюционной основой развития экономики, предопределяет поведение факторов производства, и является проводником процессных и инновационных сущностей в экономике страны.

Наряду с существующими подходами, уникальная интерпретация автора дает возможность более глубокого анализа роли и территориальной значимости автотранспортной инфраструктуры, а также ее воздействия на социально-экономическое развитие конкретной территории. Учтены характерные особенности транспортно-инфраструктурного обеспечения, методы их регулирования и уровень инвестиционной привлекательности региона.

3. Разработан методический подход для анализа и диагностики влияния региональных факторов на формирование структуры и характеристики инфраструктуры автотранспорта территорий: деревовидность, проницаемость, округленность, модальность и гористость опорной транспортной сети территорий; группировка территорий по транспортно - географической характеристике; методика оценки и алгоритм определения степени влияния и выбора существенных факторов на формирование инфраструктуры

автотранспорта, и влияние последнего на показатели социально-экономического развития районов [1-А, 3-А, 9-А].

4. Применение количественных оценок уровня освоенности и обеспеченности территорий, а также населения инфраструктурой автотранспорта, систематизация данных и использование методов многомерного статистического анализа способствуют более эффективному управлению и принятию решений в регулировании факторов, воздействующих на изменение территориальной структуры транспортной сети и обеспечение качественного транспортного обслуживания различных районов [10-А, 15-А, 16-А].

Учитывая сложность измерения тенденций и уровня развития территориальной структуры транспортных сетей, применение методов многомерного статистического анализа не только выявляет общие связи между территориальной структурой инфраструктуры автотранспорта и факторами их формирования и развития, но также позволяет численно оценить эти взаимосвязи.

Оценки, полученные в ходе исследования, будут учтены при разработке планов структурных изменений в территориально-транспортных системах регионов. Эти выводы также будут использованы при принятии решений по регулированию рынка продукции инфраструктуры автотранспорта, учитывая ключевые факторы, отражающие особенности территории конкретного района.

5. В экономико-транспортно-географическом контексте территориальная транспортная проницаемость представляет собой значимый показатель. Этот индикатор отражает степень легкости обеспечения транспортного доступа и взаимодействия между районом, регионом или даже страной и их соседними территориями. Чем выше уровень транспортной проницаемости, тем более открытой становится территория, что может способствовать развитию экономических и торговых отношений.

Увеличение числа пересечений может коррелировать с более эффективным транспортным сообщением и, следовательно, с более быстрым и удобным перемещением товаров и людей. Этот индикатор также может оказывать влияние на привлекательность территории для инвестиций и развития бизнеса, так как легкий доступ к транспортным маршрутам облегчает торговлю и обмен ресурсами. [17-А, 19-А].

Количественным выражением автотранспортной проницаемости служит показатель отношения периметра данной территории к числу транспортных пересечений его границ, к числу дорог, пересекающих эти границы. Его физическое содержание – среднее расстояние (в километрах) между соседними участками границы. Чем больше периметр территории при одинаковом числе пересечений, тем выше этот показатель и тем больше закрытость территории.

Для исследования и выявления зон максимальной, средней и низкой открытости территории в диссертации использовались расчеты данного показателя, проведенные на основе картографического анализа территорий различных районов Республики Таджикистан.

Замкнутость услуг инфраструктуры транспорта, а, следовательно, и социально-экономическая замкнутость района возрастает по мере удаления не только от центральной оси социально-экономического развития, но и по мере удаления от региональных и локальных центров концентрации экономической деятельности.

По мере усиления замкнутости и изолированности районов, соответственно, падает и плотность населения.

6. Сравнение территориальных различий в показателе транспортной проницаемости на районном уровне с территориальными зонами выявило ряд факторов, оказывающих влияние на его значение. Прежде всего, это связано с количеством дорог, пересекающих границу территориальной зоны, а также формой этой границы. Часто территории с вытянутыми границами, пересекаемыми большим количеством транзитных дорог, имеют низкие значения показателя проницаемости. Гористые, предгорные, прибрежные (вдоль горных рек) и приграничные районы обычно характеризуются высокими значениями показателя проницаемости, что указывает на более низкую транспортную проницаемость (то есть эти территории более закрыты и изолированы). [19-А, 21-А].

Чем более крупным является город и образуемая им агломерация в регионе, тем более открытым и проницаемым является данный район. Согласно нашим расчетам, закрытые и изолированные территории в республике составляют около 55,0% всей площади, и на этих участках проживает примерно 10,0% населения республики.

7. Ключевым транспортно-географическим параметром организации производства продукции инфраструктуры автотранспорта является уровень насыщенности территории (обеспеченности) автотранспортной инфраструктурой. Последнее подтверждается анализом связей автотранспортной инфраструктуры и характеристиками размещения населения [15-А, 19-А].

Расчет коэффициентов ранговой корреляции Спирмена между показателями насыщенности транспортной инфраструктурой и плотности населения по единой автотранспортной сети позволили обнаружить тесную зависимость между плотностью сети автодорог с твердым покрытием (качеством автомобильных дорог) и плотностью населения (R_2 = от 0,401 до 1,000). Менее тесной, но все же значимой является связь между уровнем автотранспортной проницаемости с плотностью населения (R_2 = от 0,010 до 0,375): чем более открыта территория во вне, тем выше плотность населения. Но, согласно дополнительным расчетам, какая-либо связь между плотностью населения и цикломатическим числом автодорожной сети так же, как между типами и конфигураций и динамикой сельского населения (относительно прироста сельского населения за период исследования) не наблюдается [22-А].

8. Главное методологическое требование к изучению инфраструктурной тематики в работе сформулировано следующим образом: исследования территориальной организации производства продукции инфраструктуры

автотранспорта должны проводиться с учетом ее ролевых территориальных функций [3-А, 6-А].

Поэтому для целей анализа рекомендуется использовать перечень показателей, который официальная государственная статистика использует для характеристики социально-экономического развития районов Республики Таджикистан. Имеющиеся в официальной статистике показатели, характеризующие развитие регионов нами систематизированы на следующие группы: демографический потенциал региона, показатели территориального расселения, показатели социального развития региона и производственно-экономический потенциал региона.

Исследованием установлена существенная зависимость показателей социально-экономического развития регионов от состояния и уровня развития инфраструктуры автотранспорта регионов как важного фактора их социально-экономического развития.

Для учета этого фактора в работе проанализирована взаимосвязь между среднедушевой ВРП района с комплексным показателем густоты транспортной сети с учетом площади территории размещения района и численности его населения (коэффициента Энгеля (Кэ)). В целом выполненный анализ показывает, что уровень развития автотранспортной инфраструктуры на 85% предопределяет уровень развития экономики района и благосостояние ее населения.

Общие рекомендации практического применения

1. В целях повышения эффективности развития автотранспортной инфраструктуры предложен инновационный подход к выбору организационно – экономического механизма реализации проектов развития, позволяющий, исходя из целей, задач и особенностей обеспечения развития автотранспортной инфраструктуры, формировать подходящую модель партнерства между государством и частным сектором для управления и развития автотранспортной инфраструктуры в контексте стратегии социально-экономического развития страны и его регионов: разработка прогнозной модели предоставления продукции автотранспортной инфраструктуры в зависимости от динамики экономического роста страны; стимулирование частного сектора в создании и использовании пространства движения транспортных средств и прогноз освоения объема трафика на основе механизма государственно-частного партнерств [27-А].

Повышение территориальной эффективности автотранспортной инфраструктуры на основе реализации инновационных организационно-экономических механизмов ее развития является основой для дальнейшего повышения конкурентоспособности транспортной инфраструктуры и самих территорий страны, как на внутреннем, так и мировом рынке.

2. Ухудшения характеристик сети автомобильных дорог республики, которые имеют определенную тенденцию, прямо связано с нестабильным финансированием дорожной отрасли [20-А].

Данное положение сложилось не только из-за экономических трудностей государства, но и в значительной степени вследствие недооценки роли инфраструктуры автотранспорта в функционировании экономики и слабое использование моделей государственно- частного партнерства в формировании и развитии инфраструктуры автотранспорта, что позволяет материализовать улучшение макроэкономических показателей от реализации проекта в пользу частного партнера- инвестора.

3. Существенное значение в управлении инфраструктурой автотранспорта и снижения риска предпринимателей приобретает прогнозирование потребности в трафике, т.е. предвидение будущего трафика на определенный отрезок времени.

Разработанная в диссертации методика оптимизации прогноза принимает форму месячного предвидения: исходя из данных о прошлом потреблении продукции инфраструктуры автотранспорта, и определяется то количество объема движения, которое потребуется для удовлетворения спроса в течение одного или несколько месяцев в будущем [24-А].

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Статьи, опубликованные в рецензируемых изданиях, рекомендуемых ВАК при Президенте Республики Таджикистан:

[1-А]. Бобоев К.О. Наземная инфраструктура автотранспорта в индустриально-аграрной модели развития экономики Таджикистана [Текст]: / О. Бобоев, К.О. Бобоев // Экономика Таджикистана. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан Душанбе. 2022, №4/2. С.-85-92. ISSN 2310-3957.

[2-А]. Бобоев К.О. Анализ территориальной проницаемости и риски при производстве услуг наземного транспорта [Текст]: / К.О. Бобоев, З.А. Шералиев // Институт экономики и демографии НАНТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №1 2020, С.81-86. ISSN 2310-3957.

[3-А]. Бобоев К.О. Предпосылки формирования квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, З.А. Шералиев, Б.Ш. Давлатов // Институт экономики и демографии НАНТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №4 (2) 2020, С.133-139. ISSN 2310-3957.

[4-А]. Бобоев К.О. Наземная инфраструктура транспорта- фундаментальная основа структурной трансформации экономики [Текст]: / К.О. Бобоев, А. Шарифов // Вестник Таджикского государственного университета коммерции, Душанбе, 2019, №1(26) с.22-30. ISSN 2308-054X.

[5-А]. Бобоев К.О. Теоретические основы структурной трансформации национальной экономики [Текст]: / К.О. Бобоев, А. Шарифов, С. Зубайдов // Вестник Таджикского государственного университета коммерции, Душанбе, 2018, №3(24) ст. 29-34. ISSN 2308-054X.

[6-А]. Бобоев К.О. Роль транспортной инфраструктуры в развитии регионов [Текст]: / К.О. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ// Экономика Таджикистана, Душанбе, №1 2018, С.87-91. ISSN 2310-3957.

[7-А]. Бобоев К.О. Роъњои баланд бардоштани самаранокии њамлу наќли автомобили борњо [Матн]: / К.О. Бобоев, Ш.К. Шодиев, М.Г. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ // Экономика Таджикистана, Душанбе, №1. 2018, С. 71-76. ISSN 2310-3957.

[8-А]. Бобоев К.О. Инфраструктура и экономический рост: проблемы взаимовлияния [Текст]: / К.О. Бобоев, О. Бобоев // Известия АН РТ, № 1 (249), 2018.- С.50-54.

[9-А]. Бобоев К.О. Организационные методы передачи инновационных организационных форм и перевозочных технологий на воздушном транспорте Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. –Душанбе, 2018.-№1 (60).-С.185-199.

[10-А]. Бобоев К.О. Основы функционирования и развития транспортной инфраструктуры регионов [Текст]: / К.О. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ// Экономика Таджикистана, Душанбе, 2017, №3. - С. 93-107.

[11-А]. Бобоев К.О. Оценка макроэкономической роли системы предоставления авиаперевозочных услуг трудовым мигрантам в экономике Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан.- Душанбе, 2016.-№1 (51).-С.119-123. ISSN 2075 – 9584

[12-А]. Бобоев К.О. Влияние развития транспортной инфраструктуры на экономический рост регионов Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева // Таджикистан и современный мир. Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. – Душанбе, 2015.-№4 (50). – С.189-196. ISSN 2075 – 9584

[13-А]. Бобоев К.О. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах Республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть 1 [Текст]: / К.О. Бобоев //Региональные проблемы преобразования экономики / Ежемесячный научный журнал Академия наук Российской Федерации, Дагестанский научный центр Институт социально-экономических исследований. - Махачкала, 2015. - № 10. - С.87-99. ISSN 1812-7096

[14-А]. Бобоев К.О. Развитие транспортной инфраструктуры в регионах Республики Таджикистан: анализ и оценка состояния. Часть 2 [Текст]: / К.О. Бобоев //Региональные проблемы преобразования экономики/Ежемесячный научный журнал Академия наук Российской Федерации, Дагестанский научный центр Институт социально-экономических исследований. - Махачкала, 2015. - № 11. - С.196-210. ISSN 1812-7096

[15-А]. Бобоев К.О. Транспортная инфраструктура в системе регионального развития Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Таджикистан и современный мир/Вестник Центра стратегических исследований

при Президенте Республики Таджикистан. - Душанбе, 2015. - № 1. - С.15-26.
ISSN 1812-7096

[16-А]. Бобоев К.О. Место рынка предоставления пассажирских авиаперевозочных услуг внешним трудовым мигрантам в структуре национальной экономики Республики Таджикистан // Таджикистан и современный мир / Вестник Центра стратегических исследований при Президенте Республики Таджикистан. - Душанбе, 2015. - №1. - С.175-187.

[17-А]. Бобоев К.О. Теоретические основы пространственной транспортно-инфраструктурной организации в условиях рынка [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан: серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.13-23.

[18-А]. Бобоев К.О. Особенности транспортной инфраструктуры горных регионов [Текст]: / К.О. Бобоев, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1 (45). - С.102-112

[19-А]. Бобоев К.О. Теоретико-методологические предпосылки обеспечения регионального развития авиационных перевозок в Республике Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.6-12.

[20-А]. Бобоев К.О. Оценка уровня обеспеченности территории и населения регионов транспортной инфраструктурой [Текст]: / А. Рауфи, К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - №1(45). - С.32-46.

[21-А]. Бобоев К.О. Приоритеты развития региональной транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, Дж.П. Мирзоева, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия экономики. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.47-54.

[22-А]. Бобоев К.О. Пути повышения территориальной эффективности развития транспортной инфраструктуры [Текст]: / О.Бобоев, К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия Экономика. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.96-101.

[23-А]. Бобоев К.О. Модельное представление Программы управления сбалансированного развития транспортной системы Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев, А.К. Шералиев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия Экономика. - Душанбе, 2012. - № 1(45). - С.25-31.

[24-А]. Бобоев К.О. Оценка состояния и тенденции развития гражданской авиационной деятельности в Республике Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан. Серия: Экономика, 2011.-№2 (42).-С.149-158.

[25-А]. Бобоев К.О. Влияние миграции на конвергенцию показателей регионального экономического роста Республики Таджикистан [Текст]: / К.О. Бобоев // Известия Академии наук Республики Таджикистан.-Душанбе, 2012.-№1 (45).-С.83-88.

[26-А]. Бобоев К.О. Формирование затрат на адаптации предприятия к условиям рынка ресурсов [Текст]: / К.О. Бобоев // Экономика Таджикистана/Институт экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан. Ежеквартальный научный журнал. - Душанбе, 2014. - № 2-3.- С.190-214. ISSN 2310-3957.

Монографии и брошюры:

[27-А]. Бобоев К.О. Развитие рынка услуг инфраструктуры транспорта: теоретический аспект [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Брошюра. Душанбе, - 2016. - 63 с. (3,0 п.л.)

[28-А]. Бобоев К.О. Развитие производства услуг инфраструктуры транспорта: методологическое обеспечение [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Препринт. Душанбе, - 2017. - 86 с. (4,2 п.л.)

[29-А]. Бобоев К.О. Анализ потенциальных возможностей предложения услуг инфраструктуры транспорта [Текст]: / К.О. Бобоев / Институт экономики и демографии АН РТ. Препринт. Душанбе, - 2018. - 92 с. (4,5 п.л.)

[30-А]. Бобоев К.О. Оценка влияния объема производства услуг инфраструктуры транспорта на развитие территорий [Текст]: / К.О. Бобоев/ Институт экономики и демографии АН РТ. Монография. Душанбе, - 2018. - 74 с. (3,6 п.л.)

[31-А]. Бобоев К.О. Инновационные формы и механизмы развития производства услуг инфраструктуры транспорта [Текст]:/ К.О. Бобоев // Институт экономики и демографии АН РТ. Монография. Душанбе, - 2019. - 104 с.(5,2 п.л.)

[32-А]. Бобоев К.О. Региональная транспортная инфраструктура современного Таджикистана [Текст]:/ К.О. Бобоев // - Душанбе, Дониш, 2018. - 214 с. (10,6 п.л.)

[33-А]. Бобоев К.О. и др.Таҳлили макроиқтисодӣ. Васоити таълимӣ [Матн]:/ К.О. Бобоев // Душанбе: ҚДММ “Хирадмандон”.-2021. - 184 с.(автор-80 стр).

Статьи, опубликованные в других журналах, изданиях и сборниках:

[34-А]. Бобоев К.О. Роль и функции государства в новых условиях целевого состояния транспортной системы в Республике Таджикистан [Текст]:/ К.О. Бобоев // Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения // Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 2012 г.). - Душанбе. С.40-46 0,4 (в соавт. автором - 0,2 п.л.).

[35-А]. Бобоев К.О. Система мер трансформационного периода развития транспортной системы Республики Таджикистан [Текст]:/ К.О. Бобоев // /Проблемы развития экономики Таджикистана и пути их решения//Материалы республиканской научно-практической конференции (г. Душанбе, 2012 г.). - Душанбе, 2012. - С.37-40 (0,2 п.л., в соавт. автором - 0,10 п.л.).

[36-А]. Бобоев К.О. Основные проблемы транспортной системы Республики Таджикистан [Текст]:/ К.О. Бобоев // Автоматизация и энергоснабжение машиностроительного и металлургического производства, технология и надежность машин, приборов и оборудования//Материалы VII

Международной научно-технической конференции (г. Вологда, 13-15 марта 2012 г.) - Вологда, 2012. - С.67-69 (0,1 п.л.).

[37-А]. Бобоев К.О. Предпосылки формирования квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок Республики Таджикистан [Текст]:/ К.О. Бобоев // Книга, посвящённая 30-летию Государственной Независимости Республики Таджикистан. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан - Душанбе: КВД «МАТБАА», 2021. - С. 99-106.

[38-А]. Бобоев К.О. Структурные факторы формирования и развития производства услуг инфраструктуры транспорта [Текст]:/ К.О. Бобоев // Книга, посвящённая 30-летию Государственной Независимости Республики Таджикистан. Институт экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистан - Душанбе: КВД «МАТБАА», 2021. - С. 89-98.

[39-А]. Бобоев К.О. Ҳолати рушд ва ҷойгиркунии инфрасохтори нақлиёти Тоҷикистон дар марҳилаи гузариш ба модели индустриалӣ-аграрии иқтисодӣ [Матн]:/ К.О. Бобоев // Маводҳои конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Вазъи муосири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо», Душанбе, 30 ноябри соли 2021

[40-А]. Бобоев К.О. Инфрасохтори нақлиёти кишвар – омили рушди комплекси нақлиёти Тоҷикистон [Матн]:/ К.О. Бобоев // Маводҳои конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи «Комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он», Душанбе, 30 ноябри соли 2022

[41-А]. Бобоев К.О. Нақши нақлиёти рӯйизаминии автомобилӣ дар рушди минтақаҳои деҳоти Тоҷикистон [Матн]:/ К.О. Бобоев// Конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: «Трансформатсияи индустриалии минтақаҳои деҳоти Тоҷикистон». - 27 майи соли 2022, Душанбе, Тоҷикистон.

АННОТАТСИЯ

ба автореферати диссертатсияи Бобозода Комил Олимчон дар мавзӯи «Ташкили фаъолияти истеҳсолии инфрасохтори нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистон» (назария, методология, амалия) барои дарёфти дараҷаи доктори илмҳои иқтисодӣ аз рӯйи ихтисоси 08.00.06.04 – Ташкил ва идоракунии корхонаҳо, низомҳо ва комплексҳо

Муаллиф хусусиятҳои хоси ташкили фаъолияти истеҳсолии инфрасохтори нақлиёти автомобилии Ҷумҳурии Тоҷикистонро мавриди омӯзиш қарор додааст. Зарурати муайянсозии на танҳо татбиқи лоиҳаҳои инфрасохтори нақлиётӣ дар қаламрави ин ё он субъекти ҳудудӣ, балки ҳамоҳангсозии стратегияҳои ҳудудӣ ва нақлиётӣ рушди ҷумҳурӣ бо назардошти омилҳои мусбат ва манфӣ нишон дода шудааст, ки ба маҳсули инфрасохтори нақлиётӣ ва рушди ташкилоти ҳудудӣ таъсир мерасонанд, ки айни замон ҳангоми таҳияи барномаҳои рушди иқтисодӣ субъектҳои алоҳидаи ҳудудии кишвар пурра ба ҳисоб гирифта нашудаанд.

Мақсади асосии таҳқиқоти мазкур ин асосноксозӣ ва таҳияи равиши ҳамачонибаи назариявӣ-методологӣ ва амалист, ки моҳияти маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро ҳамчун категорияи мустақили нақлиётӣ-иқтисодӣ ошкор намуда, маҷмӯи шартҳои барои трансформатсияи босуръати бозории иқтисодиёт, зиёд кардани иқтисодии транзитӣ ва умуман баланд бардоштани самаранокии иқтисодиёти миллии Ҷумҳурии Тоҷикистон таъмин менамояд. Гипотеза (фарзия)-и таҳқиқоти диссертатсияи мазкур аз фарзияи илмие иборат аст, ки рушди инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон хусусияти хеле мураккаб дошта, зеро таъсири маҷмӯи омилҳои зиёд қарор дорад ва набояд ҳамчун муассисаи хизматрасонии роҳҳои автомобилгард, балки ҳамчун корхонае, ки маҳсулоти инфрасохтори нақлиёти автомобилро истеҳсол мекунад, фаъолият менамояд, соҳаҳои хоҷагии халқ ва аҳолиро дар ташаккули робитаҳои устувори нақлиётӣ иқтисодӣ қонеъ карда, дар асоси таҳияи асосҳои назариявӣ методологӣ бозсозии сохтори системаи идоракунии инфрасохтори нақлиёти автомобилӣ бо истифода аз таҷрибаи хориҷӣ ва дастовардҳои илму техника, корнамоиҳои олимони хориҷию ватанӣ ва таҷрибаи амалии андӯхташудаи дигаргунсозии соҳаи нақлиёт дар маҷмӯъ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, интиқоли босифатро таъмин менамояд.

Калидвожаҳо: ташкили фаъолияти истеҳсолӣ, инфрасохтори нақлиёти автомобили, низоми истеҳсолӣ, системаи идоракунӣ, иқтисодиёти милли, низоми иқтисодӣ-иқтисодӣ, ҷанбаҳои амалӣ, асосҳои назариявӣ методологӣ, логистика, нақлиёти автомобилӣ, инфрасохтор, механизмҳои идоракунӣ, муносибатҳои иқтисодӣ.

АННОТАЦИЯ

на автореферат диссертации Бобозода Комила Олимджона на тему «Организация производственной деятельности инфраструктуры автотранспорта Республики Таджикистан» (теория, методология, практика) на соискание учёной степени доктора экономических наук по специальности 08.00.06.04 – Организация и управления предприятиями, системами и комплексами

Автором изучены особенности организации производственной деятельности автомобильно-транспортной инфраструктуры Республики Таджикистан. Показана необходимость определения не только реализации проектов транспортной инфраструктуры на территории того или иного территориального образования, но и координации территориально-транспортной стратегии развития республики с учетом положительных и отрицательных факторов, которые влияют на производство транспортной инфраструктуры и развитие территориальной организации, которые в настоящее время не в полной мере учитываются при разработке программ социально-экономического развития отдельных территориальных образований страны.

Основная цель исследования – обосновать и разработать комплексный теоретико-методологический и практический подход, раскрывающий сущность продукции автомобильной транспортной инфраструктуры как самостоятельной транспортно-экономической категории, совокупность условий быстрой трансформации рыночной экономики, увеличение транзитных мощностей и в целом повышение эффективности национальной экономики. Исследовательская гипотеза настоящей диссертации состоит в научном предположении о том, что развитие инфраструктуры автомобильного транспорта в Республике Таджикистан имеет довольно сложную природу, подвержено влиянию множества факторов, должна функционировать не как учреждение по обслуживанию автомобильных дорог, а как предприятие производящие продукцию инфраструктуры автотранспорта, удовлетворяющие отраслей народного хозяйств и населения в формировании устойчивых транспортно-экономических связей и обеспечения качественной перевозки на основе разработки теоретико-методологических основ структурной перестройки системы управления инфраструктурой автотранспорта с применением зарубежного опыта и достижениями науки и техники, разработок зарубежных и местных ученых, и накопленного практического опыта трансформации отрасли транспорта в целом по Республики Таджикистан.

Ключевые слова: организация производственной деятельности, автотранспортная инфраструктура, производственная система, система управления, национальная экономика, социально-экономическая система, практические аспекты, теоретические и методологические основы, логистика, автотранспорт, инфраструктура, механизмы управления, экономические отношения.

ANNOTATION

to the abstract of Bobozoda Komil Olimjon's dissertation on the topic "Organization of production activities of the automobile transport infrastructure of the Republic of Tajikistan" (theory, methodology, practice) for the degree of Doctor of Economic Sciences in specialty 08.00.06.04 – Organization and management of enterprises, systems and complexes

The author has studied the features of organizing production activities of the automobile transport infrastructure of the Republic of Tajikistan. The need to determine not only the implementation of transport infrastructure projects on the territory of a particular territorial entity, but also the coordination of the territorial transport strategy for the development of the republic, taking into account positive and negative factors affecting production. It is shown that the development of transport infrastructure and the development of territorial organization are not fully taken into account when developing programs for the socio-economic development of individual territorial entities of the country.

The main goal of the study is to substantiate and develop a comprehensive theoretical, methodological and practical approach that reveals the essence of road transport infrastructure products as an independent transport and economic category, the set of conditions for the rapid transformation of a market economy, an increase in transit capacity and, in general, an increase in the efficiency of the national economy of the Republic of Tajikistan supposed to be provide. The research hypothesis (hypothesis) of this dissertation consists of a scientific hypothesis that the development of road transport infrastructure in the Republic of Tajikistan is very complex and is influenced by many factors, and should not be considered as the establishment of a road service, and as an enterprise that produces infrastructure products, it produces and operates road transport that satisfies the economy and population in the formation of sustainable transport and economic relations, based on the development of theoretical and methodological foundations for the structural reconstruction of road transport. The infrastructure management system, using foreign experience and scientific and technical achievements, the achievements of foreign and domestic scientists and practical experience gained during the transformation of the transport industry of the Republic of Tajikistan as a whole, ensures high-quality transportation.

Key words: organization of production activities, motor transport infrastructure, production system, management system, national economy, socio-economic system, practical aspects, theoretical and methodological foundations, logistics, motor transport, infrastructure, management mechanisms, economic relations.