

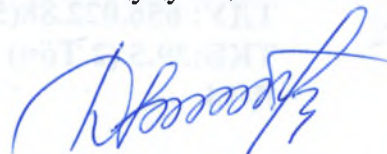
**ВАЗОРАТИ МОЛИЯИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН  
ДОНИШГОҲИ ДАВЛАТИИ МОЛИЯ ВА ИҚТИСОДИ ТОҶИКИСТОН**

ТДУ: 656.022.88(575.3)

ТКБ: 39.5.(2.Точ)

Д-14

Бо ҳуқуқи дастнавис



**ДАВЛАТОВ БАХТОВАР ШАМСУЛЛОЕВИЧ**

**ТАКМИЛИ ИНСТРУМЕНТҲОИ ИТТИЛООТИВУ ТАҲЛИЛИИ  
ИДОРАКУНИИ НАҚЛИЁТИ ҲАВОИИ ҶУМҲУРИИ ТОҶИКИСТОН**

**АВТОРЕФЕРАТИ**

диссертатсия барои дарёфти  
дараҷаи илмӣ номзади илмҳои иқтисодӣ

аз рӯи ихтисоси: 08.00.06 - Иқтисодиёт ва идоракунӣ тибқи самтҳои  
фаъолият (08.00.06.04 - Ташкил ва идоракунӣ корхонаҳо, низомҳо ва  
комплексҳо)

Душанбе – 2023

Диссертатсия дар кафедраи назарияи иқтисодӣ, система ва технологияи иттилоотӣ дар иқтисодиёти факултаи технологияҳои иттилоотӣ дар иқтисодиёти Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон иҷро гардидааст.

**Роҳбари илмӣ:**

**Бобоев Олимҷон**, доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, профессори кафедраи идораи давлатӣ ва иқтисодиёти миллии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон

**Муқарризони расмӣ:**

**Самандарзода Искандар Ҳусейн**, доктори илмҳои иқтисодӣ, профессор, муовини ректор оид ба корҳои тарбиявии Донишгоҳи аграрии Тоҷикистон ба номи Ш. Шохтемур

**Раҷабов Эҳсон Давлатович**, номзоди илмҳои иқтисодӣ, муовини декан оид ба корҳои таълимии факултети гумрук ва ҳуқуқи иқтисодии Донишгоҳи байналмилалӣ сайёҳӣ ва соҳибкорӣ Тоҷикистон

**Муассиаси пешбар:**

Донишгоҳи давлатии тижорати Тоҷикистон

Ҳимояи диссертатсия санаи “26” декабри соли 2023 соати 15<sup>00</sup> дар ҷаласаи Шурои диссертатсионии 6D.KOA-017-и назди Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи миллии илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон бо суроғаи: Ҷумҳурии Тоҷикистон, 734024, шаҳри Душанбе, кучаи С.Айнӣ44 баргузор мегардад.

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

Автореферат «\_\_» \_\_\_\_\_ 2023 тавзеъ шудааст.

**Котиби илмӣ**  
**Шурои диссертатсионӣ**  
номзоди илмҳои иқтисодӣ



**Бобоев К.О.**

## МУҚАДДИМА

**Мубрамии мавзӯи таҳқиқот.** Дар Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030 «истифодаи самараноки захираҳои молиявӣ, азҷумла, аз ҳисоби сарчашмаҳои хориҷии ҷалбшуда, барои сохтмони иншооти нақлиётӣ нав ва барқарорсозии иншооти мавҷуда, ки натавонанд талаботи дохилро бо хизматрасониҳои нақлиётӣ таъмин мекунанд, балки ба равандҳои ҳамгироии иқтисодӣ кишварро ба иқтисоди ҷаҳон мепайвандад», яке аз самтҳои муҳими афзалиятноки махсус арзёбӣ шудааст. Воқеан ҳам дар самти густариш додани муносибатҳои иқтисодӣ беруна ва равандҳои ҳамгироии иқтисодӣ кишварро ба иқтисоди ҷаҳон ҳамлу нақли аз он ҷумла, ҳамлу нақлбӯру мусофиркашонии ҳавоӣ, нақши муҳим дорад.

Амалиётҳои ҳамлу нақли ҳавоиро авиатсияи граждани анҷом медиҳад, ки назар ба нақлиёти дигар нисбатан васеъ истифода мешавад. Он ҳамчун соҳаи хоҷагии халқ на танҳо дар ҳаллу фасли масоили сирф нақлиётӣ, балки дар ҳалли баъзе вазифаҳои махсус низ иштирок менамояд. Масалан, онро дар соҳаи кишоварзӣ ҷангалпарварӣ, барои хомӯш намудани сӯхтори бешазор, инчунин иқтишофи геологӣ, яхӣ бо мақсадҳои варзишӣ ва ғайраҳо истифода мекунанд. Аммо, бешубҳа, таъйиноти асосии авиатсияи граждани ин амалисозии ҳамлу нақли мусофирон, борҳо ва почта тариқи ҳаво, аслан дар масофаҳои тӯлонӣ ва аксар вақт дар масофаҳои байниминтақавӣ мебошад. Он на танҳо эҳтиёҷоти хоҷагиҳо ва аҳолиро дар ҳамлу нақл, балки дар якҷоягӣ бо шаҳрҳо «қолиби» ҳудудро таъмин менамояд ва калонтарин қисми таркибии инфрасохтор буда, ба ҳайси заминаи моддӣ-техникии ташаккул ва рушди тақсимои ҳудудии меҳнат хизмат мекунад ва ба чандирӣ ва самаранокии рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳои алоҳида, умуман мамлакат таъсири калон мерасонад.

**Дарачаи таҳқиқи мавзӯи илмӣ.** Асосҳои назариявӣ ва методии омӯзиши соҳаҳои хизматрасонӣ, ки ба он фаъолияти нақлиёти ҳавоӣ низ дохил мешавад, аз он ҷумла, системаи иттилоотиву таҳлилии идоракунии соҳа дар қорҳои олимони хориҷӣ ба монанди: Барвуд С., Батлер Г., Бойд Э., Гиллен Д., Грэм Э., Денис Н., Доганис Р., Келлер М., Ким У. Ч., Котлер Ф., Моборн Р., Моррисон В., Портер М., Стбарт К., Томсетта М., Френч Д., Хамфри А., Шет Ч. Бариленко В. И., Бодунов В. Д., Николайчук Н. Н., Веселов Е. В., Васин М. А., Воропаева Л. Н., Горфинкел В. Я., Громов Н. Н., Губенко А. В. ва ғайраҳо таҳқиқ ёфтаанд.

Мушкилиҳо ва пешомадҳои вусъатдиҳии хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоӣ, масъалаҳои арзёбии баҳоҳои сифати хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоӣ ба мусофирон, инчунин таъминоти иттилоотиву таҳлилии идоракунии соҳа дар қорҳои олимони зерини Тоҷикистон дида мешаванд: Бобиев Р.С., Бобоев О., Бобоев К.О., Ҷумъаев Ҷ.Ҷ., Зоҳидов К. Х., Катаев А. Х., Қаюмов Н., Мирзоева Ҷ. П., Назаров Т.Н., Нурова Б. Т., Раҷабов Р.К., Рауфӣ А., Рауфи Ф.А., Раҳимов Р.К., Фохаков А.С., Хамроев Ф.М., Холматов М.М., Хоҷаев П. Д., Ш.Раҳимзода., Шералиев А.К., Шералиев А.А. ва ғайраҳо.

Аммо, дар қорҳои олимони ватанӣ масъалаҳои тақмили системаи иттилоотиву таҳлилии идоракунии нақлиёти ҳавоӣ дар сатҳи кофӣ мавриди

таҳқиқ қарор нагирифтааст. Ҳамин буд, муҳимияти мавзӯи кори диссертационии мо, мақсад ва вазифаи омӯзиш, асосҳои назариявӣ ва методии онро муайян намудааст.

**Робитаи таҳқиқот бо барномаҳо (лоихаҳо) ва мавзӯҳои илмӣ.** Муаммоҳои илмиву амалии мавзӯ аз бандҳои дахлдори Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то соли 2030, ки дар он масъалаи мутобиқ намудани хизматрасониҳои соҳаи нақлиёт, аз он ҷумла, нақлиёти ҳавоӣ ба талаботи стандартҳои байналмилалӣ ҷойгоҳи муҳим дорад бармеояд. Илова бар ин, мавзӯи диссертационӣ дар доираи иштироки унвонҷӯй дар раванди иҷрои лоихаи илмӣ таҳқиқоти “Рушди инрасохтори минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон (рақами бақайдгирӣ №0121ТҶ1114, аз 15.03.2021), ки дар Институти иқтисодӣ ва демографияи АМИТ сурат мегирад, иҷро шудааст.

### **Тавсифи умумии таҳқиқот**

**Мақсади таҳқиқоти** диссертационӣ аз коркарди асосҳо ва заминаҳои назариявӣ амалии мукамалгардонии инструментҳои иттилоотиву таҳлилии низоми идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар марҳилаи нави рушди мамлакат иборат мебошад.

Барои расидан ба ҳадафи таҳқиқоти диссертационӣ ҳаллу фасли вазифаҳои зерин гузошта шуданд:

- омӯзиши муносибатҳои назариявӣ доир ба тавсифи нақлиёти ҳавоӣ чун объекти низоми мураккаби идоракунӣ;

- муқаррар намудани муҳтаво ва механизмҳои идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ;

- арзёбии тамоюли рушди нақлиёти ҳавоии ҷумҳурӣ дар давраи истиқлол ва шароити ҷаҳонишавӣ;

- таҳлилии ҳолати муосир ва тамоюлоти тағйирёбии бозори хизматрасониҳои фурудгоҳӣ ва воситаҳои асосии идоракунии стратегии фаъолияти бозори фурудгоҳ;

- тавсифи низом ва методҳои таҳлилии нишондиҳандаҳои идоракунии бизнес-системаи фурудгоҳ;

- коркарди асосҳои концептуалии эҷоду такмили системаи иттилоотии идоракунии нақлиёти ҳавоӣ;

- асосноккунии роҳҳои такмили инструменти таҳлилии идоракунии фаъолияти тижоратии фурудгоҳҳо (ширкати нақлиёти ҳавоӣ);

- пешниҳоди инструментҳои муосири таҳлилии стратегӣ ва пешгӯии талабот ба ҳамлу нақл дар нақлиёти ҳавоӣ;

- асоснок намудани роҳҳои такмили механизмҳои идоракунии фазои ҳавоӣ барои тавсеаи иқтисодии ҳамлу нақли авиационӣ дар минтақаҳои ҷумҳурӣ.

**Объекти таҳқиқотро** низоми идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон ташкил медиҳад.

**Мавзӯи таҳқиқот** – муносибатҳои иқтисодии вобаста ба масъалаҳои такмилдиҳии инструментҳои системаи иттилоотиву таҳлилии ин низоми идоракунии нақлиёти ҳавоӣ мебошад.

**Фарзия таҳқиқот** ба асоснокунии назаривию амалии ҷойгоҳ ва нақши мукамалгардонидани инструментҳои иттилоотиву таҳлилии низоми идоракунии нақлиёти ҳавоӣ, ки омил ва шароити муҳими амнияти парвоз, рақобатпазирии хизматрасониҳои ширкатҳои ҳавоӣ ва имичи онҳо мебошад, иборат аст.

**Масъалаҳои таҳқиқот.** Масъалаи таҳқиқоти диссертатсионӣ аз коркарди асосҳо ва заминаҳои назаривию амалии мукамалгардонии инструментҳои иттилоотиву таҳлилии низоми идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон иборат мебошад.

**Мутубиқати диссертатсия ба шиносномаи ихтисоси илмӣ таҳқиқот ба талаботи шиносномаи ихтисоси 08.00.06 - Иқтисодиёт ва идоракунӣ тибқи самтҳои фаъолият (08.00.06.04 - Ташкил ва идоракунии корхонаҳо, низомҳо ва комплексҳо) мутубиқ ба бандҳои: 10.7. Таъминоти иттилоотии системаи идоракунии оммавӣ. «демократияи электронӣ», «давлати электронӣ», «ҳукумати электронӣ» ва технологияҳои маъмуригардонии электронӣ; 10.8. Идоракунии системаҳои иқтисодӣ, усул(принсипҳо), шаклҳо ва методҳои амалисозии он. Вобастагии идоракунӣ аз хислат ва ҳолати системаи иқтисодӣ. Идоракунии тағйирот дар системаҳои иқтисодӣ. Назария ва амалияи идоракунии сохторҳои интегратсионӣ ва равандҳои интегратсияи бизнес; 10.15. Менечменти стратегӣ, методҳо ва шаклҳои амалисозии он. Муҳити дохилӣ ва берунӣ ташкилот. Раванд ва методҳои коркард ва татбиқи стратегия. Инкишофи шаклҳои стратегияи ҳамшарикӣ. Муҳтаво ва методҳои назорати стратегӣ. Стратегияҳои корпоративӣ, муносибсозии андозаи ширкат ва ҳамгирии амудӣ, стратегияҳои гуногунсозӣ (диверсификатсия).**

**Марҳилаи таҳқиқот.** Таҳқиқоти диссертатсионӣ дар назди кафедраи назарияи иқтисодӣ ва система ва технологияи иттилоотӣ дар иқтисодиёти факултаи технологияҳои иттилоотӣ дар иқтисодиёти Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон дар давраи солҳои 2017-2023 сурат гирифтааст.

**Заминаҳои назаривию методологии таҳқиқот.** Асоси назариявӣ ва методологии таҳқиқот, вазъи назариявӣ ва методологии буданд, ки дар корҳои олимони ватанӣ ва хориҷӣ дар назарияҳои иқтисодӣ, иқтисодиёти хизматгузорӣ, менечмент ва савдои хизматрасонӣ зикр гардидаанд. Дар диссертатсияи илмӣ ҳуҷҷатҳои меъёрӣ-ҳуқуқии муассисаҳои давлатӣ ва минтақавии ҳокимият ва идора, фаъолияти танзимкунандаи операторҳои нақлиётӣ ва мусофирбарии нақлиёти ҷамъиятӣ истифода бурда шудаанд.

**Усулҳои таҳқиқот.** Барои ноил шудан ба мақсадҳо ва вазифаҳое, ки дар диссертатсия гузошта шуда буданд, усулҳои зерин ба монанди: таҳлили индексӣ, монографӣ, абстрактсияи илмӣ, таҳлили коррелятсионӣ-регрессионӣ, таҳлили системавӣ, усулҳои озмоиш ва иқтисодӣ-риёзӣ, баҳодиҳии коршиносон истифода шуданд.

**Пойгоҳи асосии иттилоотӣ ва озмоиши таҳқиқот.** Қори таҳқиқотӣ дар кафедраи назарияи иқтисодӣ, система ва технологияи иттилоотӣ дар

иқтисодиёти факултаи технологияҳои иттилоотӣ дар иқтисодиёти Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон иҷро гардидааст.

**Асосҳои маълумотӣ-таҳлилии таҳқиқотро** маълумотҳои Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, ширкатҳои ҳавопаймоҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, ҳуҷҷатҳои молиявӣ иқтисодии нашрияҳо, шабакаи ахбороти интернет, семинарҳо ва конференсияҳои илмӣ, тафсириҳо ва ҳисоботҳои таҳлилий, ҳуҷҷатҳои илмӣ таҳқиқотӣ ташкил медиҳанд, кидар шакли мақолаҳо ва диссертатсияҳо пешниҳод шудаанд.

**Дараҷаи эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқот** бо гузаронидани таҷрибаҳо, дақиқии маълумотҳо, кифоягии ҳаҷми маводҳои таҳқиқотӣ, коркарди оморӣ натиҷаҳои таҳқиқот ва интишорот тасдиқ мегардад. Хулоса ва тавсияҳо дар асоси таҳлилии илмӣ натиҷаҳои таҳқиқотҳои назариявӣ ва таҷрибавӣ бароварда шудаанд.

**Навгони илмӣ таҳқиқот** аз асоснок гардонидани заминаҳои назариявӣ амалии мукамалгардонии инструментҳои иттилоотиву таҳлилии идоракунии нақлиёти ҳавоии Тоҷикистон дар мараҳалаи нави рушди мамлакат иборат мебошад.

Натиҷаҳои асосии илмӣ, ки аз ҷониби муаллиф ба дастонида, барои ҳимоя пешниҳод мешаванд:

-муқаррароти муаллиф доир ба нақлиёти ҳавоӣ ҳамчун низоми мураккаб ва объекти идоракунии тавсиф ёфта, хусусиятҳои вижагии он муайян карда шудааст: а) сифати байнисоҳавӣ дорад, зеро ба шартҳои умумии истеҳсолоти моддӣ, ҳаёти фарҳангӣ ва иҷтимоии ҷомеа таъсир мерасонад; б) дар ин низом қисми зиёди воситаҳои истеҳсолот ғайридоимӣ, яъне ҳаракаткунанда мебошанд ва раванди ҳамлу нақл ғунҷоиши баланди энергетикӣ дорад, ки идоракунии раванди истеҳсолотро мушкил мегардонад; в) воситаҳои фазоии парокандаи истеҳсолоти нақлиёт бо ҳам амал мекунанд, нақлиёт ба шумори соҳаҳои ҳавфи калондошта мансуб мебошад, бинобар ин, тамаркуз ва назорати қатъиро тақозо менамояд;

-муайян карда шудааст, ки дар раванди қабули қарори идоракунии дар доираи фаъолияти субъектҳои низоми нақлиёти ҳавоӣ омилҳои зерин, ба монанди: сохтори ташкилии субъекти хоҷагидор, тақсимоли ваколатҳо дар ташкилот, сатҳи сифати иштироки кормандон дар қабули қарор ва сатҳи таваккал, вақт ва муҳити тағйирёбанда, инчунин маҳдудиятҳои иттилоотӣ ва рафторӣ субъектҳои хоҷагидор дар ин низом таъсири муайянкунанда дорад;

-рушди сегментҳои нави бозори авиатсионӣ, ки боиси дигаргуншавии сохтори соҳа ва технологияи амалисозии бизнес дар нақлиёти ҳавоӣ мегарданд, муайян карда шуда, тамоюли рушди он дар шароити ҷаҳонишавӣ аниқ карда шудааст: муттаҳидшавии навҳои асосии муассисаҳои нақлиёти ҳавоӣ, рушди навҳои нави бизнес-моделҳои муассисаҳои нақлиёти ҳавоӣ, ҷорӣ гаштани инноватсия, аз ҷумла, дар натиҷаи рушди технологияи иттилоотӣ ва ғ;

-муайян карда шудааст, ки дар солҳои охир тамоюли дастгирии давлатии рушди инфрасохтори фурудгоҳҳои маҳаллӣ (маблағгузориҳои онҳо аз ҳисоби маблағҳои бучети ҷумҳуриявӣ) дар доираи барномаҳои мақсаднок

азнавсозии фурудгоҳҳои мамлакат сурат гирифтааст; инчунин барои таъмини дастрасии ҳамлу нақли авиатсионии дохилии маҳаллӣ ва рушди инфрасохтори нақлиёти авиатсионии минтақаҳои мамлакат институтҳои субсидия истифода шуда истодааст;

-асосҳои концептуалии эҷоду тақмили системаи иттилоотии идоракунии нақлиёти ҳавоӣ. системаи автоматикунории ҷамъу коркарди иттилоот асоснок карда шуда, инструментҳои асосии ҷамъ ва коркард намудани иттилоот ва арзёбии фаъолияти субъектҳои низоми нақлиёти ҳавоӣ гурӯҳбандӣ ва тасниф дода шудааст: хусусиятҳои коркарди моделҳои математикӣ, методҳои баҳисобгирӣ ва пешгуи арзиши аслии маҳсулоти нақлиёти авиатсионӣ, ҳамчунин роҳҳои тақмили иттилоотӣ, методӣ, техникӣ, ҳуқуқӣ ва идеологӣ, ки инструменти идоракунӣ мебошанд, асоснок карда шудааст;

-роҳҳои тақмили инструменти таҳлилии идоракунии фаъолияти тижоратии фурудгоҳ (ширкатҳои нақлиёти ҳавоӣ) методҳо, принципҳо ва вазифаҳои асосии банақшагирии стратегияи амалкарди авиатсияи граждани коркард карда шудааст ва модели интиҳоби стратегияи дарёфти сатҳи оқилонаи сервиси хизматрасониҳои мусофирӣ шароити расмишудаи амалкарди хуби низоми авиатсияи гражданиро аз нуқтаи назари сифати хизматрасониҳои он пешниҳод намудааст;

-бо дарназардошти муҳимияти рушди низоми нақлиёти ҳавоӣ дар партави татбиқи стратегияи гузариши Ҷумҳурии Тоҷикистон ба самтҳои инноватсионии рушд, зарурати гузариш ба муносибати маҷмӯӣ доир ба ташаккули системаи стратегияи идоракунии нақлиёт асоснок карда шуда, принципҳо, усулҳо ва воситаҳои таҳлили стратегӣ ва сатҳҳои он коркард карда шудааст.

**Натиҷаҳои асосии илмие, ки аз ҷониби муаллиф ба даст омада, барои ҳимоя пешниҳод мешаванд аз он иборат аст, ки:**

- нақлиёти ҳавоӣ ҳамчун низоми мураккаб ва объекти идоракунӣ тавсиф ёфта, хусусиятҳои вижагии он, ки сифати байнисоҳавӣ дорад, дар ин низом қисми зиёди воситаҳои истеҳсолот ғайридоимӣ, яъне ҳаракаткунанда буда, раванди ҳамлу нақл ғунҷоиши баланди энергетикӣ дорад, инчунин воситаҳои фазоии парокандаи истеҳсолоти нақлиёт бо ҳам амал мекунанд ва нақлиёт ба шумори соҳаҳои хавфи калондошта мансуб мебошад, тасниф карда шудааст;

- дар раванди қабули қарори идоракунӣ дар доираи фаъолияти субъектҳои низоми нақлиёти ҳавоӣ омилҳои зерин, ба монанди: сохтори ташкилии субъекти хочагидор, тақсимооти ваколатҳо дар ташкилот, сатҳи сифати иштироки кормандон дар қабули қарор ва сатҳи тавакқал, вақт ва муҳити тағйирёбанда, инчунин маҳдудиятҳои иттилоотӣ ва рафтории субъектҳои хочагидор дар ин низом таъсири муайянкунанда дорад.

- рушди сегментҳои нави бозори авиатсионӣ боиси дигаргуншавии суръатноки сохтори соҳа ва технологияи амалсозии бизнес дар нақлиёти ҳавоӣ гашта, тамоюлоти рушди он дар шароити ҷаҳонишавӣ муттаҳидгардӣ

ва ҳамгирии байналмиллалиро дар заминаи рушди технологияи иттилоотӣ тақозо менамояд;

- асосҳои концептуалии эҷоду такмили системаи иттилоотии идоракунии нақлиёти ҳавоӣ, системаи автоматикунонии ҷамъу коркарди иттилоот ва инструментҳои асосии ҷамъ ва коркард намудани иттилоот ва арзёбии фаъолияти субъектҳои низоми нақлиёти ҳавоӣ гурӯҳбандӣ ва тасниф дода шудааст, ки сатҳу сифати идоракунии соҳа мутобиқ бо стандартҳои ҷаҳонӣ таъмин менамояд;

- роҳҳои такмили инструменти таҳлилии идоракунии фаъолияти тиҷоратии фурудгоҳ (ширкатҳои нақлиёти ҳавоӣ) методҳо, принципҳо ва вазифаҳои асосии банақшагирии стратегияи амалкарди авиатсияи граждони, ҳамчунин модели интихоби стратегияи дарёфти сатҳи оқилонаи сервиси хизматрасониҳои мусофирӣ, шароити аз нуқтаи назари сифати хизматрасониҳои он пешниҳод шудааст;

- бо дарназардошти муҳимияти рушди низоми нақлиёти ҳавоӣ дар партави татбиқи стратегияи гузариши Ҷумҳурии Тоҷикистон ба самтҳои инноватсионии рушд, зарурати гузариш ба муносибати маҷмӯӣ доир ба ташаккули системаи стратегияи идоракунии нақлиётӣ асоснок карда шуда, принципҳо, усулҳо ва воситаҳои таҳлили стратегӣ ва сатҳҳои он коркард карда шудааст.

**Аҳамияти назариявии таҳқиқот.** Аҳамияти назариявии диссертатсия аз васеъ намудани донишҳои илмӣ дар назарияи идоракунии нақлиёти ҳавоӣ, муайян намудани тамоюли таъминоти иттилоотиву таҳлилии муосири идоракунии соҳа, муайянкунии мушкилиҳо, ки ба вусъатёбии идоракунии хизматрасонии онҳо монеа мешавад, истифода аз таҷрибаи хориҷӣ, мувофиқ гардонии шабакаи хатсайрӣ, исботи алоқамандии математикиву - омории қаноатмандии мусофирон ва сифати хизматрасонии нақлиёти ҷамъиятии ҳавоӣ иборат мебошад.

**Аҳамияти амалии таҳқиқот.** Аҳамияти амалии мавқеъҳои асосии диссертатсия аз асоснок кардани вазифа ва таҳияи стратегияи идораи нақлиёти ҳавоӣ, коркарда баромадани системаи нишондиҳандаҳо ва тарзҳои муайянкунии вусъатдиҳии пойдори идоракунии ин низом дар асоси ҳисоботи индекси ҷамъбасткунанда, коркарда баромадани тарзҳои баҳодиҳӣ ба сифати хизматрасонии ҳамлу нақли мусофирбарӣ аз усулҳои иқтисодӣ-математикӣ мебошад.

**Эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсионӣ.** Асоснокии хулосаву пешниҳодҳои дар диссертатсия омада ва сатҳи илмӣ онҳо аз он шаҳодат медиҳад, ки муаллиф асарҳои бунёдии олимони иқтисодии ватанию хориҷиро дар соҳаи назария ва амалияи такмили инструментҳои иттилоотиву таҳлилии идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон, рақобатпазирии он истифода бурдааст. Дар раванди таҳқиқоти диссертатсионӣ усулҳои иқтисодии таҳлил васеъ истифода шудаанд ва хулосаҳову пешниҳодҳо дар асоси ҷамъоварӣ, сохторбандӣ ва коркарди захираҳои иттилоотии дақиқ бо истифодаи воситаҳо ва технологияи иттилоотии муосир ба анҷом расидаанд.



Натиҷаҳои таҳқиқот интишорот ёфтаанд, ки эътимоднокии натиҷаҳои таҳқиқоти диссертатсиониро низ тасдиқ менамоянд.

**Саҳми шахсии довталаб.** Ҳамаи давраҳо ҷиҳати иҷрои нақшаи кории илмӣ, аз ҷумла: таҳияи мавзӯ, асосноккунӣ ва мубрамияти он, мақсади гузошташуда ва иҷрои вазифаҳои он бо иштироки бевоситаи муаллиф гузаронида шудааст. Муаллиф дар асоси ташҳиси селай мусофирон дар хатсайрҳои ҳавоӣ, баҳодиҳии сифати хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоӣ дар ширкатҳо гузаронидааст. Нақшаи технологии ҷалби мусофирон ба нақлиёти ҳавоӣ тартиб дода шуда, модели иқтисодӣ-риёзии муносибгардонии шабакаи маршрутии нақлиёти ҳавоӣ кор карда баромада шудааст ва дар асоси он хулоса ва пешниҳодҳои илмиро бадаст оварда, мақолаҳои илмӣ тайёрнамудааст. Натиҷаҳои таҳқиқотҳои рисолаи илмӣ дар асоси далелҳои мавқеъҳои концептуалӣ ва барномаҳои вусъатдиҳии воситаи нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон то даври 2025 –ум сол истифода бурда шудаанд.

**Тасвиб ва амалисозии натиҷаҳои диссертатсия.** Натиҷаҳои асосии таҳқиқотидиссертатсия тасвиб карда шудаанд: бо конфронси илмӣ-амалии “Масъалаи амалигардонии воситаи нақлиёт” (Руссия. Тюмен-2013); конфронси илмӣ-амалиявии байналхалқии “Ҷанбаҳои иҷтимоӣ-иқтисодии инкишофи ҷамъияти муосир” (Руссия. Тамбов, 18 майи соли 2013), конфронси илмӣ-амалии байналхалқии “Равандҳои пешомаддори инкишофи комплекси нақлиёти автомобилӣ” (Русия, Пенза 20-22 сентябри соли 2013), ҳуҷҷатҳои конфронси III илмии байналхалқии “Масъалаҳои иқтисодиёти муосир” (ш. Челябинск февралӣ 2015), Донишгоҳи техникии Тоҷикистон ба номи М.С.Осимӣ (1998-2021) ва ғайра. Тавсияҳои методӣ ва амалии пешниҳодгардида метавонанд аз тарафи идораҳои нақлиёти ҳавоӣ, ташкилотҳои маҳаллии ҳокимияти иҷроқунанда, бо вучуди вусъатёбии воситаи нақлиёти ҳавоӣ истифода бурда шаванд. Дастурамали назариявӣ ва методикӣ таҳқиқоти рисолаи илмӣ дар равиши таълим тавассути кор карда баромадани барномаҳои таълимӣ, китоби дарсӣ ва матнҳои лексияҳо аз ҷанҳои “Иқтисодиёти нақлиёт”, “Логистика”, “Технология, ташкил ва идоракунии ҳамлу нақли мусофирон”, “Ташкил ва идоракунии доираҳои хизматрасонӣ” барои донишҷӯёни равиӣ иқтисодӣ истифода бурда мешаванд.

**Интишорот аз рӯи мавзӯи диссертатсия.** Аз рӯи натиҷаҳои таҳқиқоти марбути кори диссертатсионӣ 8 мақолаҳои илмӣ дар ҳаҷми умумии 4.0 ҷузъи ҷопӣ, аз ҷумла 4 мақола дар маҷаллаҳои тақризшавандаи КОА-и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, нашр карда шудаанд.

**Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия.** Диссертатсия аз муқаддима, 3 боб, 8-зерибоб, хулоса, рӯйхати адабиёти истифодашуда, аз 183 саҳифаи компютерӣ иборат буда, дорои 36-ҷадвал, 1-расм ва 24 формулаҳо мебошад.

## **МУҚҚАРАРОТИ АСОСИИ ТАҲҚИҚОТ**

**Муқаддима** асосноккунии интиҳоби мавзӯ, мубрамияти он, аҳамияти назариявӣ ва амалии он, муайянсозии навгонии илми таҳқиқот объект ва

предмети таҳқиқотро дар бар гирифта, ҳадаф ва вазифаҳои таҳқиқот, асосҳои назариявӣ ва он баён гардида, нағзони таҳқиқот ва муқаррароти асосие, ки барои ҳимоя пешниҳод мешавад таҳия гардидааст.

**Дар боби якум** “Асосҳои назариявӣ ва методологии таҳқиқоти идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ дар шароити муосир” ҳамчун объекти низоми мураккаби идоракунии муайян қаяда шудааст.

Ҳамлу нақли ҳавоиро авиатсияи граждани анҷом медиҳад, ки нисбат ба нақлиёт васеъ истифода мешавад. Он ҳамчун соҳаи хоҷагии халқ на танҳо дар ҳаллу фасли масоили сирф нақлиётӣ, балки дар ҳалли баъзе вазифаҳои махсус низ иштирок менамояд. Онро дар соҳаи кишоварзӣ барои хомӯш намудани сӯхтори бешазорҳо, инчунин иқтишофи геологӣ-яхӣ бо мақсадҳои варзишӣ ва ғайраҳо истифода мекунад<sup>1</sup>. Аммо, бешубҳа, таъйиноти асосии авиатсияи граждани ин амалисозии ҳамлу нақли мусофирон, борҳо ва почта тариқи ҳаво, аслан дар масофаҳои тӯлонӣ ва аксар вақт дар масофаҳои байниминтақавӣ мебошад. Он на танҳо эҳтиётоти хоҷагиҳо ва аҳолиро дар ҳамлу нақл қонеъ мегардонад, балки дар якҷоягӣ бо шаҳрҳо «қолиби» ҳудудро таъмин менамояд ва калонтарин қисми таркибии инфрасохтор буда, ба ҳайси заминаи моддӣ-техникии ташаккул ва рушди тақсимооти ҳудудии меҳнат хизмат намуда, ба чандирият ва самаранокии рушди иҷтимоӣ-иқтисодии минтақаҳои алоҳида ва умуман мамлакат таъсири калон мерасонад.<sup>2</sup>

Дар низоми нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон нақлиёти ҳавоӣ яке аз шаклҳои асосии нақлиёти мусофирбарӣ ба ҳисоб рафта аз рӯи ҳаҷми ҳамлу нақли мусофирон ҷойи сеюмро ишғол менамояд. Дар фаъолияти умумии он ҳамлу нақли мусофирон 80% ва боркашонӣ почта 20%-ро ташкил медиҳад. Истифодаи нақлиёти ҳавоӣ (аз ҳисоби суръати баланди ҳавопаймоҳо ва рост кардани роҳи парвоз) дар муқоиса бо намудҳои дигари нақлиёт дар масофаҳои миёна ва махсусан тӯлонӣ бурди калони вақтро фароҳам месозад. Ҳисоб карда шудааст, ки дар масофаи зиёда аз 1000 километр дар ҳамлу нақли мусофирон нақлиёти ҳавоӣ афзалиятро касб намудааст. Бинобар ин, тасодуфӣ нест, ки масофаи миёнаи ҳамлу нақли як нафар мусофир тавассути нақлиёти ҳавоӣ дар ҳатсайрҳои берунӣ умуман ба бештар аз ҳазор километр мерасад, ки аз нишондиҳандаи монанд барои нақлиёти роҳи оҳан (ҳамлу нақли мусофирон дар роҳҳои дур) якҷанд маротиба зиёд мебошад.

«Нақлиёти ҳавоӣ хусусияти умумӣ дошта, аксар вақт барои ҳамлу нақли мусофирон дар масофаҳои миёнаю дур ва намудҳои алоҳидаи борҳо мавриди истифода қарор мегирад. Баланд гардидани некуахволии моддӣ, тавсеаи робитаҳои фарҳангӣ, корӣ ва илмӣ боиси баланд шудани серхаракатии аҳоли мегардад ва эҳтиётотро ба ҷойивазкунии баландсуръат – авиатсия вобаста менамояд»<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Авдасиева С.Б., Розанова Н. М. Теория организации отраслевых рынков. М.: 184П «Магистр», 1998г.

<sup>2</sup> Артоболовский С. С. Государственное регулирование развития депрессивных районов в развитых странах (на примере Западной Европы) // Федерализм и региональная политика: проблемы России и зарубежный опыт. Новосибирск: ЭКОР, 1996. Вып.3.с.232 – 262

<sup>3</sup> Березовиков Л. Б. Электронные декларации облегчат товарам переход границ // Финансовые известия, №17, 1998

Афзоиши даромади миллӣ ва некуахволии моддии халқ, васеъ гардидани доираи робитаҳои корӣ, илмӣ ва фарҳангӣ, ҳавасмандӣ ва дархости меҳнаткашон ва бо ин алоқаманд будани серҳаракатии шиддатноки аҳоли боиси эҳтиёҷот дар рушди ҳамлу нақли босуръат мегардад. Афзоиши босуръати ҳамлу нақл дар нақлиёти ҳавоӣ аз ҷандин хусусиятҳои техникӣ-иқтисодии он ва афзалиятҳо дар муқоиса бо дигар намуди нақлиёт вобаста мебошад:

– суръати баланди техникӣ ва тичоратӣ. Суръати ҳаракат аз (аз рӯи ҷадвал) навъҳои магистрالي дур ва миёнаи ҳавопаймоҳо, навъҳои ҳавопаймоҳои хатти ҳавоии маҳаллӣ иборат мебошад. Вале, мусофирон худ аз худ тарафдори суръати баланди парвоз набуда, онҳо шавқманди ҷамбулҷамъи вақти расидан «аз хона то хона» мебошанд. Бо дарназардошти талафоти вақти сафар аз шаҳр то фурудгоҳ ва баръакс, ба расмиётдарорию саворшавӣ ва суръати умумии расонидани мусофирон тавассути нақлиёти ҳавоӣ дар масофаи дурудароз назар ба дигар намуди нақлиёт якҷанд маротиба баландтар мебошад;

– имконияти рост намудани роҳи ҳавоӣ дар муқоиса бо дигар намудҳои нақлиёт. Инак, дар масирҳои муқоисашаванда хатти ҳавоӣ ба ҳисоби миёна назар ба роҳҳои оҳан ва автомобилӣ 20% ва роҳҳои обӣ 30% кӯтоҳтар мебошад. Дар хатсайрҳои ҷудоғона рост намудани роҳ то 40-50% мерасад;

– гузариши баланд ва вобастагии камтар аз шароити физикӣ-ҷуғрофӣ маҳал назар ба дигар намудҳои нақлиёт. Парвози бетаваққуфи тӯлониро соҳиб буда, парвозро дар баландҳои зиёд анҷом дода, ҳавопаймоҳо дилхоҳ мушкилоти бо релефи маҳал алоқамандро баргараф месозанд;

– имконияти зуд ташкил кардани хатсайри ҳавоӣ ва зудҳаракатии баланд дар шароити тамоюлоти маҷмӯи борҳо ва мусофирон. Дар нуқтаҳои аввалин ва охири ноҳияҳои роҳнадошта сохтани фурудгоҳҳо назар ба сохтмони хокрезии роҳи оҳан ё роҳи автомобилгард хароҷоти нисбатан кам ва мӯҳлати кӯтоҳро тақозо менамоянд. Дар нақлиёти ҳавоӣ метавон бо парки ҳавопаймоӣ-ҷарҳболӣ онро ба таври муносиб вобаста аз талабот ба ҳамлу нақл тақсим карда, моҳирона ҳаракат намуд;

– имконияти зуд ташкил намудани роҳҳои ҳавоии иловагӣ дар байни фурудгоҳҳои амалкунанда;

– аз ҳисоби тезонидани ҷараёни бурда расонидани мусофирон дар муқоиса бо дигар намудҳои нақлиёт сарфа намудани вақти ҷамъиятиро ба миён меоварад.

**Дар боби дуюм «Арзёбии ҳолати идоракунии фаъолияти фурудгоҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва низомии иттилоотии он» масоили таҷдиди сохтори нақлиёти ҳавоӣ ва паёмадҳои он барои соҳа барраси шуда, вазъ ва дурнамоҳои рушди низомии мусофиркашони тавассути нақлиёти ҳавоӣ, инчунин масъалаҳои ҳамоҳангкунии дохили соҳавии субектҳои бозор ва стратегияи ташкили рушди низомии мусофиркашони ҳавоӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон мавриди омӯзиш қарор гирифтааст.**

Мутобиқи Стратегияи миллии рушди Ҷумҳурии Тоҷикистон барои давраи то 2030 дар соҳаҳои нақлиёт истифодаи самараноки захираҳои молиявӣ, аз ҷумла аз ҳисоби сарчашмаҳои хориҷии ҷалбшуда, барои сохтмони иншооти нақлиётӣ нав ва барқарорсозии иншооти мавҷуда, ки на танҳо талаботи дохилиро ба хизматрасониҳои нақлиётиро таъмин мекунанд, балки ба равандҳои ҳамгироии иқтисодии кишвар ба иқтисоди ҷаҳон суръат мебахшанд» яке аз афзалиятҳои рушди минбаъда пазируфта шудааст.

Ҳамлу нақли авиатсионии мамлакат дар солҳои охир ба соҳаи ба таври динамикӣ рушдқардаистодаи нақлиёти табдил ёфта, ба густариши муносибатҳои иқтисодиву тиҷоратии дохиливу беруна мусоидат намуда истодааст. Дар ин соҳа на танҳо техникаи авиатсионӣ, балки методҳо, усулҳо ва моделҳои бизнеси авиатсионӣ дигаргун шуда истодааст. Сатҳи ҳамкориҳои байниҳамдигарии муассисаҳои соҳаи нақлиёти ҳавоӣ низ ба тағйироти калон мувоҷеҳ гардидааст.

Ҳалқаи калидии низоми соҳаи нақлиёти ҳавоӣ фурудгоҳҳо мебошанд. Фурудгоҳҳо ҳамчун қисми низоми нақлиёти авиатсионӣ қисмати инфрасохтори умумии нақлиёти мамлакат ва минтақаҳо, инчунин унсури стратегияи коммуникатсияи онҳо мебошанд.

Дар солҳои охир, талабот ба ҳамлу нақли ҳавоӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мунтазам афзоиш ёфта истодааст. Аз нав муҷаҳҳазкунии техникаи соҳа бо техникаи нави авиатсионӣ ба амал омад. Ба соҳаи нақлиёти ҳавоӣ технологияи нави ташкили бизнес фаъолона шомил мегардад. Умуман, ҷаҳонгардии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ, ба соҳаи нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон таъсири мусбат мерасонад. Солҳои охир ҳарчанд инфрасохтор ва сохтори таҷҳизоту техникаи ва ҳавопаймоҳо сифатан нав шуда бошад ҳам бо сабаби сатҳи рақобатпазирии хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоии мамлакат ва вазъи доминантии хизматрасониҳои ширкатҳои ҳавоии байналмилалӣ фаъолияти ширкатҳои ватанӣ тамоюли пастравиро гирифтаанд. Чуноне, ки рақамҳои ҷадвали 1. нишон медиҳанд дар давраи солҳои 2015-2021 ҳаҷми боркашонӣ дар мамлакат 14,8% зиёд шудааст, ки ин асосан аз ҳисоби боркашонии автомобилӣ суръат гирифтааст. Боркашонӣ тавассути нақлиёти ҳавоӣ бошад, дар ин давра 73 кам шудааст. Дар ин давраи шумораи мусофиркашонӣ низ аз ҳисоби нақлиёти автомобилӣ, ки беш аз 17% зиёд шудааст, сурат гирифтааст. Мусофиркашонӣ тавассути нақлиёти ҳавоӣ 72,7% паст шудааст. Бинобар он масъалаи баланд бардоштани рақобатпазирии ширкати нақлиёти ҳавоии мамлакат дар замони муосир муҳаббат пайдо мекунад.

#### Ҷадвали 1.-Гардиши бор ва мусофиркашонӣ аз рӯи намудҳои нақлиёт

Нишондиҳанда	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 ба 2015, %
Боркашонӣ - ҳамагӣ ҳаз. тонна -	74411,2	74431,8	84066,6	84130,8	89607,2	85394,6	85381,9	114,8
Аз он ҷумла:								
автомобилӣ,	67600,9	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	79075,9	116,8
роҳи оҳан	6807,7	6125,6	5454,2	4646,5	5348,1	5798,9	6305,3	-7,3
ҳавоӣ	2,6	2,1	1,9	1,8	1,5	1,1	0,7	-73
Мусофиркашонӣ – ҳамагӣ, млн. нафар	554,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	653,7	117,8
автомобилӣ,	545,2	553,1	560,7	582,2	602,6	635,4	633,8	116,2
роҳи оҳан	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	100
ҳавоӣ	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,3	-72,7

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф дар асоси омили солҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, 2021, с. 495-499.

Рушди нақлиёти ҳавоӣ аз сатҳи рушди иҷтимоӣ-иқтисодии мамлакат ва минтақаҳои он, ки ҳамчун заминаи ташаккул ва рушди талабот ба хизматрасониҳои нақлиёти авиатсионӣ, баромад мекунад, вобаста мебошад.

Бинобар ин, ҳолати минтақавии тафриқаи сатҳи рушд ва ҳолати ҷории иқтисодӣ ва соҳаи иҷтимоӣ минтақаҳои мамлакатро муфассал баррасӣ менамояд.

Нишондиҳандаи хоси дастрасии нақлиёти ҳавоӣ коэффисиенти серҳаракатии авиатсионӣ мебошад, ки аз рӯи ҳисоби миёнаи парвозҳо дар сол, ки як нафар сокини мамлакат анҷом медиҳад тавсиф карда мешавад. Коэффитсиенти серҳаракатӣ баробар ба воҳид ( $K_f = 1$ ), ба сатҳи стандартӣ дар мамлакатҳои Аврупо ба дастамада мутобиқат мекунад.<sup>4</sup>

Таҷрибаи ҷаҳонии инкишофи нақлиёти ҳавоӣ нишон медиҳад, ки рушди устувори он бо рушди устувор ва густаниши сатҳу сифати иқтисодӣ миллӣ, алоқаҳои иқтисодиву тижоратии беруна ва тамоюли рушди содирот алоқамандӣ дорад. Бинобар он, зарур аст, ки сатҳи рушди иқтисодии мамлакатро мавриди таҳлил қарор диҳем.

Пеш аз ҳама, яке аз хусусиятҳои нисбатан хоси рушди иҷтимоӣ-иқтисодии муосири Ҷумҳурии Тоҷикистон тафриқаи амиқи минтақавии сатҳи рушд ва ҳолати ҷории иқтисодӣ ва соҳаи иҷтимоӣ мебошад. Фарқияти якбора ба амаломата дар байни минтақаҳо оид ба сатҳи иқтидорҳои иқтисодии ҷамъшуда, миқёс ва шиддатнокии фаъолияти хоҷагидорӣ, инчунин дараҷаи некуаҳволии воқеии аҳоли боиси равандҳои прогрессивии поляризатсияи ҳудудии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон гардиданд.

Барои тасдиқи ин гуфтаҳо таҳлили муқоисавии сатҳи рушди иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистонро бо мамлакатҳои ҳамсоя мегузаронем, то ки сатҳи рушди иҷтимоӣ-иқтисодии ҷумҳурӣ ва ояндаи рушди он муайян карда шавад. Бояд қайд кард, ки умуман нишондиҳандаи эътирофшудаи тавсифкунандаи сатҳи рушди иқтисодӣ маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ ба як ҳар сари аҳоли мебошад. Дар ҷадвал маълумот дар бораи тағирёбии динамикаи ММД нисбат ба соли пештара бо ифодаи % оварда шудааст.

**Ҷадвали 2. - Динамикаи ММД-и баъзе мамлакатҳои ҳамсоя, бо нархҳои доимӣ (бо фоиз нисбат ба соли гузашта)**

Мамлакат	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Тоҷикистон	107,8	107,9	103,9	106,5	107,4	107,5	107,4
Қазоқистон	108,9	103,3	101,2	107,3	107,5	105,0	106,0
Қирғизистон	108,5	107,6	102,3	99,5	106,0	99,9	110,5
Россия	108,1	105,6	92,1	104,5	104,3	103,4	101,3
Ўзбекистон	107,9	102,1	108,1	108,5	108,3	108,2	108,0

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф дар асоси Тоҷикистон ва мамлакатҳои ИДМ. Маҷмӯаи оморӣ Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, солҳои 2015-2021.

Дар асоси маълумоти ҷадвали 2. модели математикии суръати динамикаи афзоиши маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ дар мамлакатҳо (ҷадвали 3.) таҳия карда шудааст, ки имконият дод, ки баробаркунии регрессии вобастагии ММД аз вақт ба даст ояд. Баробаркунии регрессии ба даст омада дорои коэффисиенти коррелятсияи ниҳоят баланд аз рӯи вақт мебошад.

<sup>4</sup> Андреев А.В. Межфункциональное управление процессами бизнес систем предприятий отрасли воздушного транспорта // Научный вестник –М: МГТУ ГА №55, 2003.

Тафтиш тибқи  $t$ - меъёри Студент нишон дод, ки бузургии баҳисобгирии он назар ба бузургии чадвали баланстар аст ва ин мувофиқии моделҳои дарёфтшудаи динамикаи ММД нишон медиҳад.

### Чадвали 3. - Баробаркунии регрессияи динамикаи рушди иқтисодии мамлакатҳо

Мамлакат	Баробаркунии регрессия
Тоҷикистон	$V_{\text{тоҷ}} = 0,0532 + 0,4643 t$
Қазоқистон	$V_{\text{каз}} = 0,0581 + 0,4633 t$
Қирғизистон	$V_{\text{қир}} = 0,0422 + 0,3085 t$
Россия	$V_{\text{рос.}} = 0,0493 + 0,3246 t$

**Сарчашма:** таҳияи муаллиф дар асоси модели (Авторегрессия)

Ҳамин тавр, баробарии ҳаракати иқтисодиёти Ҷумҳурии Тоҷикистонро бо дигар мамлакатҳо баробар карда, вақти баробаршавии сатҳҳои рушди иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистонро ҳангоми суръати рушди иқтисодиёти мамлакатҳои ҳамсоя муайян менамоем:

1. Тоҷикистон – Қазоқистон:  $V_{\text{тоҷ.}} = V_{\text{каз.}}$

$$0,0532 + 0,4643 t = 0,0581 + 0,4633 t$$

$$(0,4643 - 0,4633) t = 0,0581 - 0,0532$$

$$t = (0,0581 - 0,0532) / (0,4643 - 0,4633) = 0,0049 / 0,0010 = 4,9 \text{ сол}$$

2. Тоҷикистон – Қирғизистон:  $V_{\text{тоҷ.}} = V_{\text{қир.}}$

$$0,0532 + 0,4643 t = 0,0422 + 0,3085 t$$

$$(0,4643 - 0,3086) t = 0,0493 - 0,0532$$

$$t = (0,0493 - 0,0532) / (0,4643 - 0,3086) = -0,011 / 0,1558 = -0,071 \text{ сол}$$

3. Тоҷикистон – Россия:  $V_{\text{тоҷ.}} = V_{\text{рос.}}$

$$0,0532 + 0,4643 t = 0,0493 + 0,3246 t$$

$$(0,4643 - 0,3246) t = 0,0493 - 0,0532$$

$$t = (0,0443 - 0,3246) / (0,4643 - 0,3246) = -0,0039 / 0,1397 = -0,028 \text{ сол}$$

4. Тоҷикистон – Ўзбекистон:  $V_{\text{тоҷ.}} = V_{\text{ўзб.}}$

$$0,0532 + 0,4643 t = 0,0429 + 0,4174 t$$

$$(0,4643 - 0,4171) t = 0,0429 - 0,0532$$

$$t = (0,0429 - 0,0532) / (0,4643 - 0,4171) = -0,0103 / 0,0469 = -0,23 \text{ сол}$$

Ҳисобкуниҳои овардашуда аз он шаҳодат медиҳад, ки Тоҷикистон нисбат ба ҳамаи мамлакатҳои ҳамсоя, ғайр аз Қазоқистон динамикаи мусбат дорад.

Аз рӯи сатҳи динамикаи афзоиши ба амаломатаи Тоҷикистон наметавонад бо Қазоқистон баробар шавад. Мо аз онҳо қариб 5 сол қафо ҳастем. Аммо, назар ба дигар мамлакатҳои дар чадвали 2.2 ММД-и мо пешсаф мебошад: аз Қирғизистон ба 0,071 сол 1 ба 0,85 моҳ, Россия – ба 0,028 сол ё ба 0,34 моҳ, Ўзбекистон – ба 0,23 сол ё ба 2,8 моҳ пеш гузаштаем. Вале, бояд қайд кард, ки новобаста аз афзоиши пешгузаштаи динамикаи ММД, сатҳи ММД ба ҳар сари аҳоли дар дигар мамлакатҳо аз нишондиҳандаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон фарқ мекунад.

Бо дарназардошти он, ки сатҳи рушди минтақа категорияи нисбӣ мебошад, барои баҳогузори ва муайянсозии ҳудудҳои аз ҷиҳати иқтисодӣ сусттаракқикарда истифода кардани нишондиҳандаҳои (шоҳисҳои) нисбӣ мантиқан дуруст мебошад. Аз ин рӯ, ба ҳайси замина барои муқоисаи

нишондиҳандаҳои минтақавӣ дар таҷрибаи таҳлили илмӣ ба таври анъана асосан нишондиҳандаҳои ҳисоби миёнаи ҷумҳурӣ, яъне сатҳи миёнаи ММД ба ҳар сари аҳоли ва суръати миёнаи афзоиши ММД ба ҳар сари аҳоли мавриди истифода қарор дода мешавад.

Муҳлати баробаркунии сатҳҳои рушди мамлакатҳо аз рӯи формулаи зерин:  $T = (\ln a_2 - \ln a_1) : \{\ln(1+B_1) - \ln(1+B_2)\}$ , сол (1) ҳисоб карда мешавад, ки  $a_1, a_2$  – сатҳи миёнаи зиндагӣ,  $B_1, B_2$  – суръати афзоиши иқтисодӣ мутаносибан дар мамлақати 1 ва 2 мебошад.

Ҳисобкунӣ аз рӯи формулаи (1) дар асоси маълумоти ҷадвали 4. ҷамъбаст карда шудааст.

#### Ҷадвали 4. - Муҳлати ҳисоби баробаркунии сатҳи рушди иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистон бо мамлакатҳои ҳамсоя

Мамлакат	$\ln a$	$\ln a_2 - \ln a_1$	$\ln(1+B)$	$\ln(1+B_1) - \ln(1+B_2)$	T
Қирғизистон	0,765	0,108	0,048	0,018	6,0
Тоҷикистон	0,675	–	0,066	–	–
Хитой	2,028	1,371	0,079	- 0,013	-105,5
Қазоқистон	2,538	1,881	0,054	0,012	156,8
Россия	2,785	2,128	0,028	0,038	56,0
Ўзбекистон	1,015	0,358	0,086	- 0,020	- 17,9

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф дар асоси маҷмӯаи оморӣ Агентии оморӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, соли 2021.

Маълумоти ҷадвали 4. нишон медиҳанд, ки ҳангоми суръати ба амаломата ва таносуби афзоиш Ҷумҳурии Тоҷикистон метавонад бо гузашти 6 сол бо сатҳи рушди иқтисодии Ҷумҳурии Қирғизистон, пас аз 56 сол бо сатҳи рушди Россия ва баъди 57 сол бо Қазоқистон баробар шавад. Ҷумҳурии Тоҷикистон бо ин суръату таносуби рушди иқтисодӣ имконияти бо Ҷумҳурии Халқии Хитой ва Ҷумҳурии Ўзбекистон баробар шуданро надорад.

Аз ҳамаи ин таҳлилҳо бояд чунин хулоса кард, ки танзимнашаванда будани тафрикаи рушди иҷтимоӣ иқтисодии минтақаҳои мамлакат ва умуман ҷумҳурӣ ва дар муқоиса бо дигар мамлакатҳо онҳо танзим нахоҳанд шуд. Бинобар ин, муҳочирати захираҳои меҳнатӣ аз Ҷумҳурии Тоҷикистон ба мамлакатҳои дигари ҳамсоя далели воқеӣ буда, он зарур ва тӯлонӣ хоҳад буд.

Тамоюли пастравии ҳамлу нақли ҳавоӣ дар солҳои охир мушоҳида мешавад, ки он тақозо менамояд, ки сиёсати марбута ва чораҳои институтсионалии зерин ба дараҷаи калон тезонида шавад:

- чораҳо оид ба тақсимкуниҳо дар бахш, аз ҷумла тақсимкунии вазифаҳои танзимкунанда ва фаврӣ ва идоракунии фурудгоҳ аз қорҳои хатти ҳавоӣ;

- майлкунии нисбатан босуръат ба тичоратикунонӣ ва ниҳоят ба хусусигардонӣ;

- баланд бардоштани рақобатпазирӣ дар бахш ва тавачҷуҳи зиёд додан ба чораҳо оид ба бехатарӣ ва нигоҳдории киштиҳои ҳавоӣ.

Барои таҳлил ва муайян кардани омилҳои ба ҳаҷми ҳамлу нақл таъсиркунанда якқатор аломатҳои интихоб шуданд, ки бо афзоиши аҳоли,

зиёдшавии гардиши мол ва ММД алоқаманд мебошанд. Муқаррар карда шуд, ки нишондиҳандаи ММД аз байни онҳо нисбатан мувофиқтар мебошад. Барои шарҳи динамикаи ҳаҷми ҳамлу нақли мо ММД воқеӣ, ММД ба ҳар як сари аҳоли ва афзуншавӣ дар савдои байналмилалиро мавриди истифода қарор додем.

**Ҷадвали 5. - Нишондиҳандаҳои макроиқтисодии рушди иқтисодиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2015-2021**

Нишондиҳандаҳо	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2015 /2021 бо %
Аҳоли, ҳазор нафар	8352,0	8551,2	8742,8	8931,2	9126,6	9313,8	9506,3	113,8
ММД миллион сомонӣ	45606,6	50977,8	54790,3	64434,3	71059,2	79109,8	82543,1	180,9
ММД ба ҳар сари аҳоли сомонӣ	5523,7	6031,7	6336,3	7291,4	7870,2	8580,1	8788,9	159,1
Савдои хориҷӣ (милл долл) ИМА	5274,7	4326,2	3929,9	3972,9	4224,3	4523,7	4557,8	-13,6
Содирот (милл долл) ИМА	977,3	890,6	898,7	1198,0	1073,3	1174,4	1406,9	143,9
Воридот (милл долл) ИМА	4297,4	3435,6	3031,2	2774,9	3151,0	3349,3	3150,9	-26,6

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф дар асоси Омори солонаи Ҷумҳурии Тоҷикистон, 2021, с.11-19.

Чи тавре, ки маълумотҳои ҷадвали 5 нишон медиҳад дар давраи солҳои 2015 ҳаҷми истеҳсоли маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ 80,9% афзудааст. Ин нишондиҳанда ба ҳар як нафар аҳоли бошад, 59,1% зиёд шудааст. Дар ин давра, ҳаҷми савдои хориҷӣ 13,6% поён рафтааст, ки он аз ҳисоби паст шудани ҳаҷми воридот сурат гирифтааст. Тамоюли болоравии ҳаҷми содирот мушоҳида мешавад, дар давраи таҳлилӣ 43,9% зиёд шудааст.

Барои муайян намудани алоқаҳои миёни нақлиёт ва сатҳи рушди иқтисодиёт маълумот дар бораи шохисҳо барои нақлиёти боркаш ва мусофирбар дар давоми як давра бо тақсимкунии байни нақлиёти роҳӣ, роҳи оҳан ва авиатсионӣ бо тонна (мусофир) ва ҳам бо тонна-километр (ё мусофир-километр) ба назар гирифта шудаанд. Тибқи онҳо нишондиҳандаҳои чандироят барои афзоиши ин категорияи ҳаракат нисбат ба афзоиши ММД (1,72) ва ММД ба ҳар сари аҳоли (1,53) ва аҳоли (1,13) ҳисоб карда шудаанд.

**Дар боби сеюм** “Самтҳои асосии тақмили инструментҳои системаи иттилоотиву таҳлили идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоии Тоҷикистон” масъалаи татбиқи инструментҳои муосири таҳлили стратегӣ ва пешгӯии талабот ба ҳамлу нақл дар нақлиёти ҳавоӣ мавриди омӯзиш қарор гирифтаанд.

Бо дарназардошти муҳимияти рушди низоми нақлиёти мамлакат, аз он ҷумла, нақлиёти ҳавоӣ дар партави татбиқи стратегияи гузариши Ҷумҳурии Тоҷикистон ба самтҳои инноватсионии рушд, зарур аст, ки ба муносибати



мачмӯӣ ба ташаккули системаи стратегии идоракунии нақлиёт диққати махсус дода шавад. Таъмини рушди инноватсионӣ ва гузариш ба идоркунии стратегии ширкатҳои нақлиёти ҳавоӣ коркарди принципҳо, усулҳо ва воситаҳои таҳлили стратегиро тақозо менамояд. Барои ташкили идоракунии стратегии нақлиёти ҳавоӣ, пеш аз ҳама зарур аст, ки сатҳҳои онро тасниф намуд. Ба назари мо, дар шароити муосир, чунин сатҳҳои стратегиро ҷудо намудан ба мақсад мувофиқ аст:

Якум, идеологияи корпоративӣ, ки мачмӯӣ ғояҳо ва назарҳо, манфиатҳо, муносибатҳои тижоративу соҳибкорӣ, нисбат ба ҳуди ширкат, ҷомеа ва гурӯҳҳои алоҳидаи иҷтимоӣ иборат мебошад. Идеологияи ширкати нақлиёти ҳавоӣ чунин унсурҳоро дар бар мегиранд: мувозинати манфиатҳои гурӯҳҳои таъсиррасон, миссия, биниш, фалсафа, арзишҳо, принципҳо, кодекси ахлоқӣ ва стандартҳои корпоративӣ;

Дуюм, стратегияи портфели ба нигоҳ доштани мачмӯӣ оқилонаи (оптималии) номгӯи воҳидҳои стратегии хоҷагидорӣ нигаронида шудааст. Ин ҷо ҳадафҳои асосии зеринро ҷудо кардан мумкин аст: тақсимои оқилонаи захираҳои маҳдуд; портфели мутавозуни воҳидҳо, сохтори ширкат.

Сеюм, стратегияи рақобатӣ - ин амал, фаъолияти самаранок барои ноил шудан ва нигоҳ доштани мавқеи судманди воҳидҳо, сохторҳои хоҷагидор дар сохтори муттаҳидшудаи ширкат;

Чорум, стратегияи функционалӣ ва ё вазифавии фаъолияти сохтор ва ё ҳадамоти мушаххаси функционалӣ, ки дар доираи стратегияи умумии ширкат нигаронида шудааст ва ё амалӣ карда мешавад. Ҳар як стратегияи функционалӣ дорои объекти мушаххасе мебошад, ки ба он равона карда шудааст: маркетинг; инноватсияи молиявӣ ва истеҳсолӣ; дигаргуниҳои ташкилӣ ва ғайра.

Панҷум, стратегияи амалиётӣ, ки ба ташаббусҳо ва равишҳои мушаххаси стратегӣ дар роҳнамоии воҳидҳои асосии амалиётӣ дар ҳалли вазифаҳои ҳаррӯза дахл дорад. Онҳо харитаи умумии стратегии ширкатро пурра мекунанд.

Чи тавре, ки дар параграфи қаблӣ қайд намуда будем, дар шароити бозорӣ нақши рақобатии хизматрасониҳои нақлиётӣ ва доираи васеи маҳсулоти сохторҳои муттаҳидшудаи нақлиёт дар сатҳи дуюм ва сеюми стратегияи ширкат, яъне портфел ва стратегияи рақобатӣ аҳамияти хоса доранд.

Дар мавриди таҳияи стратегияи рақобатӣ чунин матритсаҳоро метавон истифода бурд:

А) Матритсаи Boston (Consulting Group (BCG - мавқегирии бозори як намуди муайяни тижорат дар фазои стратегӣ мебошад, ки бо ду меҳвари координатӣ муайян карда мешавад: яке барои чен кардани суръати афзоиши бозори маҳсулоти (хизматрасонии) мувофиқ ва дигаре, чен кардани ҳиссаи нисбии маҳсулоти ширкат дар бозори маҳсулоти (хизматрасониҳои) мавриди назар;

Б) Матритсаи "General Electric" (McKinsey). Баръакс ин матритса ҳар як меҳвари координатҳо ҳамчун меҳвари андозагирии бисёрсоҳавӣ ва

бисёрченака баррасӣ мешавад. Матритса ба он асос ёфтааст, ки даромаднокии дарозмуддати як самти стратегӣ аз нерӯи рақобатпазирии он ва қобилияти мустаҳкам кардани мавқеи худ дар бозор вобаста аст;

В) Матритсаи MACS (стратегияи корпоративии дар бозор фаъолшуда). Мисли матритсаи BCG, MACS, имкон медиҳад, ки арзиши нисбии воҳиди тиҷоратӣ дар дохили холдинг муайян шавад, аммо андозаи нав илова мекунад ва ченки нави имконпазирии фурушро муайян менамояд.

Ҳангоми таҳияи стратегияи рақобатӣ барои ҳар як воҳиди тиҷоратӣ дар портфели сохтори ҳамгиросҳудаи нақлиёти ҳавоӣ метавон аз инструментҳои зерин истифода бурд:

Моделҳои М.Портер стратегияҳои асосии рақобатӣ, вариантҳои зеринро дар бар мегирад: роҳбарии хароҷот; роҳбарии хароҷоти мутамакказ; фарқият; тафовути мутамакказ;

Моделҳои «Соати стратегия»-и К.Боумен, ки ҳашт намуди стратегияи стандартиро фарқ мекунад: «бе шубҳа»; нархи паст; гибридӣ; тафрика; тафрики фокусӣ; баланд бардоштани нарх бо арзиши стандартӣ; нархи баланд бо арзиши паст; арзиши паст бо нархи стандартӣ.

Таҳлили макро-муҳит (PEST-таҳлил): инструменте, ки барои муайян кардани ҷанбаҳои сиёсӣ, иқтисодӣ, иҷтимоӣ ва технологӣ муҳити беруна, ки ба фаъолияти ширкат таъсир мерасонад, истифода мешавад.

Натиҷаҳои таҳлил дар шакли матритса тартиб дода мешаванд, ки дар он омилҳои муҳити макро, қувваи таъсири онҳо буда, бо ҳолҳо ва дигар воҳидҳои ченак муайян карда мешавад. Моделҳои «5 қувва»-и М.Портер: омилҳои асосии рақобати муосирро, ки ба фаъолияти ширкат таъсир мерасонанд, нишон медиҳад: таҳдидҳои рақибони эҳтимолӣ ва дигар рақибон; фишори таъминкунандагони захираҳо; фишори истеъмолкунандагон; рақобат дар дохили соҳа;

- Таҳлили SWOT: аз тақсим кардани омилҳо ва падидаҳо ба чаҳор категория иборат аст: "трафҳои қавӣ", "тарафҳои заиф" "имкониятҳо" ва "таҳдидҳо".

Дар маҷмӯъ, инструментҳои номбаршуда имкон медиҳанд, ки методологияи маҷмӯии қабули қарорҳо дар соҳаи идоракунии стратегӣ дар ширкати нақлиёти ҳавоӣ эҷод карда шаванд.

Яке аз вазифаҳои асосии стратегияи идоракунии истеҳсолоти нақлиёти авиатсионӣ ҷалби мизочон ва эҳтимол, пурра қонеъ гардонидани талаботи он ҳамзамон бо самарали иқтисодӣ барои ҳуди интиқолдиҳандаи авиатсионӣ мебошад. Талабот ба ҳамлу нақли авиатсионӣ дар вобастагии зиҷ аз шумора ва серҳаракатии аҳоли, даромади солона ба ҳар як сари аҳоли, сохтори иҷтимоӣ, хусусиятҳо ва анъанаҳои миллӣ ва маишӣ, сиёсати давлат дар соҳаи нақлиёти ҳавоӣ ва намудҳои дигари нақлиёт, ҳолати чуғрофӣ ва шароити иқлимӣ минтақаи хизматрасонии хатти ҳавоии додасҳуда, шароити рақобатнокии ширкатҳои авиатсионӣ ва намудҳои нақлиёти рӯизаминӣ, суръат ва роҳатнокии ҳавопаймоҳо, сатҳи хизматрасонӣ ба мусофирон дар аэровокзалҳо ва ғайраҳо қарор дорад.

Ҳамон тавр, ки дар боло қайд намудем талабот ба ҳамлу нақли ҳавоӣ дар вобастагии зиҷ аз шумора ва серҳаракатии аҳоли, яъне аз муҳочирати қувваи корӣ қарор дорад. Маводи таҳқиқоте, ки (ҷадвали 6.) бо иштироки муаллиф гузаронида буд, нишон медиҳад, ки сабаби асосии барои ба даст овардани даромади калон рафтани одамон ба муҳочирати меҳнатӣ буда, он беш аз 80%-ро ташкил медиҳанд ҳамагӣ тақрибан 10% барои таҳсил ба донишгоҳҳои Душанбе ва дигар мамлакатҳои дигар барои гирифтани таҳсилоти нисбатан босифат мераванд. Беш аз 17% –и ҳаракати одамон бо сабабҳои дигар сурат гирифтааст, ки дар он сафари хизматӣ, сайру гашт, иштирок дар тӯи хешовандон ва ғайраро ташкил медиҳад. Пурсиш дар фурудгоҳи Душанбе баргузор гардид, ки дар он 500 нафар мусофирон иштирок намуданд .

**Ҷадвали 6. - Тақсимои муҳочирон аз рӯи сабаби ҳиҷрат, %**

Сабаби муҳочират	Берунӣ	Доҳилӣ
Даромади баланд ба даст овардан	88,33	69,8
Ихтисоси худро беҳтар истифода намудан	2,3	2,8
Таҳсил	3,2	9,6
Сабабҳои дигар	5,7	17,6
Ҳамагӣ	100,0	100,0

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф дар асоси таҳқиқотҳо

Дар шароити барзиёдии қувваи кории Ҷумҳурии Тоҷикистон берун рафтани қувваи корӣ барои коҳиш додани бекорӣ ёрӣ расонида, воридшавии воситаҳои пулиро аз хориҷи кишвар таъмин мекунад, яъне «самараи муҳочират» пайдо мегардад, ки сабаби ба Россия рафтани аҳоли мебошад. Ҳамин самара боиси ҳамлу нақл гардида, бо ин роҳ нақш ва аҳамияти макроиқтисодии нақлиётро дар иқтисодиёти минтақавии Ҷумҳурии Тоҷикистон тағйир медиҳад (ин шароит барои таҳияи боби сеюми диссертатсия асос гардид ва мо онро муфассал мавриди таҳқиқ қарор додем).

Таҳқиқоти мо нишон доданд, ки авиатсияи граждани дар бозори доҳилии ҳамлу нақли мусофирон бо нақлиёти автомобилӣ ва дар бозори байналмилалӣ бо нақлиёти роҳи оҳан рақобат мекунад. Якчанд намудҳои модели назарияи бозӣ вучуд дорад, яъне яке аз онҳо кооперативӣ (дар асоси муносибатҳои шарикӣ иштирокчиёни бозӣ) ва дигари зиддияти оштинопазир мебошад, ки иштирокчиёни бозӣ байни худ рақобат мекунанд. Барои тафсири равандҳои дар низоми ҳамлу нақли дур ба амалоянда истифодаи назарияи бозии навъи дуҷум зарур мебошад, чунки ҳар як намуди нақлиёт бо роҳи ҷалби мусофирони имконпазирӣ намудҳои дигари нақлиёт барои зиёд намудани маҷмӯи мусофирон кӯшиш менамояд.

Ҳангоми дар доираи назарияи бозихо ҳаллу фасл намудани вазифаҳо истифодаи алгоритмҳои ба методи банақшагирии ғайрихаттӣ асосёфта, ки дар вазъияти ихтилофноки раванди муборизаи рақобатии байни иштирокчиёни он ба вучудоянда ба хубӣ «номи худро аз рӯйхат мебарорад» зарур аст.

Қайд кардан ба маврид аст, ки унсури асосии низоми комплекси моделҳо модели пешакӣ, марказӣ ва хотимавӣ мебошанд.

Нишондиҳандаҳои асосии модели марказӣ (нишондиҳандаҳои аъзоёни маълум ва озод) бо ёрии моделҳои пешакӣ муайян карда мешаванд. Бо назардошти мавҷуд будани муҳити рақобатӣ дар бозори хизматрасониҳои авиатсионӣ онҳо хосияти тақлидиро доранд.

Моделҳои хотимавӣ натиҷаҳои ҳисобкуниҳои вазифаҳои марказии муносибгардонидашударо ба ҳайси иттилооти аввалия истифода мекунад. Онҳо барои муайян кардани мақсадҳои маҳдуди ҳам тамоми низоми авиатсияи граждани ва ҳам вазифаҳои мақсадноки ҳалқаҳои алоҳидаи он, ки метавон танҳо дар асоси ҳисобкуниҳои қаблӣ ҳал кард, хизмат мекунанд.

Барои ташаккули низоми комплексии моделҳои банақшагирии стратегияи фаъолияти авиатсияи граждани муайян сохтани мақсади асосии фаъолияти авиатсияи граждани муҳим мебошад.

Ҳамон тавр, ки аз сиёсати бахш бармеояд, вазифаи асосии банақшагирии стратегияи амалкарди авиатсияи граждани пешгӯӣ ва ташаккули сатҳи дахлдори сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ бо хароҷоти ҳадди ақали иҷрои онҳо мебошад. Ин имконият медиҳад, ки ҳангоми тарофаҳои иқтисодии асоснокшуда аз қори нақлиёт фоидаи ҳадди аксар ба даст оварда шавад.

Барои сохтани модели интихоби стратегияи дарёфти сатҳи оқилонаи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ шароити расмишудаи амалкарди ҳуби низоми авиатсияи гражданиро аз нуқтаи назари сифати хизматрасониҳои он истифода менамоем.

Сатҳи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ маълум аст.

$$S = \prod_{g=1}^p S_g^{\alpha_g}, \quad P=6 \quad (1)$$

ки дар ин ҷо  $S_g$  -  $g$  - нишондиҳандаи сатҳи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ мебошад.

Вобастагии хароҷоти  $C_g$  аз ҳар як нишондиҳандаи  $S_g$  маълум ва муайян карда шудааст.

$$C_g = C_{(g)} + \frac{C_1(g)}{1 - S_g}, \quad g = \overline{1, p} \quad (2)$$

дар ин ҷо  $C_{(g)}$  - хароҷоти шартан-доимии таркибёбандаи аз нишондиҳандаи  $S_g$  вобастанабуда ва  $C_1(g)$  - хароҷоти шартан-тағйирёбандаи таркибёбандаи аз нишондиҳандаи  $S_g$  вобастанабуда мебошад.

Бешубҳа, хароҷоти умумӣ оид ба таъмини сатҳи додашудаи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ ба

$$C = \sum_{g=1}^p C_g \quad \text{баробар хоҳад шуд.}$$

Азбаски  $S_{cp}$ , бузургии нишондиҳандаи комплексии сатҳи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ маълум мебошад, он гоҳ барои лаҳзаи додашуда нишондиҳандаи  $S_{g\phi}^{kg}$  низ маълум аст.

Муайян кардани стратегияи амалкарди авиатсияи граждани таъминкунандаи дарёфти бузургии оқилонаи сатҳи сервисии хизматрасониҳои мусофирӣ тақозо карда мешавад, бинобар ин, бузургии ҳадди аксари фоида ҳангоми ҳисобкуниҳои аз ҷиҳати иқтисодӣ асоснокшудаи тарофаҳо ё бузургии ҳадди ақали зарар ҳангоми бузургии тарофаҳои амалӣ

$$S_{onm} \rightarrow \left\{ \begin{array}{l} \Pi(S)=P_p - C_m \rightarrow \max \\ Y(S)=P_\phi - C_m \rightarrow \min \end{array} \right\} (3).$$

мебошад, ки дар ин ҷо,  $Y(S)$  - мутаносибан фоида ё зарар ҳангоми сатҳи додашудаи сервис аст;

$P_p, P_\phi$  - даромади авиатсияи граждони аз фуруши (пешниҳоди) хизматрасониҳои мусофирӣ ҳангоми тарофаҳои ҳисобкунӣ ва амалӣ (камкардашуда) мебошанд.

$C_m$  - хароҷоти иҷозатдодашудаи (ҳадди ақали) зарурӣ барои таъмини сатҳи додашудаи сервиси хизматрасониҳои мусофирӣ мебошад. Таҳлили вобастагии имкон медиҳад, хулоса кард, ки метавонад аз  $S_{OPT}$  ҳам кам ва ҳам зиёд бошад.

Ба ақидаи мо асосе вучуд надорад, ки баҳогузориҳои дараҷаи рақобатпазирии роҳҳои ҳавоии нақлиёт вобаста аз дарозии масири ҳамлу нақл имрӯзҳо нисбат ба вазъияти пас аз 5-10 сол ақаллан ягон муносибате хоҳад дошт. Ба хотир овардан кофист, ки чӣ гуна ба таври динамикӣ андозҳо, бочҳо ва тарофаҳо, аз ҷумла барои сӯзишвории авиатсионӣ, воридоти техникаи гуногун ва воситаҳои нақлиётӣ иваз шуда буданд. Пешгӯии сегментарии ҳаҷми мусофиркашонии ҳавоии байналмилалӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар ҷадвали 7. нишон дода шудааст.

Ташаққули варианти интегралӣ пешгӯии ҳамлу нақл дар асоси пешгӯиҳои сегментарӣ ва муайян кардани миқёси эҳтимолии тағйирёбии вазъи бозори ҳамлу нақл бо дарназардошти вариантҳои сенарияи рушди иқтисодии мамлакат. Ҳисобкунӣ ба пешгӯии машҳури суръати афзоиши ММД ва МММ заминагузори мешавад, ки барои ҳадафҳои пешгӯикунӣ ба сифати трендҳо (тамоюлотҳои умумӣ) баррасӣ мегардад. Аз ин рӯ, аз як қатор пешгӯиҳои макроиқтисодии якҷанд вариантҳои махсуси ҳисобкунӣ ҷудо карда мешаванд, ки варианти дахлдори пешгӯии талабот ба ҳамлу нақлро муайян мекунанд.

### Ҷадвали 7. - Пешгӯии сегментарии ҳаҷми мусофиркашонии ҳавоии байналмилалӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, шумораи мусофирон\*

Масир, суръати афзоиши солона	Шумораи парвозҳо, дар соли 2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025
		9,6%	9,0%	5,6%	5,6%	4,8%	4,8%	4,8%
Аз Душанбе-Ба-Душанбе	1952	392535 304223	427863 331603	451823 350173	477125 369783	603169 467469	762509 590962	963943 747078
Аз Хучанд Ба Хучанд	791	158965 78521	173272 85588	182975 90380	193222 95442	244266 120655	308794 152529	390370 192823
Масир, суръати афзоиши солона	Шумораи парвозҳо, дар соли 2006	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025
		9,6%	9,0%	5,6%	5,6%	4,8%	4,8%	4,8%
Ва ғайраҳо: марафтагӣҳо Меомадагӣҳо	75	5963 4470	6500 4873	6864 5145	7248 5434	9163 6869	11584 8684	14644 10977
<b>Ҳамагӣ</b>		<b>944677</b>	<b>1029698</b>	<b>1087362</b>	<b>1148254</b>	<b>1451591</b>	<b>1835062</b>	<b>2319835</b>

Идомаи ҷадвали 7								
Масир, суръати афзоиши солона	Шумора и парвозҳо, дар соли 2006	2007 9,6%	2008 9,0%	2009 5,6%	2010 5,6%	2015 4,8%	2020 4,8%	2025 4,8%
Аз Душанбе- Ба-Душанбе	1952	399411 309553	441805 342409	470557 364693	500920 388224	652172 505448	843381 653639	1085102 840979
Аз Хучанд Ба Хучанд	791	161750 79896	178918 88377	190562 94128	202858 100202	264111 130457	341545 168706	439435 217058
Ва ғайраҳо: мерафтагиҳо меомадагиҳо	75	6068 4549	6712 5031	7149 5359	7610 5705	9908 7427	12813 9604	16485 12357
<b>Ҳамагӣ</b>		<b>961227</b>	<b>1063252</b>	<b>1132447</b>	<b>1205518</b>	<b>1569523</b>	<b>2029688</b>	<b>2611416</b>
Аз Душанбе Ба-Душанбе	1952	391159 303157	425074 329442	448076 347269	472366 366095	593368 459874	746335 578427	939712 728298
Аз Хучанд Ба Хучанд	791	158408 78246	172143 85030	181458 89631	191295 94490	240297 118694	302244 149293	380556 187975
Ва ғайраҳо: мерафтагиҳо меомадагиҳо	75	5942 4455	6458 4841	6807 5103	7176 5379	9014 6757	11338 8499	14276 10702
<b>Ҳамагӣ</b>		<b>941368</b>	<b>1022988</b>	<b>1078344</b>	<b>1136801</b>	<b>1428005</b>	<b>1796137</b>	<b>2261519</b>

\* Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси маълумотҳои оморӣ.

Бояд қайд кард, ки харчанд хосияти дарозмуҳлати пешгӯиҳои бозори ҳамлу нақли авиатсионӣ имконият медиҳад, ки баъзе фарқиятҳо аз динамикаи ҷорӣ ҳаҷми ҳамлу нақл ҳолати табиӣ ҳисоб намоем, ба ҳар ҳол фарқи ҷиддӣ омилҳои калидии таъсир, ки дар модел ба ҳисоб гирифта мешаванд аз вазъияти ҳозира ворид намудани тағйиротро ҳам дар модели пешгӯӣ ҳам дар Барномаи рушди авиатсияи граждании Ҷумҳурии Тоҷикистон тақозо менамоянд.

Метавон тахмин кард, ки барои истифодаи нисбатан мувофиқ ва асоснок модели пешгӯие бошад, ки дар он муносибати макродинамикӣ нисбат ба моделсозии рушди парки ҳавопаймоҳо ба мувофиқати динамикаи имкониятҳои гузарониши парки тадриҷан кӯҳнашавандаи истифодашаванда бо назардошти ҳаҷми ҳамлу нақл то давраи соли 2025 асос ёфта бошад (ҷадвали 8).

**Ҷадвали 8. - Варианти ҷамъбасти (интегралӣ) пешгӯии ҳамлу нақл дар асоси пешгӯиҳои сегментарӣ, шумораи мусофирон**

Намуди пешгӯӣ	Тибқи сегменти бозор	Соли 2015	Соли 2020	Соли 2025
Асосӣ	Бозорҳои дохилӣ	241818	305700	386458
	Бозорҳои байналмилалӣ	1451591	1835062	2319835
Некбинона	Бозорҳои дохилӣ	261465	338123	435032
	Бозорҳои байналмилалӣ	1569523	2029688	2611416
Ноумедона	Бозорҳои дохилӣ	222172	273278	337884
	Бозорҳои байналмилалӣ	1428005	1796137	2261519

Сарчашма: Таҳияи муаллиф дар асоси таҳқиқот

Бо дарназардошти нархи ниҳоят баланди киштиҳои ҳавоӣ, захираталабии истеҳсоли онҳо ва ба қисмҳо ҷудо шудани кооператсияи истеҳсолкунандагон баҳогузори нисбатан аниқӣ умумӣ ва сохтори

эхтиёҷот ба ҳавопаймоҳои нав тақозо карда мешавад. Чунин эҳтиёҷот бояд тавассути рушди пешгӯишавандаи камбуди қобилияти гузарониши парки имрӯзҳо амалкунанда нисбат ба талаботи интизорӣ ба ҳамлу нақли муайянкунандаи ҳайати зарурии парки ояндадор баҳогузорӣ гардад.

Бо дарназардошти муайянкунии маҳсулоти фурудгоҳ, ва инчунин категорияҳои асосии истеъмолкунандагони он, ки ба онҳо ширкатҳои авиатсионӣ, мусофирон ва операторони фурудгоҳ дохил мешаванд, метавон чунин хулоса кард, ки арзёбии номгӯи нишондиҳандаҳои идоракунии фурудгоҳҳо ва мониторинги онҳо бояд ба таври алоҳида вобаста аз навъи мизочон иҷро карда шавад. Дар шабоҳат бо нишондиҳандаҳои идоракунии ширкатҳои авиатсионӣ, нишондиҳандаҳои идоракунии бизнес-системаи фурудгоҳҳо ба комплексӣ ва алоҳида тақсим карда мешавад. Низоми коркардшудаи нишондиҳандаҳои идоракунии маҳсулотро унсурҳои асосии он, яъне нишондиҳандаҳои комплекси сифат, таъмини дуруст будани истеъмолкунандагон ва нарх тавсиф мекунад (ҷадвали 9.)

**Ҷадвали 9. - Низоми нишондиҳандаҳои, ки барои арзёбӣ ва идоракунии нақлиёти ҳавоӣ истифода мешавад**

Гуруҳи нишондиҳандаҳо	Номгӯи онҳо
Бехатарии нақлиёт	Бехатарии нақлиёт; бехатарии иҷроӣ парвозҳо; бехатарии истеҳсолӣ (истифодабарӣ); бехатарии авиатсионӣ; бутунии (нигоҳдори) бағоч, борҳо ва почта
Мунтазамия ва тартибот	Муназамӣ ва дақиқкорӣ; муназамии гусели (рафтани) хатсайрҳо аз фурудгоҳ (умумӣ); дақиқи рафтани хатсайрҳо аз фурудгоҳ; муназамии хизматрасониҳои ҳавопаймоҳо дар хатҳои байналмилалӣ; муназамии омадани рейсҳо ба фурудгоҳ (идоракунии ҳаракати ҳавоӣ, кашола кардан, ва ғайраҳо)
Сифати фурудгоҳ ва хизматрасониҳои он	Сифати хизматрасониҳои фурудгоҳҳо; сифати хизматрасониҳо ба мизочон; қулай будани ташкили нуқтаҳои гузариш; қулай будани иҷроӣ хатсайрҳо аз фурудгоҳ; сифати хизматрасониҳои иловагӣ ба мизочон; Сифати ташкили хизматрасонии парвози мусофирон (тибқи классҳо); сифати ташкили парвози мусофирони трансферӣ (тибқи ширкатҳои авиатсионӣ); сифати ташкили хизматрасонии мусофирони омадарасида; сифати ташкили хизматрасониҳои борҳо ва почта ва ғ.
Имичи фурудгоҳ	Сатҳи боҳабарии мизочони мақсаднок оид ба фурудгоҳ; сатҳи дурустии мизочон нисбат ба имичи фурудгоҳ; имич ва эътимоднокии ширкати авиатсионии иҷрокунандаи парвозҳо дар фурудгоҳ; Тавсифоти интернет-сайти фурудгоҳ ва ғ.
Меёрҳои фаъолият	Меёрҳои кашолакунӣ ва ҳавопаймогардонӣ (хатҳои байналмилалӣ, инфрасохтори хатти парвозу нишаст); вақти ҳадди ақали хизматрасонии тижоратии ҳавопаймоҳо; меёрҳои амалиёти аэродромӣ (навбат барои кашолакунӣ, парвоз ва ғайраҳо); мавҷудият ва дастрасии ангарҳо барои хизматрасонии техникаи киштиҳои ҳавоӣ ва таҷҳизот ва ғ.
Иқтисодӣ-молиявӣ	Даромаднокӣ ва устувории молиявӣ; рақобатпазирии маҳсулоти муассисаҳои нақлиёти ҳавоӣ (фурудгоҳ); нишондиҳандаҳои сифат; арзиши иловашудаи истеъмоли; нархи хизматрасониҳо ва ғ.

**Сарчашма:** Таҳияи муаллиф: дар асоси таҳқиқот

Дар фурудгоҳ мавҷуд будани иқтидори рақобатӣ замина барои дарёфти рақобатпазирии умумии онҳо дар бозор мебошад. Аз ин рӯ, зери мафҳуми иқтидори рақобатии фурудгоҳ дар он мавҷуд будани имкониятҳои

воқеии таъмин кардан ва зиёд намудани рақобатпазирии умумӣ дар давраи дарозмуҳлат фаҳмида мешавад.

## ХУЛОСАҲО

1. Ҳамлу нақли ҳавоиро авиатсияи граждани анҷом медиҳад, ки назар ба дигар намуди нақлиёт нисбатан васеъ истифода мешавад. Он ҳамчун соҳаи иқтисоди миллӣ на танҳо дар ҳаллу фасли масоили сирф нақлиётӣ, балки дар ҳалли баъзе вазифаҳои махсус низ иштирок менамояд. Онро дар соҳаи кишоварзӣ, барои хомӯш намудани сӯхтори бешазор ва инчунин, иқтишофи геологӣ, яхӣ бо мақсадҳои варзишӣ ва ғайраҳо истифода мекунад. Аммо, бешубҳа, таъйиноти асосии авиатсияи граждани ин амалисозии ҳамлу нақли мусофирон, борҳо ва почта тариқи ҳаво, аслан дар масофаҳои тӯлонӣ ва аксар вақт дар масофаҳои байниқитъавӣ мебошад. Истифодаи нақлиёти ҳавоӣ (аз ҳисоби суръати баланди ҳавопаймоҳо ва рост кардани роҳи парвоз) дар муқоиса бо намудҳои дигари нақлиёт дар масофаҳои миёна ва махсусан тӯлонӣ бурди калони вақтро фароҳам месозад, аз ин рӯ самарани иқтисодии вақт рӯи қор меояд [3-М].

2. Нақлиёти ҳавоӣ ба соҳаи илмталаб ва баландтехнологияи иқтисодиёти миллӣ мансуб буда, яке аз қисматҳои ояндадор ва дархостшавандаи инфрасохтори тамаддуни муосир мебошад. Принсипҳои асосии идоракунии нақлиёти ҳавоӣ дар шароити муосир ҳолатҳои зеринро дар бар мегирад: нақлиёт яке аз соҳаҳои муҳимтарини инфрасохтори иқтисодӣ ҳисоб меёбад ва аз тарафи давлат ҳамчун соҳаи афзалиятнок баррасӣ мегардад, зеро фаъолияти он ба рушди иқтисодии мамлакат таъсири калон мерасонад; танзими иқтисодии давлатӣ дар ташкили бозори хизматрасониҳои нақлиётӣ ва назорати иҷозати воридшавии муассиса ба бозор, танзими қоидаҳои нархгузори, танзими инвеститсия ва андозбандӣ бо мақсади ҳавасмандгардонии рушди соҳа; назорати умумии давлатӣ аз рӯи қоидаҳо ва технологияҳои қори нақлиёт оид ба таъмини бехатарии ҳамлу нақл ва дастрасии баробар барои истифодабарандагон. Бо дарназардошти ин хусусиятҳо дар нақлиёт методҳои идоракунии маъмурӣ (ташкилӣ-амрӣ), иқтисодӣ ва иҷтимоӣ-психологӣ истифода мешаванд. Зимнан методи амрӣ бояд бо методҳои иқтисодӣ ва психологӣ, ки ҳавасмандии меҳнат, самаранокии қор, ҳамдили иттиҳодиявӣ, ташаббусқорӣ ва қордониро таъмин мекунад, моҳирона мувофиқат намояд [1-М, 5-М].

3. Рушди авиатсияи граждании Ҷумҳурии Тоҷикистон ва идоракунии он дар доираи Барномаи давлатии мақсадноки «Рушди комплекси нақлиётии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи солҳои 2010-2025», ки соли 2009 аз тарафи Ҳукумати мамлакат қабул шудааст, амалӣ карда мешавад. Мақсади стратегияи нақлиётӣ рушди пешсафии комплекси нақлиётӣ-коммуникатсионӣ тибқи стратегияи ояндадори иқтисодии давлат мебошад. Дар натиҷаи амалисозии стратегияи нақлиётӣ гузариши низоми нақлиётӣ ба сатҳи сифатан нави амалқард анҷом дода шуда, шабакаи муносиби нақлиётӣ ташаккул ёфта истодааст. Комплекси нақлиёти ҳавоии ҷумҳурӣ ба низоми нақлиётӣ чаҳонӣ узван пайваस्त шуда истодааст ва инфрасохтори нақлиётӣ мутобиқи стандартҳои чаҳонӣ таҷдид шуда истодааст. Заминаи меъёрӣ ва



низомии назорат дар соҳаи экология ба стандартҳои ҷаҳонӣ муносиб гардонида шуда истодааст, ки ин имконият фароҳам меорад, ки ҳиссаи ҳамлу нақли транзитӣ, ки воридшавии маблағи муҳимро ба бучети давлат ва ширкатҳои нақлиётӣ таъмин мекунад, ба таври назаррас афзоиш дода шавад [3-М, 6-М].

4. Дар солҳои охир, талабот ба ҳамлу нақли ҳавоӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мунтазам афзоиш ёфта истодааст. Аз нав мучахҳазкунии техникаи соҳа бо техникаи нави авиатсионӣ ба амал омада технологияи нави ташкили бизнес фаъолона суръат гирифта истодааст. Умуман, ҷаҳонишавии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ, ба соҳаи нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон таъсири мусбат расонида истодааст. Солҳои охир ҳарчанд инфрасохтор ва сохтори таҷҳизоту техникаи ва ҳавопаймоҳо сифатан нав шуданд, аммо бо сабаби сатҳи рақобатпазии хизматрасониҳои нақлиёти ҳавоии мамлакат ва вазъии доминантии хизматрасониҳои ширкатҳои ҳавоии байналмилалӣ фаъолияти ширкатиҳои ватани тамоюли пастравиро гирифтаанд. Тамоюли борокашонӣ ва мусофиркашонии тавассути ширкатҳои нақлиёти ҳавоии мамлакат дар давраи солҳои 2015-2021 паст шудааст.

Бинобар он, масъалаи баланд бардоштани рақобатпазирии ширкати нақлиёти ҳавоии мамлакат дар замони муосир мубрамият пайдо мекунад. Таҷрибаи ҷаҳонии инкишофи нақлиёти ҳавоӣ нишон медиҳад, ки рушди устувори он бо рушди устувор ва густаниши сатҳи сифати иқтисоди миллӣ ва иқтисоди минтақавии он, алоқаҳои иқтисодиву тиҷоратии беруна ва тамоюли рушди содирот алоқамандӣ дорад [2-М, 8-М].

5. Иншооти калидии нақлиёти ҳавоиро фурудгоҳ ташкил медиҳд, ки он объекти муҳими идоракунӣ нақлиёти ҳавоӣ маҳсуб мешавад. Тибқи муайянкунӣҳои техникаи зерин истилоҳи «фурудгоҳ» комплекси иншооте фаҳмида мешавад, ки аэродром, аэровокзал, биноҳои дигари рӯйизаминии барои қабул ва гусели ҳавопаймоҳо, хизматрасонии ҳамлу нақли ҳавоӣ ва таҷҳизоти барои ин мақсадҳо зарур таъйиншударо дар бар мегирад. Комплекси хизматрасонӣ, ки фурудгоҳҳо пешниҳод менамоянд боиси мавҷуд будани гурӯҳҳои гуногуни истеъмолкунандагонӣ онҳо мегардад. Барои ҳар як гурӯҳи истеъмолкунандагон – ширкатҳои ҳавопаймоӣ, мусофирон ва операторони фурудгоҳҳо нишондиҳандаҳои гуногуни интиҳоби фурудгоҳ вучуд доранд, ки бояд таҳлил карда шаванд ва дар мавриди қарорҳои идоракунӣ истифода шаванд.

Дар заминаи чорабиниҳои дар ин марҳила амалишаванда методҳои маркетингии муайянсозии талабот ва интизориҳои истеъмолкунандагон ва сатҳи қонеъ будани онҳо қарор доранд. Аниқ дарк кардани эҳтиёҷоти ҳар як гурӯҳи мақсаднок имконият медиҳад, ки майдони иқтисодии фаъолият оид ба такмили талаботи дар назарбудаи онҳо муайян карда шавад, ки қонеъ намудани онҳо асоси рақобатпазирии фурудгоҳ мебошад [6-М].

6. Пайваста бо рушди муносибатҳои бозорӣ тадриҷан нерӯи молиявии ширкатҳои нақлиёти ҳавоии мамлакат афзуда истодааст. Дар маҷмаи муносибати бозорӣ институти шартнома (контракт) ва чипта нақши гиреҳи дорад. Зеро, ҳар як сафар аз харидани чипта сар мешавад. Имрӯзҳо харидани чипта вақти зиёдро намегирад. Ҳамзамон чиптаи ҳавопаймо шартномаи

байни ширкати авиатсионӣ – интиқолдиҳанда ва мусофир ҳисоб меёбад. Шартҳои шартнома одатан дар яке аз саҳифаҳои аввали чиптаи мусофирии ҳавопаймо баён карда мешаванд. Ин ду институти номбаршуда механизми муҳими идоракунии молиявӣ рақобатпазирии ширкатҳо маҳсуб мешавад. Бо дарназардошти рақобат ҳар як ширкати авиатсионӣ сиёсат ва низоми тарофаҳо ва таҳфифҳои махсусро коркард мекунад, ки сафар кардан бо ҳавопаймои онҳо барои мусофирон ҷолиб бошад.

### **Пешниҳодоти амалӣ**

1. Идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ, ҳамчун соҳаи технологияи хеле баланд ба низоми идоракунии мураккаб дохил мешавад, бинобар он, дар мавриди такмилу таъминоти иттилоотии идоракунии он бояд маҷмӯи омилҳо ва шароитҳои таъсирбахшӯ беруна мавриди таҳлил қарор гирифта, дар мавриди амаликунии ҳадафу вазифаҳои идоракунӣ ба назар гирифта шавад. Системаи ягонаи иттилоотӣ-таҳлилии замони муосир дар соҳаи нақлиёти ҳавоӣ нисбат ба ҳалли қаблан барномаҳои истифодашуда имконоти васеи ҳалли масъалаҳоро пешниҳод мекунад. Таъсиси системаи автоматикунонидашудаи иттилооти (САИ) динамикии муосир имкон медиҳад натавонанд дар соҳаи коркарди аналитикии амал кунад, балки дастгирии қарорҳои идоракуниро дар асоси иттилооти ҷамъшуда метавонад дар самти асосии фаъолияти идоракунӣ амалӣ гардонад [5-М].

2. Дар диссертатсия пешниҳодотро дар самти таъсис ва татбиқи системаи мутамаркази иттилоотӣ ва системаи мутамаркази иттилоотии мониторинги истифодаи захираҳои фурудгоҳ иродарфурудгоҳҳои марказии Душанбе, таҳти унвони «Фурудгоҳ», ки шароит барои баланд бардоштани самаранокии қабули қарорҳои ҳамоҳангшуда оид ба таъмини омадан ва рафтани мардум фароҳам оварад, асоснок карда шудааст. СИ мутамаркази «Фурудгоҳ» як ҳалли ҳамаҷонибаест, ки барои дастгирии равандҳои истеҳсолӣ, технологӣ ва молиявии ширкат пешбинӣ шудааст. Эҷоди ин система бо назардошти талаботи санадҳои меъёрии Тоҷикистон ва байналмилалӣ (ИКАО, IATA), тавсияҳо ва қоидаҳое, ки фаъолияти фурудгоҳҳоро дар соҳаи нақлиёти ҳавоӣ ва идоракунии ҳаракати ҳавоӣ танзим мекунанд, амалӣ карда мешавад [6-М].

3. Бо дарназардошти муҳимияти рушди низоми нақлиёти мамлакат, аз он ҷумла нақлиёти ҳавоӣ дар партави татбиқи стратегияи гузариши Ҷумҳурии Тоҷикистон ба самтҳои инноватсионии рушд, зарурати гузариш ба муносибати маҷмӯӣ ба ташаккули системаи стратегияи идоракунии нақлиёти ҳавоӣ асоснок карда шудааст. Таъмини рушди инноватсионӣ ва гузариш ба идоракунии стратегияи ширкатҳои нақлиёти ҳавоӣ пеш аз ҳама коркарди инструментҳои иттилоотиву таҳлилии стратегиро тақозо менамояд. Барои ташкили идоракунии стратегияи нақлиёти ҳавоӣ, сатҳҳои зерини он, ки дар СИ дар алоҳидагӣ ҷой мегирад, тасниф дода шудааст [3-М].

4. Бо дарназардошти муайянкунии маҳсулоти фурудгоҳ, инчунин категорияҳои асосии истеъмолкунандагони он, ки ба онҳо ширкатҳои авиатсионӣ, мусофирон ва операторони фурудгоҳ дохил мешаванд, метавон чунин хулоса кард, ки гурӯҳбандии иттилоот ва арзёбии номгӯи

нишондиҳандаҳои идоракунии фурудгоҳҳо ва мониторинги онҳо бояд ба таври алоҳида вобаста аз навъи мизочон иҷро карда шавад. Вобаста ба ин, дар диссертатсия низоми нишондиҳандаҳои идоракунии маҳсулот, ки унсурҳои асосии онро нишондиҳандаҳои комплекси сифат, сатҳи қонегардии истеъмолкунандагон ва нарх, ташкил медиҳад, коркард шудааст, ки он ба ҳайси инструменти нисбатан нави иттилоотиву таҳлилий хизмат мерасонад [6-М].

## **ИНТИШОРОТ АЗ РҶҲИ МАВЗУИ ДИССЕРТАТСИЯ,**

### **а) Мақолаҳое, ки дар нашрияҳои тақризшавандаи ҚОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба таъб расидаанд:**

[1-М]. Давлатов Б.Ш. Теоретико-методологические предпосылки обеспечения регионального развития перевозок [Текст] / Б.Ш. Давлатов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон, бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. - 2019. - № 10. – С. 244-248. ISSN 2413-5151.

[2-М]. Давлатов Б.Ш. Заминаҳои созмонёбии сохторҳои квазибозорӣ дар системаҳои ҳамлунақии ҳавоии мусофирон дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / К.О. Бобоев, Б.Ш. Давлатов // Иқтисодиёти Тоҷикистон Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ. - 2020. - № 4(2). - С. 133-140. ISSN 2310-3957.

[3-М]. Давлатов Б.Ш. Рушди нақлиёти ҳавоии кишвар дар шароити глобализатсия [Матн] / Б.Ш. Давлатов // Паёми ДДТТ. - 2022. - № 4(2). - С. 64-70. ISSN 2308-054X.

[4-М]. Давлатов Б.Ш. Аҳамияти технологияи шабакавӣ дар рушди туризми Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / М.Н. Нусратзода, Б.Ш. Давлатов // Паёми ДДТТ. - 2023. - № 2(1) 46. – С. 59-67. ISSN 2308-054

### **б) Мақолаҳое, ки дар дигар нашрияҳо ба таъб расидаанд:**

[5-М]. Давлатов Б.Ш. Мухтаво ва механизмҳои идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ дар минтақаҳои кишвар [Матн] / Б.Ш. Давлатов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: Вазъи муосири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С. 76-80.

[6-М]. Давлатов Б.Ш. Инфрасохтори нақлиёти кишвар – омили рушди комплекси нақлиёти Тоҷикистон [Матн] / Б.Ш. Давлатов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2022. – Душанбе, 2022. – С. 138-144.

[7-М]. Давлатов Б.Ш. Предпосылки к формированию квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок // Давлатов Б.Ш., Шералиев А.К. Материалы международной научно практической конференции ЭТ.ПЭ,ЭИВИЭ посвященной 30-летию независимости РТ и 100 летию плнп ГОЭЛРО. – Душанбе, 2021. – С. 298-304.

[8-М]. Давлатов, Б. Ш. Теоретические основы развития воздушного транспорта в Республике Таджикистан [Текст] / Б. Ш. Давлатов // Научно-практическое конференция. Флагман науки. – 2023. – № 6(6). – С. 399-408.

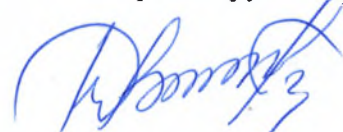
**МИНИСТЕРСТВО ФИНАНСОВ РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН  
ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФИНАНСОВО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

**ТДУ: 656.022.88(575.3)**

**ТКБ:39.5.(2.Точ)**

**Д-14**

На правах рукописи



**ДАВЛАТОВ БАХТОВАР ШАМСУЛЛОЕВИЧ**

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ  
ИНСТРУМЕНТОВ УПРАВЛЕНИЯ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
РЕСПУБЛИКИ ТАДЖИКИСТАН**

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени

кандидата экономических наук

по специальности 08.00.06.04 – Организация и управление предприятиями,  
системами и комплексами

**Душанбе – 2023**

Диссертация выполнена на кафедре экономической теории, информационных систем и технологий в экономике факультета информационных технологий в экономике Таджикского государственного финансово-экономического университета

**Научный руководитель:**

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

**Официальные рецензенты:**

**Самандарзода Искандар Хусейн**, доктор экономических наук, профессор, проректор по учебной работе Таджикского аграрного университета имени Ш.Шоттемура.

**Ведущая организация:**

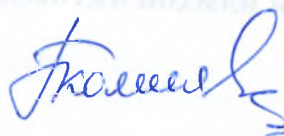
**Раджабов Эхсон Давлатович**, кандидат экономических наук, заместитель декана по учебной работе факультета таможенного и экономического права Международного университета туризма и предпринимательства Таджикистана Таджикский государственный университет коммерции

Защита диссертации состоится «26» декабря 2023 г. В 15<sup>00</sup> часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA-017 при Институте экономики и демографии Национальной академии наук Таджикистана по адресу: 734024, Республика Таджикистан, г. Душанбе, улица С. Айни 44 E-mail:boboev.komil@List.ru. Тел.: 934488884

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

Автореферат разослан «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2023 года.

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



**Бобоев К.О.**

## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ДИССЕРТАЦИИ

**Актуальность темы исследования.** В Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года делается основной упор на следующие важные аспекты, а именно на «эффективное использование финансовых ресурсов, в том числе из привлеченных зарубежных источников, для строительства новых, реконструкции действующих транспортных объектов, обеспечивающих не только внутренние потребности в транспортных услугах, но и ускорение процессов интеграции экономики страны в мировую экономику»<sup>5</sup>. В Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года особое внимание уделяется авиаперевозкам, включая как пассажирские, так и грузовые. Они играют ключевую роль в способствовании развитию внешних экономических связей и ускоряют процесс интеграции экономики страны в мировое хозяйство.

Авиаперевозки осуществляются гражданской авиацией, которая используется более широко, чем другие виды транспорта. Как отрасль народного хозяйства, она участвует не только в решении исключительно транспортных вопросов, но и в решении некоторых специальных задач. Например, гражданская авиация используется в сельском хозяйстве и лесоводстве для тушения лесных и других пожаров, а также в геологической и ледовой разведке для спортивных и иных целей. Исходя из этого, основным направлением гражданской авиации является перевозка воздушным путем пассажиров, грузов и почты, преимущественно на дальние и часто на межрегиональные расстояния, которые определяли выбор темы, цели и задачи данного исследования.

**Степень изученности научной темы.** Теоретические и методические основы изучения отраслей сферы услуг, в которые входит деятельность воздушного транспорта, в том числе информационно-аналитическая система управления сектором, были исследованы в работах иностранных ученых, таких как: Барвуд С. Батлер Г., Бойд Э., Гиллен Д. Грэм Э., Денис Н., Доганис Р. Келлер М., Ким У. Ч., Котлер Ф., Моборн Р., Моррисон В., Портер М., Стбарт К., Томсетта М., Френч Д., Хамфри А., Шет Дж. Бариленко В. И., Бодунов В. Д., Николайчук Н. Н., Веселов Е. В., Васин М. А., Воропаева Л. Н., Горфинкель В. Я., Громов Н. Н., Губенко А. С. и др.

Проблемы и перспективы расширения авиатранспортных услуг, вопросы оценки качества авиатранспортных услуг для пассажиров, а также информационно-аналитическое обеспечение управления отраслью рассматриваются в работах следующих ученых Таджикистана: Бобиев Р.С., Бобоев О., Бобозода К.О., Джумаев Д., Зохидов К. Х., Катаева А. Х., Каюмов Н., Мирзоева Дж. П., Назаров Т.Н., Нурова Б. Т., Раджабов Р.К., Рауфи А., Рауфи Ф.А., Рахимов Р.К., Фохаков А.С., Хамроев Ф.М., Хоналиев Н., Ходжаев П. Д., Шералиев А.К. и др.

Однако в работах отечественных ученых вопросы совершенствования информационно-аналитической системы управления воздушным транспортом не

---

<sup>5</sup> Национальная стратегия развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, стр. 81.

достаточно изучены, что определяют актуальность темы диссертационной работы, цели и задачи, теоретические и методические ее основы.

**Связь исследования с программами (проектами) и научными темами.** Научные и практические вопросы темы вытекают из соответствующих пунктов Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года, в которых актуальным является вопрос адаптации услуг транспортной отрасли, в том числе воздушного транспорта к требованиям международных стандартов. Кроме того, диссертация выполнена в рамках участия соискателя в процессе выполнения научно-исследовательского проекта «Развитие инфраструктуры регионов Республики Таджикистан (регистрационный номер №0121TJ114, от 15.03.2021), который проходит в Институте экономики и демографии НАНТ.

### **Общая характеристика исследования**

**Целью диссертационного исследования** является разработка теоретико-практических основ совершенствования информационно-аналитических инструментов системы управления воздушным транспортом Республики Таджикистан на новом этапе развития страны.

Для достижения цели диссертационного исследования были поставлены следующие задачи:

- изучение теоретических подходов к описанию воздушного транспорта как объекта сложной системы управления;
- установление содержания и механизмов управления авиатранспортной отраслью;
- оценка тенденций развития воздушного транспорта республики в период независимости и в условиях глобализации;
- исследование текущего состояния и тенденций изменения рынка аэропортских услуг, а также основных инструментов стратегического управления рыночной деятельностью аэропорта, играют важную роль в обеспечении успешного функционирования и развития аэропорта;
- раскрыть компоненты системы и методов анализа показателей управления бизнес-системой аэропорта;
- разработка концептуальных основ создания и совершенствования информационной системы управления воздушным транспортом;
- обоснование путей совершенствования аналитического инструмента управления коммерческой деятельностью аэропортов (авиатранспортных предприятий);
- предоставление современных инструментов стратегического анализа и прогнозирования спроса на перевозки воздушным транспортом;
- обоснование путей совершенствования механизмов управления воздушным пространством для расширения потенциала авиaperевозок в регионах республики.

**Объектом исследования** является система управления воздушным транспортом Республики Таджикистан.

**Предметом исследования** являются вопросы совершенствования инструментов информационно-аналитической системы воздушного управления.



**Гипотеза исследования** заключается в теоретическом и практическом обосновании места и роли совершенствования информационных и аналитических инструментов системы управления воздушным транспортом, что является важным фактором и условием безопасности полёта, конкурентоспособности услуг авиакомпаний и их имиджа.

**Задачи исследования.** Задача диссертационного исследования заключается в разработке теоретико-практических основ совершенствования информационно-аналитических инструментов системы управления воздушным транспортом Республики Таджикистан.

**Соответствие диссертации паспорту научной специальности.** Диссертационное исследование соответствует требованиям паспорта специальности 08.00.06 - Экономика и управление по направлениям деятельности (08.00.06.04 - Организация и управление предприятиями, системами и комплексами) в соответствии с пунктами: 10.7. Информационное обеспечение системы массового управления. «электронная демократия», «электронное государство», «электронное правительство» и технологии электронного администрирования; 10.8. Управление экономическими системами, методами (принципами) и формами её реализации. Зависимость управления от характера и состояния экономической системы. Управление изменениями в экономических системах. Теория и практика управления интеграционными структурами и процессами интеграции бизнеса; 10.15. Стратегический менеджмент, методы и формы его реализации. Внутренняя и внешняя среда организации. Процесс и методы разработки и реализации стратегии. Развитие стратегических форм партнерства. Содержание и методы стратегического контроля. Корпоративные стратегии, оптимизация размера компании и вертикальная интеграция, стратегии диверсификации (диверсификации).

**Стадия исследования.** Диссертационное исследование проводилось на кафедре экономической теории и информационных систем, и технологий в экономике факультета информационных технологий в экономике Государственного университета финансов и экономики Таджикистана в период 2017-2023 гг.

**Теоретико-методологические основы исследования.** Теоретико-методологическую основу исследования составили теоретико-методологические положения, отмеченные в работах отечественных и зарубежных ученых по экономической теории, экономике обслуживания, менеджменту и торговле услугами. В научной работе использованы нормативно-правовые документы государственных и региональных органов власти и управления, регулирующие деятельность транспортных и пассажирских операторов общественного транспорта.

**Методы исследования.** Для достижения поставленных в диссертации целей и задач использовались такие методы, как: индексный, монографический анализ, метод научной абстракции, корреляционно-регрессионный, системный, эконометрический анализ, экспериментальные и экономико-математические методы, экспертная оценка.

**Основная информационно-экспериментальная база исследования.** Научно-исследовательская работа проводилась на кафедре экономической теории, систем и информационной технологии факультета информационных технологий Таджикского государственного финансово-экономического университета

**Информационно-аналитической базой** исследования являются данные Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, авиакомпаний Республики Таджикистан, финансово-экономические документы изданий, информационной сети Интернет, семинаров и научных конференций, аналитические обзоры и отчеты, научно-исследовательские документы, представленные в виде статей и диссертаций.

**Степень достоверности результатов исследования** подтверждается проведением экспериментов, точностью данных, достаточным объёмом исследовательских материалов, статистической обработкой результатов исследований и публикаций. Выводы и рекомендации были сделаны на основе научного анализа результатов теоретических и экспериментальных исследований.

**Научная новизна исследования** заключается в обосновании теоретических и практических основ совершенствования информационно-аналитических инструментов управления воздушным транспортом Таджикистана на новом этапе развития страны.

Основные научные результаты, полученные автором и представленные для защиты:

- авторские положения по воздушному транспорту характеризуются как сложная система и объект управления, и определены его особенности: а) он обладает межотраслевым качеством, так как влияет на общее состояние материального производства, культурную и социальную жизнь общества; б) в этой системе большая часть средств производства непостоянна, т.е. подвижна, а процесс перевозки имеет высокую энергоёмкость, что усложняет управление производственным процессом; в) пространственно рассредоточенные средства транспортного производства взаимодействуют друг с другом, транспорт относится к числу отраслей, подверженных наибольшему риску, поэтому необходима строгая концентрация и контроль;

- установлено, что в процессе принятия управленческого решения в рамках деятельности субъектов системы воздушного транспорта такие факторы, как: организационная структура хозяйствующего субъекта, распределение полномочий в организации, уровень и качество участия работников в принятии решений и уровень риска, время и меняющаяся среда, а также информационно-поведенческие ограничения субъектов хозяйствования в этой системе являются определяющими;

- выявлено возникновение новых сегментов на рынке авиации, что приводит к изменению организации этой отрасли и способов ведения бизнеса в авиационном транспорте, уточнены тенденции его развития в условиях глобализации: объединение основных видов авиатранспортных учреждений, развитие новых видов бизнес-моделей авиатранспортных учреждений, внедрение

инноваций, в частности, в результате развития информационных технологий и т.д.;

- установлено, что в последние годы для обеспечения развития инфраструктуры местных аэропортов, их финансирование из государственного бюджета реализуется в рамках целевых программ по реконструкции аэропортов. Кроме того, для обеспечения доступности местных авиаперевозок и развития авиационной инфраструктуры в регионах страны используется механизм предоставления субсидий;

- обоснованы концептуальные основы создания и совершенствования информационной системы управления воздушным транспортом, системы автоматизации сбора и обработки информации, сгруппированы и классифицированы основные инструменты сбора и обработки информации и оценки деятельности субъектов системы воздушного транспорта: обоснованы особенности разработки математических моделей, методов учета и прогнозирования себестоимости продукции авиационного транспорта, а также пути информационного, методического, технического, правового и идеологического совершенствования, которые являются инструментами управления;

- разработаны пути совершенствования аналитического инструмента управления коммерческой деятельностью аэропорта (авиатранспортные предприятия), методы, принципы и основные задачи стратегического планирования деятельности гражданской авиации, а модель выбора стратегии достижения рационального уровня сервиса пассажирских услуг предложила формализованные условия хорошего функционирования системы гражданской авиации с учетом качества предоставляемых ею услуг

- учитывая значимость развития системы воздушного транспорта в контексте стратегического перехода Республики Таджикистан на пути инновационного развития, обоснована необходимость применения комплексного подхода к формированию стратегической системы управления в сфере транспорта. В рамках этого подхода разработаны методы, принципы и инструменты для проведения стратегического анализа на различных уровнях, что обеспечивает более эффективное управление этой отраслью в период изменений и инновационных изменений.

**К основным научным результатам, полученным автором и представленным на защиту, относятся:**

- воздушный транспорт как сложная система и объект управления, характеризуется особенностями, которые имеют межотраслевое значение, большая часть средств производства являются подвижными, а процесс перевозок имеет высокую энергоемкость, также пространственно рассредоточенные средства транспортного производства взаимодействуют друг с другом, с большими рисками;

- в процессе принятия управленческого решения в рамках деятельности субъектов системы воздушного транспорта такие факторы, как: организационная структура хозяйствующего субъекта, распределение полномочий в организации,

уровень и качество участия работников в принятии решений и уровень риска, время и меняющаяся среда, а также информационно-поведенческие ограничения субъектов хозяйствования в этой системе являются определяющими;

- возникновение новых сегментов на рынке авиации, что приводит к изменению организации этой отрасли и способов ведения бизнеса в авиационном транспорте, а тенденции его развития в условиях глобализации способствуют консолидации и международной интеграции на основе развития информационных технологий;

- сгруппированы и классифицированы концептуальные основы создания и совершенствования информационной системы управления воздушным транспортом, системы автоматизации сбыта и обработки информации и основные инструменты сбора и обработки информации и оценки деятельности субъектов системы воздушного транспорта, что обеспечивает уровень и качество управления отраслью в соответствии с мировыми стандартами;

- представлены пути совершенствования аналитического инструментария управления коммерческой деятельностью аэропорта (авиатранспортное предприятие), методы, принципы и основные задачи стратегического планирования деятельности гражданской авиации, с точки зрения реализации модели выбора стратегии достижения рационального уровня сервиса пассажирских услуг, с учетом условий и качества их предоставления;

- на основе учета значимости развития системы воздушного транспорта в контексте стратегического перехода Республики Таджикистан на пути инновационного развития, обоснована необходимость применения комплексного подхода к формированию стратегической системы управления в сфере транспорта. В рамках этого подхода разработаны методы, принципы и инструменты для проведения стратегического анализа на различных уровнях, что обеспечивает более эффективное управление этой отраслью в период изменений и инновационных изменений.

**Теоретическая значимость исследования.** Теоретическая значимость диссертации состоит в расширении научных знаний в теории управления воздушным транспортом, определении тенденций современного информационно-аналитического обеспечения современного управления отраслью, выявлении проблем, препятствующих расширению управления их услугами, использовании зарубежного опыта, оптимизации маршрутной сети, доказательстве математико-статистической взаимосвязи удовлетворенности пассажиров и качества услуг пассажирского воздушного транспорта.

**Практическая значимость исследования.** Практическая значимость основных положений диссертации заключается в обосновании задачи и разработке стратегии управления воздушным транспортом, разработке системы показателей и способов определения устойчивого расширения управления этой системой на основе расчета сводного индекса, разработке способов оценки качества обслуживания пассажирских перевозок экономико-математическими методами.

**Достоверность результатов диссертации.** Обоснованность подготовленных в диссертации выводов и предложений и их научный уровень свидетельствуют о том, что автор использовал фундаментальные работы отечественных и зарубежных экономических ученых в области теории и практики совершенствования информационно-аналитических инструментов управления воздушным транспортом Республики Таджикистан, его конкурентоспособности. В процессе диссертационного исследования широко применялись экономические методы анализа, а выводы и предложения сделаны на основе сбора, структурирования и обработки достоверных информационных ресурсов с использованием современных информационных технологий и инструментов. Результаты исследования опубликованы, что также подтверждает достоверность результатов диссертационного исследования.

**Личный вклад соискателя.** Все этапы выполнения плана научной работы, такие как разработка темы, ее обоснование и актуальность, цель и реализация поставленных задач, проводились при непосредственном участии автора. Автор произвел оценку качества авиатранспортных услуг в компаниях на основе анализа количества пассажиров на авиамаршрутах. Был составлен технологический план по привлечению пассажиров к воздушному транспорту, разработана экономически-математическая модель оптимизации маршрутной сети воздушного транспорта, на основе которой получены научные выводы и предложения, подготовлены научные статьи. Использованы результаты исследований научной работы на основе обоснования концептуальных позиций и программ расширения транспортных средств Республики Таджикистан до 2025 года.

**Апробация и внедрение результатов исследования.** Основные результаты диссертационного исследования обсуждались на научно-практической конференции «Проблемы эксплуатации транспортных средств» (Россия, Тюмень-2013); на международной научно-практической конференции «Социально-экономические аспекты развития современного общества» (Россия, Тамбов, 18 мая 2013 года); на международной научно-практической конференции «Перспективные процессы развития автотранспортного комплекса» (Россия, Пенза 20-22 сентября 2013 года), документы III Международной научной конференции «Проблемы современной экономики» (Челябинск, февраль 2015 г.), Таджикский технический университет им. М. Осими (1998-2021) и др. Представленные методические и практические рекомендации по расширению воздушного транспорта могут быть использованы соответствующими ведомствами воздушного транспорта, местными организациями исполнительной власти. Теоретическое и методическое разработки исследования могут использоваться в учебном процессе по дисциплинам "Экономика воздушного транспорта", "Логистика", "Технология, организация и управление пассажирскими перевозками", "Организация и управление сферами услуг" для студентов экономических и транспортных специальностей вузов.

**Публикации по теме диссертации.** По результатам исследований, связанных с диссертационной работой, опубликовано 8 научных статей в общей

сложности 4.0 п.л., в том числе 4 статьи в рецензируемых журналах ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, 8 подглав, заключения, списка использованной литературы, из 183 компьютерной страницы, содержащей 36-таблиц, 1-рисунок и 24 формул

## ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ИССЛЕДОВАНИЯ

**Введение** включает обоснование выбора темы, её актуальность, теоретическую и практическую значимость, определению научной новизны исследования, объекта и предмета исследования, изложены цели, задачи и теоретические основы исследования а также разработаны основные положения, представленные для защиты.

**В первой главе** «Теоретические и методологические основы исследования воздушного транспорта в современных условиях» обосновывается, что воздушный транспорта имеет сложную систему управления.

Воздушные перевозки осуществляются гражданской авиацией, которая имеет более широкое применение, чем другие виды транспорта. Имея народнохозяйственное значение гражданская авиация решает не только исключительно транспортные вопросы, но и участвует в решении некоторых специальных задач. Она используется в сельском хозяйстве для тушения лесных пожаров, а также геолого-ледовых исследованиях для спортивных и иных целей.<sup>6</sup> Однако, вне всякого сомнения, основным назначением гражданской авиации являются перевозки пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом преимущественно на дальние, а зачастую и на межрегиональные расстояния. Гражданская авиация не только удовлетворяет потребности населения и предприятий в пассажирских и грузовых перевозках, обеспечивает быстрые и эффективные способы перемещения людей и грузов, но и «содействует развитию территории и является ключевой составной частью инфраструктуры, служит материально-технической основой для формирования и развития территориального разделения труда, оказывая большое влияние на гибкость и эффективность социально-экономического развития отдельных регионов и страны в целом».<sup>7</sup>

Следует отметить, что в транспортной отрасли Республики Таджикистан авиаперевозки находятся на третьем месте относительно объемов пассажирских перевозок и выступают важнейшим видом пассажирских транспортных средств. Почти 80% всей деятельности воздушного транспорта составляют перевозки пассажиров, в то время как грузоперевозки и доставка почты составляют оставшиеся 20%. Использование воздушного транспорта приносит значительные

---

<sup>6</sup>Авдасиева С.Б., Розанова Н. М. Теория организации отраслевых рынков. М.: 184П «Магистр», 1998г.

<sup>7</sup>Артоболевский С. С. Государственное регулирование развития депрессивных районов в развитых странах (на примере Западной Европы) // Федерализм и региональная политика: проблемы России и зарубежный опыт. Новосибирск: ЭКОР, 1996. Вып.3. с.232 – 262

преимущества благодаря высокой скорости полета и способности преодолевать большие расстояния. Эти факторы значительно сокращают время в пути по сравнению с другими видами транспорта, особенно на средних и длинных дистанциях.

Подсчитано, что авиаперевозки получили приоритет при перевозке пассажиров на расстояние более 1000 километров. Это вполне объяснимо, почему по международным маршрутам среднее расстояние перевозки одного пассажира воздушным транспортом часто превышает тысячу километров и значительно превосходит аналогичный показатель для железнодорожного транспорта, особенно для долгих пассажирских поездок.

«Воздушный транспорт носит общий характер и часто используется для перевозки пассажиров на средние и дальние расстояния и отдельных видов грузов. Повышение материального благополучия, расширение культурных, рабочих и научных связей приводит к повышению уровня мобильности населения и необходимости высокоскоростного перемещения – авиации».<sup>8</sup>

Рост национального дохода и уровня жизни, расширение возможностей для трудовой деятельности, научных и культурных обменов, а также увеличение интересов и запросов населения, сопровождаемое повышенной подвижностью населения, подчеркивает необходимость развития быстрых видов транспорта. Быстрый рост пассажирских перевозок воздушным транспортом зависит от определенных технико-экономических характеристик и конкурентных преимуществ этого вида транспорта по сравнению с другими, а именно:

- высокая скорость, как техническая, так и коммерческая, играет определяющую роль в определении общего времени путешествия "от дома до места назначения". Учитывая время, затраченное на перемещение к аэропорту и обратно, а также процедуры при посадке, общая скорость доставки пассажиров воздушным транспортом на большие расстояния значительно превосходит скорость любого другого вида транспорта в несколько раз;

- воздушный транспорт обладает значительным преимуществом в возможности сокращения расстояний по сравнению с другими видами транспорта. Например, на маршрутах сопоставимой длины воздушные пути в среднем на 20% короче, чем железнодорожные и автомобильные дороги, и на 30% короче, чем водные маршруты. На некоторых маршрутах это сокращение пути может достигать 40-50%;

- высокая подвижность и меньшая зависимость от физических и географических ограничений местности отличают воздушный транспорт от других видов перевозок. Самолеты, выполняя длительные непрерывные перелеты на больших высотах, способны преодолевать любые препятствия, связанные с рельефом местности и другими физическими ограничениями;

- возможности быстрого налаживания воздушных маршрутов в условиях высокой мобильности населения и современных тенденций в перевозке грузов и пассажиров является существенным преимуществом. Строительство аэропортов в

---

<sup>8</sup>Березовиков Л.Б. Электронные декларации облегчат товарам переход границ// Финансовые известия, №17, 1998

отдаленных и не оборудованных районах требует относительно небольших инвестиций и занимает меньше времени, чем строительство железных дорог или автомагистралей. Воздушный транспорт способен быстро реагировать на изменения в потоках пассажиров и адаптироваться к территориальным особенностям формирования спроса на перевозки;

– возможность оперативно налаживать дополнительные воздушные маршруты между существующими аэропортами;

- быстрые перевозки воздушным транспортом позволяют сэкономить время, что может быть очень важно для деловых путешествий и сокращения времени в пути.

**Во второй главе** «Оценка состояния управления деятельностью аэропортов Республики Таджикистан и его информационной системы» рассмотрены вопросы реструктуризации воздушного транспорта и ее последствия для отрасли, изучены состояние и перспективы развития системы пассажирских перевозок воздушным транспортом, а также задачи внутриотраслевой координации субъектов рынка и стратегия организации развития системы пассажирских перевозок воздушным транспортом Республики Таджикистан.

Как было выше указано, согласно Национальной стратегии развития Республики Таджикистан на период до 2030 года максимально эффективное распределение финансовых средств, включая средства, привлеченные из-за рубежа, с целью строительства новых объектов и реконструкции существующей транспортной инфраструктуры, признано одним из приоритетов дальнейшего развития. Авиационные перевозки страны в последние годы превратились в динамично развивающуюся транспортную отрасль, способствующую расширению внутренних и внешних экономических и торговых отношений. В этой сфере меняется не только авиационная техника, но и методы и модели авиационного бизнеса. Изменяется уровень взаимного сотрудничества учреждений сферы воздушного транспорта

Аэропорты играют ключевую роль в системе воздушного транспорта. В качестве составной части авиационной транспортной системы, они представляют собой важный элемент общей транспортной инфраструктуры страны и региона. Кроме того, аэропорты являются стратегическим компонентом коммуникационной сети в этих территориях.

В последние годы спрос на авиаперевозки в Республике Таджикистан неуклонно растет. Отрасль воздушного транспорта переживает значительное техническое обновление с внедрением новой авиационной техники. В этой сфере также активно применяются современные технологии для организации бизнес-процессов. В целом, глобализация сферы авиаперевозок оказывает положительное влияние на отрасль авиаперевозок Республики Таджикистан. В последние годы, хотя инфраструктура и структура оборудования, техники и воздушных судов качественно обновилась, в связи с уровнем конкурентоспособности авиатранспортных услуг страны и доминирующим положением услуг международных авиакомпаний, деятельность отечественных компаний имеет тенденцию к снижению. Как показывают цифры в таблице 1, в период с 2015 по



2021 год объем грузоперевозок в стране увеличился на 14,8%, что в основном было обусловлено увеличением автомобильных перевозок. Грузоперевозки воздушным транспортом за этот период снизились на 73. За этот период увеличилось также количество пассажироперевозок автомобильным транспортом, которые увеличились более чем на 17%. Пассажироперевозки воздушным транспортом сократились на 72,3 %. Поэтому вопрос повышения конкурентоспособности авиатранспортных компаний страны приобретает актуальность в современное время.

**Таблица 1. - Грузооборот и пассажирские перевозки по видам транспорта**

Показатель	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021 к 2015, %
Грузоперевозки - всего тыс. тонна -	74411,2	74431,8	84066,6	84130,8	89607,2	85394,6	85381,9	114,8
В том числе:								
автомобильные,	67600,9	68304,1	78610,5	79482,5	84257,6	79594,7	79075,9	116,8
железнодорожные	6807,7	6125,6	5454,2	4646,5	5348,1	5798,9	6305,3	-7,3
воздушные	2,6	2,1	1,9	1,8	1,5	1,1	0,7	- 73
Пассажирские перевозки – всего, млн. чел.	554,9	564,5	572,9	594,7	614,5	658,1	653,7	117,8
автомобильные,	545,2	553,1	560,7	582,2	602,6	635,4	633,8	116,2
железнодорожные	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	-100
воздушные	1,1	0,8	0,8	0,9	0,8	0,7	0,3	-72,7

Источник: Составлено автором на основе годовой статистики Республики Таджикистан, 2021 г., с. 495-499.

Развитие воздушного транспорта зависит от уровня социально-экономического развития страны и ее регионов, который выступает в качестве основы для формирования и развития спроса на услуги авиационного транспорта. Поэтому подробно рассмотрим региональное состояние дифференциации уровня развития и текущее состояние экономики и социальной сферы регионов страны.

Индикатором доступности воздушного транспорта служит коэффициент авиационной подвижности, который определяется средним количеством авиарейсов, выполняемых одним жителем страны в течение года. Коэффициент подвижности, равный единице ( $K_f = 1$ ), соответствует стандартному уровню, характерному для европейских стран.<sup>9</sup>

Мировой опыт развития воздушного транспорта показывает, что его устойчивое развитие связано с устойчивым развитием и расширением уровня и качества национальной экономики, внешнеэкономических и торговых связей и тенденцией развития экспорта. Поэтому необходимо проанализировать уровень экономического развития страны.

Следует отметить, что современное социально-экономическое развитие Республики Таджикистан характеризуется значительными неравенствами между

<sup>9</sup>Андреев А.В. Межфункциональное управление процессами бизнес систем предприятий отрасли воздушного транспорта // Научный вестник –М: МГТУ ГА №55, 2003.

различными регионами в отношении экономического развития и социальных показателей. Эти значительные различия в уровне экономического потенциала, активности предпринимательства и благосостояния населения приводят к явлениям территориальной неравномерности или дисбаланса и усилению различий между регионами Таджикистана.

Для подтверждения данных высказываний проведем сравнительный анализ уровня экономического развития Республики Таджикистан с соседними странами с целью определения уровня социально-экономического развития Республики и перспектив ее развития. Следует отметить, что общепризнанным показателем, характеризующим уровень экономического развития, является валовой внутренний продукт на душу населения. В таблице представлена информация об изменении динамики ВВП по сравнению с предыдущим годом в %.

**Таблица 2 - Динамика ВВП некоторых соседних стран с постоянными ценами (в процентах по сравнению с прошлым годом)**

Страна	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Таджикистан	107,8	107,9	103,9	106,5	107,4	107,5	107,4
Казахстан	108,9	103,3	101,2	107,3	107,5	105,0	106,0
Кыргызстан	108,5	107,6	102,3	99,5	106,0	99,9	110,5
Россия	108,1	105,6	92,1	104,5	104,3	103,4	101,3
Узбекистан	107,9	102,1	108,1	108,5	108,3	108,2	108,0

**Источник:** Составлено автором на основе Таджикистана и стран СНГ. Статистический сборник Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2014-2021 гг.

На основе данных таблицы 2. была разработана математическая модель темпов роста валового внутреннего продукта в странах (таблица 3.), которая позволила получить уравнение регрессии зависимости ВВП от времени. Полученное уравнение регрессии имеет очень высокий коэффициент корреляции по времени. Проверка в соответствии с t - критерием Стюдента показала, что его расчетная величина выше, чем табличная величина, и это показывает соответствие найденных моделей динамики ВВП.

**Таблица 3. – Выравнивание регрессии динамики экономического развития стран**

Страна	Выравнивание регрессии
Таджикистан	$V_{\text{тадж.}} = 0,0532 + 0,4643 t$
Казахстан	$V_{\text{каз.}} = 0,0581 + 0,4633 t$
Кыргызстан	$V_{\text{кир.}} = 0,0422 + 0,3085 t$
Россия	$V_{\text{рос.}} = 0,0493 + 0,3246 t$

**Источник:** авторская разработка на основе модели (Авторегрессия)

Таким образом, выравнивая равенство движения экономики Республики Таджикистан с другими странами, определяем время выравнивания уровней экономического развития Республики Таджикистан при темпах развития экономики соседних стран:

б. Таджикистан – Казахстан:  $V_{\text{тадж.}} = V_{\text{каз.}}$   
 $0,0532 + 0,4643 t = 0,0581 + 0,4633 t$   
 $(0,4643 - 0,4633) t = 0,0581 - 0,0532$

$$t=(0,0581-0,0532) / (0,4643-0,4633) =0,0049 / 0,0010 =4,9 \text{ лет}$$

7. Таджикистан – Кыргызстан:  $V_{\text{тадж.}} = V_{\text{кир.}}$

$$0,0532 +0,4643 t=0,0422 + 0,3085 t$$

$$(0,4643-0,3086) t = 0,0493-0,0532$$

$$t = (0,0493-0,0532) / (0,4643-0,3086) = -0,011/0,1558 = -0,071 \text{ года}$$

8. Таджикистан – Россия:  $V_{\text{тадж.}} = V_{\text{рос.}}$

$$0,0532+0,4643 t = 0,0493 + 0,3246 t$$

$$(0,4643-0,3246) t = 0,0493 -0,0532$$

$$t = (0,0443-0,3246) / (0,4643-0,3246) = -0,0039/0,1397 =-0,028 \text{ года}$$

9. Таджикистан – Узбекистан:  $V_{\text{тадж.}} = V_{\text{узб.}}$

$$0,0532+0,4643 t = 0,0429+0,4174t$$

$$(0,4643-0,4171) t = 0,0429-0,0532$$

$$t=(0,0429-0,0532) / (0,4643-0,4171) = -0,0103/0,0469 =-0,23 \text{ года}$$

Приведенные расчеты показывают, что Таджикистан имеет положительную динамику по сравнению со всеми соседними странами, кроме Казахстана.

Учитывая, что уровень развития региона является относительной категорией, целесообразно использовать относительные показатели (индексы) для оценки и определения наиболее слаборазвитых экономических территорий. Поэтому в качестве основы для сравнения региональных показателей в практике научного анализа традиционно используются показатели среднего расчета по республике, то есть средний уровень ВВП на душу населения и средние темпы роста ВВП на душу населения.

Период выравнивания уровней развития стран рассчитывается по следующей формуле:  $T=(\ln a_2 - \ln a_1) : \{ \ln (1+ B_1) - \ln (1+B_2) \}$ , год (1), где  $a_1$   $a_2$  – средний уровень жизни,  $B_1$   $B_2$  – темпы экономического роста в странах 1 и 2 соответственно.

Расчет произведен по формуле (1) на основе данных вышеуказанных таблиц и обобщен в таблице 4.

**Таблица 4. - Период расчета выравнивания уровня экономического развития Республики Таджикистан с соседними странами**

Страна	$\ln a$	$\ln a_2 - \ln a_1$	$\ln (1+ B)$	$\ln (1+B_1) - \ln (1+B_2)$	T
Кыргызстан	0,765	0,108	0,048	0,018	6,0
Таджикистан	0,675	–	0,066	–	–
Китай	2,028	1,371	0,079	- 0,013	-105,5
Казахстан	2,538	1,881	0,054	0,012	156,8
Россия	2,785	2,128	0,028	0,038	56,0
Узбекистан	1,015	0,358	0,086	- 0,020	- 17,9

**Источник:** авторская разработка на основе Таджикистана и стран СНГ. Статистический сборник Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, 2021 год.

Данные таблицы 4. показывают, что при достигнутом темпе и соотношении роста Республика Таджикистан может достичь уровня экономического развития Кыргызской Республики через 6 лет, Российской Федерации через 56 лет и Казахстана через 57 лет. С такой скоростью и соотношением экономического

развития Республика Таджикистан не имеет возможности сравниться с Китайской Народной Республикой и Республикой Узбекистан.

В последние годы наблюдается тенденция к снижению объемов авиаперевозок, что требует значительного ускорения внедрения следующих политических и институциональных мер:

- меры по разделению функций и задач в секторе, включая распределение регулирующих и оперативных функций и управления аэропортом от функций воздушных линий;
- относительно быстрый переход к коммерциализации и, в конечном итоге, к приватизации;
- повышение конкурентоспособности в секторе и уделение большего внимания мерам по безопасности надзору за воздушными судами.

Для анализа и выявления факторов, влияющих на объемы перевозок, был выбран ряд признаков, включая рост населения, увеличение товарооборота и ВВП. Определено, что среди них более целесообразным для объяснения динамики объема перевозок является показатель ВВП. Для этого использовались реальный ВВП, ВВП на душу населения и рост международной торговли.

**Таблица 5. - Макроэкономические показатели экономического развития Республики Таджикистан в период 2015-2021 гг.**

Индикаторы	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2015 /2021 бо %
Численность населения, тыс. человек	8352,0	8551,2	8742,8	8931,2	9126,6	9313,8	9506,3	113,8
ВВП млн сомони	45606,6	50977,8	54790,3	64434,3	71059,2	79109,8	82543,1	180,9
ВВП на душу населения	5523,7	6031,7	6336,3	7291,4	7870,2	8580,1	8788,9	159,1
Внешняя торговля (млн долларов) США	5274,7	4326,2	3929,9	3972,9	4224,3	4523,7	4557,8	-13,6
Экспорт (в миллионах долларов) США	977,3	890,6	898,7	1198,0	1073,3	1174,4	1406,9	143,9
Импорт (в миллионах долларов) США	4297,4	3435,6	3031,2	2774,9	3151,0	3349,3	3150,9	-26,6

**Источник:** Подготовлено автором на основе годовой статистики Республики Таджикистан за 2021 год, стр. 11-19.

По данным таблицы 5, за период с 2015 по 2021 год объем производства валового внутреннего продукта увеличился на 80,9%, в то время как данный показатель на душу населения возрос на 59,1%. В течение этого же периода объем внешней торговли сократился на 13,6%, что объясняется уменьшением объемов импорта. Кроме того, наблюдается тенденция к увеличению объема экспорта, с ростом на 43,9% за анализируемый период.

Для оценки взаимосвязи транспортной инфраструктуры с уровнем экономического развития используются данные о показателях грузовых и пассажирских перевозок за определенный период, с разделением на автомобильный, железнодорожный и авиационный транспорт, выраженных в тоннах (или числе пассажиров) и тонно-километрах (или пассажиро-километрах). При анализе этих данных были рассчитаны коэффициенты гибкости роста данной категории транспорта по отношению к росту ВВП (1,72), ВВП на душу населения (1,53) и численности населения (1,13).

**В третьей главе** "Основные направления совершенствования информационно-аналитической системы управления воздушным транспортом Таджикистана" рассматриваются вопросы применения современных инструментов стратегического анализа и прогнозирования спроса на авиаперевозки.

С учетом важности развития транспортной системы Республики Таджикистан, в том числе воздушного транспорта необходимо придавать важное значение комплексному подходу к формированию стратегической системы управления транспортом. Для успешного инновационного развития и перехода к стратегическому управлению в авиатранспортных компаниях необходимо уделять внимание всестороннему подходу к созданию стратегической системы управления в данной области. Важно начать этот процесс с разработки принципов, методов и инструментов стратегического анализа. В этом контексте существенно провести классификацию уровней стратегического управления, а именно:

Корпоративная идеология - это комплекс убеждений, ценностей и принципов, ориентированных на компанию, общество и различные социальные группы. Она включает в себя миссию компании, стратегическое видение, фундаментальные убеждения, этические стандарты и принципы, которым компания следует в своей деятельности, а также учитывает баланс интересов различных сторон;

Во-вторых, портфельная стратегия направлена на управление таким образом, чтобы внутри компании был оптимальный набор стратегических бизнес-подразделений. В данном контексте, основные цели включают в себя разумное распределение ограниченных ресурсов, достижение сбалансированности в составе подразделений и обеспечение оптимальной структуры компании;

В-третьих, конкурентная стратегия представляет собой комплексное совокупное действий и успешных инициатив, направленных на достижение и удержание выгодной позиции внутри организации или компании для её бизнес-подразделений и структур;

В-четвертых, функциональная стратегия (целевая стратегия) представляет собой специфический план действий для конкретной функциональной или структурной единицы внутри компании. Эта стратегия разрабатывается с учетом общей стратегии компании и ориентирована на достижение определенных целей и задач. Каждая функциональная стратегия имеет свой основной упор на определенную область, такую как маркетинг, финансовые инновации,

производственные усовершенствования, организационные преобразования и так далее;

В-пятых, операционная стратегия - это совокупность конкретных стратегических мероприятий и методов, которые используются для управления основными операционными единицами компании с целью решения текущих задач и обеспечения эффективности ее ежедневных операций. Она фокусируется на конкретных оперативных аспектах, необходимых для реализации стратегических целей.

Как было подчеркнуто выше, в современных рыночных условиях, роль транспортных услуг и разнообразия продукции, предоставляемых интегрированными транспортными организациями, становится особенно значимой при разработке стратегии компании на уровне портфеля и конкурентной стратегии. Для разработки конкурентной стратегии можно использовать следующие матрицы:

А) Матрица Бостонской консалтинговой группы (BCG) - это инструмент, который оценивает рыночную позицию определенного типа бизнеса в стратегическом пространстве. Это осуществляется через две координатные оси: одна измеряет темпы роста рынка для конкретной продукции или услуги, а другая - относительную долю компании на этом рынке. Матрица BCG помогает определить стратегическое положение бизнес-единицы и принимать решения о её дальнейшем развитии.

В) Матрица "General Electric" Матрица "General Electric" (McKinsey) представляет собой инструмент, который расширяет анализ стратегических направлений, рассматривая каждое направление с учетом нескольких аспектов и измерений. Основная идея этой матрицы заключается в том, что долгосрочная прибыльность стратегического направления зависит от его конкурентного потенциала и способности укрепить свою позицию на рынке.

С) Другой стороны, матрица MACS (корпоративная стратегия, активированная на рынке) аналогична матрице BCG, позволяя определить относительную стоимость бизнес-единицы в рамках холдинга. Однако она также добавляет новый элемент - оценку новой меры осуществимости продаж, что делает ее более полноценным инструментом для оценки стратегических активов компании.

Эти инструменты предоставляют компаниям возможность проводить анализ и принимать обоснованные решения относительно различных бизнес-подразделений и стратегических направлений, основываясь на объективных данных и оценках. Это помогает компаниям лучше понимать свои активы, их потенциал и ценность, а также определять приоритеты и выстраивать стратегии для достижения долгосрочного успеха.

При разработке конкурентной стратегии для каждой бизнес-единицы в портфеле интегрированной структуры воздушного транспорта рекомендуются использовать следующие инструменты:

-управление издержками; управление централизованными издержками (модель Портера);

-стратегии низкая цена/низкая прибыль; повышенная цена /стандартный продукт (модель К.Боумена);

Анализ макросреды, также известный как PEST-анализ представляет собой инструмент, используемый для систематического исследования и оценки важных политических, экономических, социокультурных и технологических аспектов внешней окружающей среды, которые могут оказывать влияние на деятельность компании. Результаты этого анализа обычно представляются в виде матрицы или отчета, в которых макросредние факторы оцениваются с учетом их потенциального воздействия на бизнес, часто с использованием баллов или других единиц измерения. PEST-анализ помогает компаниям лучше понимать окружающую среду и прогнозировать возможные изменения, что позволяет им разрабатывать более стратегические и адаптивные подходы к управлению и планированию.

Модель «5 сил» Майкла Портера представляет собой инструмент, который позволяет компании более глубоко понимать конкурентное окружение и его динамику:

1. Угроза появления продуктов-заменителей.
2. Угроза появления новых конкурентов.
3. Рыночная власть поставщиков.
4. Рыночная власть потребителей.
5. Внутреотраслевая конкуренция.

Используя модель "5 сил" Портера, компания может выявить ключевые аспекты своего конкурентного окружения и разработать стратегии для укрепления своей позиции на рынке и повышения конкурентоспособности.

Основной стратегической задачей в управлении авиационным производством является привлечение клиентов и обеспечение их полных потребностей, при этом придерживаясь принципов экономической эффективности для авиакомпаний. Спрос на авиаперевозки определяется различными факторами, включая численность и мобильность населения, доходы на душу населения, социальные структуры, национальные характеристики и культурные традиции, государственную политику в авиатранспортной сфере и другие виды транспорта, а также географическое расположение и климатические условия региона, который обслуживает авиакомпания. Кроме того, конкурентная обстановка среди авиакомпаний, а также качество самолетов, скорость и комфортность полетов, а также уровень обслуживания в аэропортах существенно влияют на спрос пассажиров на авиаперевозки.

Спрос на авиаперевозки может быть тесно связан с численностью и мобильностью населения, что включает в себя трудовую миграцию (табл.6).

**Таблица 6. - Распределение мигрантов по причине миграции, %**

Причина миграции	Внешняя	Внутренняя
Получение высокого дохода	88,33	69,8

Причина миграции	Внешняя	Внутренняя
Лучшее использование своей специальности	2,3	2,8
Образование	3,2	9,6
Другие причины	5,7	17,6
Всего	100,0	100,0

**Источник:** Разработано автором на основе исследований

В условиях трудоизбыточности в Республике Таджикистан миграция населения в Россию приводит к нескольким последствиям. Во-первых, это снижает уровень безработицы в стране, так как многие граждане находят работу за границей. Во-вторых, миграция обеспечивает приток денежных средств из-за границы, что оказывает положительное воздействие на экономику Таджикистана. В результате этих явлений возникает "эффект миграции", который стимулирует перемещение населения в Россию.

Этот эффект изменяет роль и макроэкономическое значение транспорта в региональной экономике Таджикистана, поскольку требуется эффективная транспортная инфраструктура для перемещения мигрантов в и из России. Таким образом, транспорт играет важную роль в обеспечении миграционных потоков и поддержании связи между странами.

Диссертантом утверждается, что на внутреннем рынке пассажирских перевозок в гражданской авиации есть конкуренция со стороны автомобильного транспорта, в то время как на международном рынке конкурентами являются железнодорожные перевозки. Анализ конкурентной среды в данном контексте основывается на применении теории игр. Это означает, что исследователь анализирует взаимодействие между участниками рынка, принимая во внимание их стратегические действия и реакции.

Следует отметить, что система моделей включает в себя три основных типа моделей: предварительные, центральные и итоговые.

Предварительные модели используются для определения основных показателей центральной модели, включая известные и свободные переменные. Эти модели предварительно подготавливают данные для последующих расчетов.

Центральная модель включает в себя основные показатели, которые определены с использованием предварительных моделей. Она играет ключевую роль в анализе и прогнозировании в условиях конкурентной среды, особенно в авиационной индустрии.

Итоговая модель использует результаты оптимизации, проведенные с использованием центральных моделей. Эти результаты служат исходной информацией для установления ограниченных целей как для всей системы гражданской авиации, так и для отдельных её компонентов. Решение этих целевых задач требует учета предшествующих расчетов и оптимизацию на более высоком уровне.

Итак, комплексная система моделей используется для анализа и управления гражданской авиацией, где каждый тип модели выполняет свои функции в процессе оптимизации и принятия решений.



Согласно установленным стандартам для данной индустрии, основной целью стратегического планирования в гражданской авиации является прогнозирование и обеспечение эффективного уровня обслуживания пассажиров при минимизации издержек. Этот подход направлен на достижение максимальной прибыли при соблюдении обоснованных экономических тарифов.

Таким образом, стратегическое планирование в гражданской авиации направлено на максимизацию выгоды для компаний и клиентов, соблюдая экономически обоснованные тарифы и обеспечивая уровень обслуживания, который соответствует ожиданиям пассажиров.

Для создания стратегии, нацеленной на достижение оптимального уровня обслуживания пассажиров, мы учитываем конкретные, строго оформленные факторы, которые считаются ключевыми для эффективной работы системы гражданской авиации и обеспечения высокого качества предоставляемых услуг.

Информация о уровне обслуживания пассажирских услуг и их стоимости: Уровень обслуживания обозначается как "S<sub>g</sub>", и его значение равно 6 (согласно формуле 1).

$$S = \prod_{g=1}^P S_g^{kg}, P=6 \quad (1)$$

Также у нас есть уравнение, которое описывает расходы C<sub>g</sub> в зависимости от уровня обслуживания S<sub>g</sub>, как показано в формуле 2.

$$C_g = C_{(g)} + \frac{C_1(g)}{1 - S_g}, g = \overline{1, P} \quad (2)$$

Здесь C<sub>(g)</sub> представляет условно-постоянные затраты, не зависящие от уровня обслуживания, а C<sub>1(g)</sub> - условно-переменные затраты, которые также не зависят от уровня обслуживания.

Несомненно, общие затраты на обеспечение данного уровня сервиса пассажирских услуг будут равны  $c = \sum_{g=1}^P c_g$

Поскольку S<sub>cp</sub>, величина комплексного показателя уровня сервиса пассажирских услуг известна, то на данный момент известен и показатель S<sub>gφ</sub><sup>kg</sup>.

Отсюда необходимо выработать стратегию для гражданской авиации, которая обеспечивает достижение оптимального уровня обслуживания пассажирских услуг. Это означает, что стратегия должна нацелиться на максимизацию прибыли при использовании экономически обоснованных тарифов или минимизацию убытков, если фактические тарифы равны

$$S_{opt} \rightarrow \left\{ \begin{array}{l} \Pi(S) = P_p - C_m \rightarrow \max \\ Y(S) = P_\phi - C_m \rightarrow \min \end{array} \right\} (3),$$

где Π(S), Y(S) - соответственно прибыль или убыток при данном уровне сервиса

P<sub>p</sub>, P<sub>φ</sub> - доходы гражданской авиации поступают от продажи (предоставления) пассажирских услуг при расчетных и фактических (уменьшенных) тарифах.

$C_m$ - необходимые разрешенные (минимальные) расходы для обеспечения данного уровня сервиса пассажирских услуг. Анализ зависимости  $P(S)$  позволил сделать вывод, что она может быть меньше или больше  $S_{опт}$ .

Исходя из этой стратегии, гражданская авиация должна стремиться к обеспечению наилучшего баланса между качеством предоставляемых услуг и экономической эффективностью через адекватное управление тарифами и ресурсами.

По мнению диссертанта, нет оснований предполагать, что текущая оценка конкурентоспособности авиатранспортных маршрутов в зависимости от их протяженности будет иметь какое-либо отношение к ситуации, которая может сложиться через 5-10 лет. Мы можем привести пример динамичных изменений в налоговой политике, пошлинах и тарифах, включая те, которые касаются авиационного топлива и импорта различной техники и транспортных средств.

Это подчеркивает нестабильность условий и неопределенность, с которой приходится сталкиваться в авиационной индустрии. Такие изменения в правилах и регулировании могут существенно влиять на конкурентоспособность авиатранспортных маршрутов в будущем, и поэтому необходимо учитывать этот аспект при разработке стратегий и прогнозах для долгосрочной перспективы. Сегментарный прогноз объема международных пассажирских авиаперевозок в Республике Таджикистан представлен в таблице 6.

Интегральный прогноз объема перевозок разрабатывается на основе анализа сегментированных прогнозов и учета потенциальных изменений, которые могут возникнуть на рынке авиаперевозок. Этот процесс также учитывает различные сценарии экономического развития, учитывая вариабельность ситуации. Нами используются общеизвестные прогнозы по темпам роста ВВП и ВНП как общие тенденции для прогнозирования. Для этой цели мы выделяем несколько специфических вариантов расчетов на основе различных макроэкономических прогнозов, которые определяют соответствующий сценарий прогнозирования спроса на авиаперевозки.

**Таблица 7. - Сегментарный прогноз объема международных пассажирских авиаперевозок в Республике Таджикистан, количество пассажиров\***

Маршрут, годовой темп роста	Количество полетов, в 2006 году	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025
		9,6%	9,0%	5,6%	5,6%	4,8%	4,8%	4,8%
Из Душанбе- В Душанбе	1952	392535 304223	427863 331603	451823 350173	477125 369783	603169 467469	762509 590962	963943 747078
Из Худжанда В Худжанд	791	158965 78521	173272 85588	182975 90380	193222 95442	244266 120655	308794 152529	390370 192823
И другие: Уезжающие Прибывающие	75	5963 4470	6500 4873	6864 5145	7248 5434	9163 6869	11584 8684	14644 10977
<b>Всего</b>		<b>944677</b>	<b>1029698</b>	<b>1087362</b>	<b>1148254</b>	<b>1451591</b>	<b>1835062</b>	<b>2319835</b>

*Продолжение таблицы 7.*

Маршрут, годовой темп роста	Количество полетов, в 2006 году	2007	2008	2009	2010	2015	2020	2025
		9,6%	9,0%	5,6%	5,6%	4,8%	4,8%	4,8%
Из Душанбе- В Душанбе	1952	399411 309553	441805 342409	470557 364693	500920 388224	652172 505448	843381 653639	1085102 840979
Из Худжанда В Худжанд	791	161750 79896	178918 88377	190562 94128	202858 100202	264111 130457	341545 168706	439435 217058
И другие: Уезжающие Прибывающие	75	6068 4549	6712 5031	7149 5359	7610 5705	9908 7427	12813 9604	16485 12357
<b>Всего</b>		<b>961227</b>	<b>1063252</b>	<b>1132447</b>	<b>1205518</b>	<b>1569523</b>	<b>2029688</b>	<b>2611416</b>
Из Душанбе В Душанбе	1952	391159 303157	425074 329442	448076 347269	472366 366095	593368 459874	746335 578427	939712 728298
Из Худжанда В Худжанд	791	158408 78246	172143 85030	181458 89631	191295 94490	240297 118694	302244 149293	380556 187975
И другие: Уезжающие Прибывающие	75	5942 4455	6458 4841	6807 5103	7176 5379	9014 6757	11338 8499	14276 10702
<b>Всего</b>		<b>941368</b>	<b>1022988</b>	<b>1078344</b>	<b>1136801</b>	<b>1428005</b>	<b>1796137</b>	<b>2261519</b>

\* **Источник:** рассчитано автором

Хотя долгосрочные прогнозы рынка авиаперевозок учитывают естественную динамику изменений объемов перевозок в будущем, важно отметить, что значительные различия в ключевых факторах воздействия, которые учтены в модели, требуют соответствующих изменений как в самой прогнозной модели, так и в Программе развития гражданской авиации Республики Таджикистан.

Для обеспечения разумного и обоснованного управления ресурсами парка воздушных судов, важно иметь модель прогнозирования, которая использует макродинамический подход для моделирования развития этого парка. Этот подход учитывает, как постепенно устаревает и стареет используемый парк воздушных судов, а также учитывает объем перевозок, планируемый до 2025 года. (таблица 7).

**Таблица 8. - Итоговый (интегральный) вариант прогноза перевозок на основе сегментарных прогнозов, количество пассажиров**

Тип прогноза	По сегменту рынка	2015 год	2020год	2025 год
Основной	Внутренние рынки	241818	305700	386458
	Международные рынки	1451591	1835062	2319835
Оптимистичный	Внутренние рынки	261465	338123	435032
	Международные рынки	1569523	2029688	2611416
Пессимистичный	Внутренние рынки	222172	273278	337884
	Международные рынки	1428005	1796137	2261519

**Источник:** Подготовлено автором

В свете высокой стоимости и сложности производства воздушных судов, а также фрагментацию в сотрудничестве между производителями, крайне важно провести детальную оценку общего и структурного спроса на новые самолеты. Данная оценка должна учитывать прогнозируемый рост недостаточной пропускной способности существующего авиапарка по сравнению с ожидаемыми

потребностями в перевозках, что позволит определить необходимый состав будущего авиапарка.

С учетом того, что аэропорты предоставляют свои услуги разным категориям потребителей, таким как авиакомпании, пассажиры и операторы аэропортов, оценка показателей управления аэропортами и их мониторинг должны осуществляться индивидуально, учитывая потребности каждого типа клиента. Аналогично показателям управления авиакомпаниями, показатели управления бизнес-системой аэропортов могут быть как комплексными, так и отдельными, и они должны быть адаптированы к специфике каждой группы потребителей. Разработанная система показателей управления продукцией характеризуется ее основными элементами, а именно комплексными показателями качества, обеспечением адекватности потребителей и цен (табл. 8).

**Таблица 9. - Система показателей, используемых для оценки и управления воздушным транспортом**

Группа показателей	Перечень
Безопасность транспорта	Безопасность транспорта; безопасность выполнения полетов; производственная (эксплуатационная) безопасность; авиационная безопасность; целостность (хранение) багажа, грузов и почты
Регулярность и порядок	Регулярность и точность; регулярность отправления рейсов из аэропорта (общая); точность отправления рейсов из аэропорта; регулярность обслуживания самолетов на международных рейсах; регулярность прибытия рейсов в аэропорт (управление воздушным трафиком, буксировка и др.).
Качество аэропорта и его услуг	Качество обслуживания аэропорта; качество обслуживания клиентов; удобство организации пропускных пунктов; удобство выполнения рейсов из аэропорта; качество дополнительных услуг клиентам; качество организации обслуживания пассажирских рейсов (по классам); качество организации перелетов трансферных пассажиров (по авиационным компаниям); качество организации обслуживания прибывающих пассажиров; качество организации обслуживания грузов, почты и др.
Имидж аэропорта	Уровень осведомленности целевых клиентов об аэропорте; уровень доверие клиентов в отношении имиджа аэропорта; имидж и надежность авиакомпании, выполняющей полеты; описание интернет-сайта аэропорта и др.
Нормы деятельности	Нормы буксировки и авиаперевозок (международные сообщения, инфраструктура взлетно-посадочной полосы); минимальное время коммерческого обслуживания воздушных судов; нормы аэродромных операций (очереди на буксировку, полеты и т. д.); наличие и доступность ангаров для технического обслуживания воздушных судов, оборудования и т. д.
Экономико-финансовый	Рентабельность и финансовая стабильность; конкурентоспособность продукции предприятий воздушного транспорта (аэропорта); показатели качества; добавленная потребительская стоимость; цены на услуги и др.

**Источник:** Подготовлено автором: на основе исследований

Наличие конкурентного потенциала аэропорта является основой для определения его общей конкурентоспособности на рынке. Поэтому под понятием конкурентоспособности аэропорта подразумевается наличие реальных

возможностей для обеспечения и повышения общей конкурентоспособности в течение длительного периода времени.

## **ВЫВОДЫ**

1. Воздушные перевозки осуществляются гражданской авиацией, которая имеет более широкое применение, чем другие виды транспорта. Как отрасль народного хозяйства она участвует не только в решении чисто транспортных вопросов, но и в решении некоторых специальных задач. Применяется в сфере сельского хозяйства, для тушения лесных пожаров, а также при геологоразведке, на льду в спортивных целях и т.д. Однако, вне всякого сомнения, основным назначением гражданской авиации являются перевозки пассажиров, грузов и почты воздушным транспортом преимущественно на большие расстояния, а зачастую и на межконтинентальные расстояния. Использование воздушного транспорта (за счет высокой скорости самолетов и спрямления траектории полета) по сравнению с другими видами транспорта на средних и особенно больших расстояниях обеспечивает большой выигрыш во времени, благодаря чему реализуется экономический эффект времени [3-А].

2. Воздушный транспорт относится к наукоемкому и высокотехнологичному сектору национальной экономики и является одной из перспективных и востребованных компонентов современной, мировой инфраструктуры. К основным принципам управления воздушным транспортом в современных условиях относятся следующие: транспорт является одной из важнейших отраслей экономической инфраструктуры и рассматривается государством как приоритетная отрасль, поскольку его деятельность оказывает большое влияние на экономическое развитие страны; государственное экономическое регулирование при организации рынка транспортных услуг и контроль на выхода организации на рынок, регулирование правил ценообразования, регулирование инвестиций и налогообложения в целях стимулирования развития отрасли; общий государственный контроль за правилами и технологиями работы транспорта по обеспечению безопасности транспорта и равного доступа пользователей. Учитывая эти особенности, на транспорте применяются административные (организационно-командные), экономические и социально-психологические методы управления. При этом командный метод должен умело сочетаться с экономическими и психологическими методами, обеспечивающими трудовую мотивацию, эффективность труда, социальную сплоченность, инициативность и профессионализм [1-А, 5-А].

3. Развитие гражданской авиации Республики Таджикистан и управление ею реализуется в рамках целевой Государственной программы «Развитие транспортного комплекса Республики Таджикистан на 2010-2025 годы», принятая Правительством республики в 2009. Целью транспортной стратегии является опережающее развитие транспортно-коммуникационного комплекса в соответствии с перспективной экономической стратегией государства. В результате реализации транспортной стратегии завершен переход транспортной системы на качественно новый уровень

функционирования, формируется полноценная транспортная сеть. Авиатранспортный комплекс республики интегрируется в мировую транспортную систему, а транспортная инфраструктура обновляется в соответствии с мировыми стандартами. Нормативно-правовая база и система контроля в области экологии адаптируются к мировым стандартам, что дает возможность значительно увеличить долю транзитных перевозок, что обеспечивает приток значительных средств в бюджет государства и транспортных компаний [3- А, 6-А].

4. В последние годы неуклонно растет спрос на авиаперевозки в Республике Таджикистан. Происходит техническое перевооружение отрасли новой авиационной техникой, активно набирают обороты новые технологии организации бизнеса. В целом глобализация авиатранспортной отрасли положительно влияет на авиатранспортную отрасль Республики Таджикистан. Хотя, за последние годы, наблюдается качественное обновление инфраструктуры и структуры технического оснащения и самолетов, однако по причине конкурентного уровня авиатранспортных услуг страны и доминирующего положения услуг международных авиакомпаний, деятельность отечественных компаний показывает тенденцию снижения. Происходит снижение грузо- и пассажироперевозок авиатранспортными компаниями страны в период 2015-2021 годов.

Поэтому, на современном этапе проблема повышения конкурентоспособности авиатранспортной компании страны становится весьма актуальной. Мировой опыт развития воздушного транспорта показывает, что его устойчивое развитие связано с устойчивым развитием и повышением уровня и качества национальной экономики и ее региональной экономики, внешнеэкономических и торговых связей и тенденцией развития экспорта [2- А, 8-А].

5. Ключевым объектом воздушного транспорта является аэропорт, который считается важным объектом управления воздушным транспортом. Согласно техническим определениям под термином «аэропорт» понимают комплекс сооружений, включающий аэродром, аэровокзал, другие наземные здания для приема и отправления воздушных судов, служб авиаперевозок и необходимое для этих целей оборудование. Комплекс услуг, предоставляемых аэропортами, определяется наличием различных групп потребителей этих услуг. Для каждой группы потребителей — авиакомпаний, пассажиров и операторов аэропортов — существуют разные показатели выбора аэропорта, которые следует анализировать и использовать при принятии управленческих решений.

На базе мероприятий, реализуемых на данном этапе, существуют маркетинговые методы определения потребностей и ожиданий потребителей и уровня их удовлетворенности. Четкое понимание потребностей каждой целевой группы позволяет определить потенциальные возможности по совершенствованию их ожидаемых потребностей, удовлетворение которых является основой конкурентоспособности аэропорта [6-А].

6. Наряду с развитием рыночных отношений последовательно растет финансовый потенциал авиатранспортных компаний страны. В комплексе

рыночных отношений ключевую роль играет институт договора (контракта) и билета. Так как, каждая поездка начинается с покупки билета. В настоящее время покупка билета не занимает много времени. При этом билет на самолет считается договором между авиакомпанией – перевозчиком и пассажиром. Условия договора обычно излагаются на одной из первых страниц авиабилета. Эти два названных института являются важным механизмом финансового управления и конкурентоспособности компаний. Учитывая конкуренцию, каждая авиакомпания разрабатывает политику и систему тарифов и специальных скидок, чтобы полет самолетах компании был привлекательным для пассажиров.

### **Практические рекомендации**

1. Управление авиатранспортной отраслью, как отраслью высоких технологий, входит в число сложных систем управления, поэтому в процессе совершенствования и информационного обеспечения ее управления необходимо учитывать анализ комплекса внешних факторов и условий, влияющих при реализации целей и задач управления. Современной единая информационно-аналитическая система в сфере воздушного транспорта предлагает более широкий спектр решений, чем используемые ранее программы. Создание современной динамической автоматизированной информационной системы (ИИ) позволяет не только действовать в области аналитической обработки, но и реализовывать управленческие решения на основе собранной информации по основному направлению управленческой деятельности [5-А].

2. В диссертации обоснованы предложения по созданию и внедрению централизованной информационной системы и централизованной информационной системы мониторинга использования аэропортовых ресурсов «Аэропорт» в центральных аэропортах города Душанбе, что обеспечит условия для повышения эффективности принятия координированных решений по обеспечению прибытия и отбытия людей. Централизованное ИС «Аэропорт» представляет собой комплексное решение, предназначенное для поддержки производственных, технологических и финансовых процессов компании. Создание данной системы осуществляется с учетом требований таджикских и международных нормативных документов (ИКАО, ИАТА), рекомендаций и правил, регулирующих деятельность аэропортов в сфере воздушного транспорта и организации воздушного движения [6-А].

3. Учитывая важность развития транспортной системы республики, в том числе воздушного транспорта, в контексте реализации стратегии перехода Республики Таджикистан на инновационные направления развития, обоснована необходимость перехода к комплексному подходу формирования стратегической системы управления воздушным транспортом. Обеспечение инновационного развития и перехода к стратегическому управлению авиатранспортными компаниями требует, прежде всего, развития стратегического информационно-аналитического инструментария. Классифицированы уровни, имеющиеся в ИС, в целях организации стратегического управления воздушным транспортом [3-А].

4. С учетом выявления аэропортовой продукции, а также основных категорий ее потребителей, к которым относятся авиакомпании, пассажиры и операторы аэропортов, можно сделать вывод, что классификация информации и оценка перечня показателей управления аэропортами и их мониторинга должна проводиться отдельно в зависимости от типа клиентов. В связи с этим в диссертации разработана система показателей продуктового менеджмента, основными элементами которой являются комплексные показатели качества, уровня удовлетворенности потребителей и цены, которая выступает относительно новым информационно-аналитическим инструментом [6-А].

#### **ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА**

##### **А) Статьи, опубликованные в научных журналах, рекомендованных ВАК при Президенте Республики Таджикистан:**

[1-А]. Давлатов Б.Ш. Теоретико-методологические предпосылки обеспечения регионального развития перевозок [Текст] / Б.Ш. Давлатов // Паёми Донишгоҳи миллии Тоҷикистон, бахши илмҳои иҷтимоӣ-иқтисодӣ ва ҷамъиятӣ. - 2019. - № 10. – С. 244-248. ISSN 2413-5151.

[2-А]. Давлатов Б.Ш. Заминаҳои созмонёбии сохторҳои квазибозорӣ дар системаҳои ҳамлунақли ҳавоии мусофирон дар Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / К.О. Бобоев, Б.Ш. Давлатов // Иқтисодиёти Тоҷикистон Институти иқтисодиёт ва демографияи АМИТ. - 2020. - № 4(2). - С. 133-140. ISSN 2310-3957.

[3-А]. Давлатов Б.Ш. Рушди нақлиёти ҳавоии кишвар дар шароити глобализатсия [Матн] / Б.Ш. Давлатов // Паёми ДДТТ. - 2022. - № 4(2). - С. 64-70. ISSN 2308-054X.

[4-А]. Давлатов Б.Ш. Аҳамияти технологияи шабакавӣ дар рушди туризми Ҷумҳурии Тоҷикистон [Матн] / М.Н. Нусратзода, Б.Ш. Давлатов // Паёми ДДТТ. - 2023. - № 2(1) 46. – С. 59-67. ISSN 2308-054

##### **Б) В других изданиях:**

[5-А]. Давлатов Б.Ш. Муҳтаво ва механизмҳои идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоӣ дар минтақаҳои кишвар [Матн] / Б.Ш. Давлатов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: Вазъи муосири рушди индустриалӣ-инноватсионии минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди онҳо ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2021. – Душанбе, 2021. – С. 76-80.

[6-А]. Давлатов Б.Ш. Инфрасохтори нақлиёти кишвар – омили рушди комплекси нақлиёти Тоҷикистон [Матн] / Б.Ш. Давлатов // конференсияи илмӣ-амалии ҷумҳуриявӣ дар мавзӯи: комплекси нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дурнамои рушди он ИИД АМИТ, аз 30 ноябри соли 2022. – Душанбе, 2022. – С. 138-144.

[7-А]. Давлатов Б.Ш. Предпосылки к формированию квазирыночных структур в системе пассажирских воздушных перевозок // Давлатов Б.Ш., Шералиев А.К. Материалы международной научно практической



конференции ЭТ.ПЭ,ЭИВИЭ посвященной 30-летию независимости РТ и 100 летию плпнп ГОЭЛРО. – Душанбе, 2021. – С. 298-304.

[8-А]. Давлатов, Б. Ш. Теоретические основы развития воздушного транспорта в Республике Таджикистан [Текст] / Б. Ш. Давлатов // Научно-практическое конференция. Флагман науки. – 2023. – № 6(6). – С. 399-408.

## АННОТАТСИЯ

ба автореферати диссертатсияи Давлатов Бахтовар Шамсуллоевич дар мавзӯи: «Такмили инструментҳои иттилоотиву таҳлилии идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон» аз рӯи ихтисос: 08.00.06 - иқтисодиёт ва идоракунии тибқи самтҳои фаъолият (08.00.06.04 - ташкил ва идоракунии корхонаҳо, низомҳо ва комплексҳо) барои дарёфти дараҷаи илмӣ номзоди илмҳои иқтисодӣ

**Калимаҳои калидӣ:** ҳавопаймо, ташкили ҳамлу нақли ҳавоӣ, муносибатҳои стратегӣ, мусофир, авиатсияи граждони, фурудгоҳҳои байналмилалӣ, инструментҳои иттилоотиву таҳлилий.

Мақсади таҳқиқоти диссертатсионӣ аз коркарди асосҳо ва заминаҳои назариявӣ амалии мукамалгардонии инструментҳои иттилоотиву таҳлилии низоми идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон дар марҳилаи нави рушди мамлакат иборат мебошад.

Дар низоми нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон нақлиёти ҳавоӣ яке аз шаклҳои асосии нақлиёти мусофирбарӣ ба ҳисоб рафта аз рӯи ҳаҷми ҳамлу нақли мусофирон ҷойи сеюмро ишғол менамояд.

Дар диссертатсия аҳамияти махсус ба арзёбии ҳолати идоракунии фаъолияти фурудгоҳҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон ва низоми иттилоотии он дода шудааст. Муаллиф масоили таҷдиди сохтори нақлиёти ҳавоӣ ва паёмадҳои он барои соҳа барраси шуда, вазъ ва дурнамоҳои рушди низоми мусофиркашонӣ тавасути нақлиёти ҳавоӣ, инчунин масъалаҳои ҳамроҳангкунии дохили соҳавии субектҳои бозор ва стратегияи ташкили рушди низоми мусофиркашонӣҳои ҳавоӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон мавриди омӯзиш қарор додааст.

Инчунин аз ҷониби муаллиф дар таҳқиқоти диссертатсионӣ самтҳои асосии такмили инструментҳои системаи иттилоотиву таҳлилии идоракунии соҳаи нақлиёти ҳавоии Тоҷикистон мавриди таҳлил қарор гирифтааст. Вобаста ба ин аз ҷониби муаллиф панҷ сатҳҳои стратегӣ ҷудо карда шудааст, ки барои такмили системаи стратегияи идоракунии нақлиёт хело зарур ҳисобида мешавад.

Ҳамчун механизми рушди соҳа аз ҷониби муаллиф барои таҳияи стратегияи рақобатӣ барои ҳар як воҳиди тиҷоратӣ дар портфели сохтори ҳамгирошудаи нақлиёти ҳавоӣ як чанд инструментҳо пешниҳод гардидааст, ки самаранокии стратегияи мазкурро афзун мегардонад.

Боиси қайд аст, ки алалхусус барои пешбурди идоракунии нақлиёти ҳавоии Ҷумҳурии Тоҷикистон модели интихоби стратегияи дарёфти сатҳи оқилонаи сервиси хизматрасониҳои мусофирӣ шароити расмишудаи амалкарди хуби низоми авиатсияи гражданиро аз нуқтаи назари сифати хизматрасониҳои он истифода шудааст.

## АННОТАЦИЯ

**на автореферат диссертации Давлатова Бахтовара Шамсуллоевича на тему: «Совершенствование информационно - аналитических инструментов управления воздушным транспортом Республики Таджикистан» по специальности 08.00.06 - экономика и управление по направлениям деятельности (08.00.06.04 - Организация и управление предприятиями, системами и комплексами) на соискание ученой степени кандидата экономических наук.**

**Ключевые слова:** самолет, организация авиаперевозок, стратегические подходы, пассажир, информационно-аналитические инструменты.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке основных положений и теоретико-практических основ совершенствования информационно-аналитического инструментария системы управления воздушным транспортом Республики Таджикистан на новом этапе развития республики.

В транспортной системе Республики Таджикистан воздушный транспорт является одним из основных видов пассажирских перевозок и занимает третье место по объёму пассажирских перевозок.

В диссертации особое значение уделяется оценке управления аэропортами Республики Таджикистан и их информационной системы. Автором рассмотрены вопросы реструктуризации воздушного транспорта и ее последствия для отрасли, изучены состояние и перспективы развития системы пассажирских перевозок, посредством воздушного транспорта, а также проблемы внутриотраслевой координации субъектов рынка и стратегия развития системы воздушного пассажирского транспорта Республики Таджикистан.

Далее в диссертационном исследовании автором проанализированы основные направления совершенствования инструментов информационно-аналитической системы управления воздушным транспортом Таджикистана. В связи с этим, автор выделил пять стратегических уровней, которые считаются весьма необходимыми для совершенствования системы стратегического управления транспортом.

В качестве механизма развития отрасли автором предложены ряд инструментов разработки конкурентной стратегии для каждой бизнес-единицы в портфеле интегрированной структуры воздушного транспорта, которые повышают эффективность данной стратегии.

Следует отметить, что для эффективности управления воздушным транспортом Республики Таджикистан использована модель выбора стратегии поиска рационального сервиса обслуживания пассажиров, формальных условий для нормального функционирования гражданской авиации и качества обслуживания.

## ANNOTATION

**for the abstract of the dissertation of Davlatov Bakhtovar Shamsulloevich on the topic: “Improving information and analytical tools for managing air transport of the Republic of Tajikistan” in the specialty 08.00.06 - economics and management in areas of activity (08.00.06.04 - Organization and management of enterprises, systems and complexes) for a scientific degree degree of candidate of economic sciences.**

**Key words:** airplane, organization of air transportation, strategic approaches, passenger, information and analytical tools.

The purpose of the dissertation research is to develop the main provisions and theoretical and practical foundations for improving the information and analytical tools of the air transport management system of the Republic of Tajikistan at a new stage of development of the republic.

In the transport system of the Republic of Tajikistan, air transport is one of the main types of passenger transportation and ranks third in terms of passenger traffic.

The dissertation places particular emphasis on assessing the management of airports in the Republic of Tajikistan and their information system. The author examined the issues of air transport restructuring and its consequences for the industry, studied the state and prospects for the development of the passenger transportation system through air transport, as well as the problems of intra-industry coordination of market entities and the development strategy of the air passenger transport system of the Republic of Tajikistan.

Further, in the dissertation research, the author analyzed the main directions for improving the tools of the information and analytical system for air transport management in Tajikistan. In this regard, the author has identified five strategic levels, which are considered very necessary for improving the strategic transport management system.

As a mechanism for industry development, the author proposed a number of tools for developing a competitive strategy for each business unit in the portfolio of an integrated air transport structure, which increase the effectiveness of this strategy.

It should be noted that for the efficiency of air transport management of the Republic of Tajikistan, a model was used to select a strategy for searching for a rational passenger service, formal conditions for the normal functioning of civil aviation and quality of service.