

**ТАДЖИКСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ФИНАНСОВО-  
ЭКОНОМИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ**

УДК 338.46: 001.895

*На правах рукописи*

**ШОДИЕВ ФИРДАВС ТОШМАМатович**

**ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ИННОВАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА  
ПРЕДПРИЯТИЙ СФЕРЫ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ  
(на материалах пассажирских автотранспортных предприятий  
Республики Таджикистан)**

Специальность: 08.00.05 – Экономика и управление народным  
хозяйством: экономика, организация управления предприятиями,  
отраслями, комплексами (управление инновациями)

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

**Душанбе 2021**

Диссертация выполнена на кафедре экономики предприятий и предпринимательства Таджикского государственного финансово-экономического университета

**Научный руководитель:**

**Ходжаев Парвиз Давронович**

доктор экономических наук, доцент, профессор кафедры мировой экономики и международных отношений Таджикского государственного университета коммерции

**Официальные оппоненты:**

**Бобоев Олимджон**

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

**Самандаров Искандар Хусейнович**

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

**Оппонирующая организация:**

Технологический университет Таджикистана

Повторная защита диссертации состоится 8 января 2022 года 13<sup>00</sup> часов на заседании диссертационного совета 6D.KOA-029 при Российско-Таджикском (Славянском) университете по адресу: 734025, Республики Таджикистан, г. Душанбе, ул. Мирзо Турсун-заде 30.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Российско-Таджикского (славянского) университета. Полный текст диссертации размещен на официальном сайте Российско-Таджикского (Славянского) университета: [www.rtsu.tj](http://www.rtsu.tj)

Автореферат разослан « \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 года.

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

**Раджабова И.Р.**

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы диссертационного исследования.** Инновационный путь развития страны считается основным курсом государственной политики Республики Таджикистан. В послании Лидера нации, основоположника мира и национального единства, Президента Республики Таджикистана<sup>1</sup> Эмомали Рахмона в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г. среди важных направлений политики реформирования реального сектора экономики выделяются инновационные меры, и указывается: «...мы предусматриваем дальнейшее устойчивое развитие страны в индустриальной и инновационной форме, стремимся к повышению эффективности использования ресурсов и возможностей во всех сферах социально-экономической жизни и уже осуществляем отдельные меры для недопущения уязвимости национальной экономики страны в долгосрочный период». Инновации в нынешних условиях охватывает наряду с научно-техническими достижениями, и применение новых форм предпринимательской деятельности, высококачественных товаров и услуг.

Переход национальной экономики на инновационный путь развития предусматривает отдельные требования, характеризующие процессы внедрения современных информационно-коммуникационных технологий, ужесточения конкуренции на рынке товаров и услуг. Вместе с тем, регулирование инновационного процесса осуществляется республиканскими и местными органами исполнительной власти посредством реализации стратегических приоритетов развития экономики страны.

Особенности экономики Республики Таджикистан оцениваются качественными различиями уровней экономического развития сегментов экономики, предусматривают разработку собственной модели перехода отраслей национальной экономики на инновационный путь.

В условиях формирования и развития рыночных отношений сфера услуг играет ключевую роль в полном и своевременном удовлетворении потребностей общества и жителей. По мере насыщения рынка товарами и услугами, формирования инновационной экономики, появляются новые виды деятельности, и это способствует увеличению спроса на услуги и повышению их качества. Для решения данных задач следует использовать инновационные подходы, инструменты и механизмы по совершенствованию системы управления данной сферы.

Одним из важных отраслей сферы услуг является сфера транспортных услуг, включающая рынок услуг пассажирского автомобильного транспорта.

Рынок услуг пассажирского транспорта в настоящее время должен проводить эффективную инновационную политику по разработке и внедрению НТД, которые позволили бы вывести автомобильный транспорт на качественно новый уровень развития.

---

<sup>1</sup>[www.president.tj](http://www.president.tj) Послание Президента Республики Таджикистан в Маджлиси Оли Республики Таджикистан от 20 января 2016 г.

Коренные изменения, происходящие в Республике Таджикистан, непосредственно связаны с развитием пассажирского автомобильного транспорта, который способствует развитию связей, функционированию отраслей экономики, удовлетворению спроса населения в транспортных услугах, решению многих социально-экономических проблем.

Все это становится возможным путем эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

Однако в настоящее время имеется много проблем, связанных с отсутствием исследований по оценке и эффективному использованию инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий (ПАТП). Таким образом, актуальность выбранной темы диссертационного исследования обусловлена необходимостью разработки теоретико-методического инструментария оценки условий, ресурсов и факторов развития инновационного потенциала ПАТП, что позволит определить стратегические приоритеты на республиканском и местном уровнях.

**Степень изученности и разработанности темы исследования.** В нынешних условиях инновационный потенциал трактуется как важная составляющая теории и практики управления, привлекает внимание многих отечественных и зарубежных исследователей.

Теоретико-методологические основы исследования влияния инноваций, инновационной деятельности на экономическое развитие страны представлены в трудах зарубежных исследователей: П. Друкера, С. Менделя, Э. Мэнсфилда, М. Портера, Ф. Никсона, Б. Санто, Х. Риггса, И. Шумпетера; Б. Твисса, и др.; российских ученых: С. Глазьева, Л.А. Баева, А.Г. Гранберга, С. Ильдеменова, С. Ильенкова, П. Завлина, Г.Б. Клейнера, Н.Д. Кондратьев, А. Казанцева, Е. Олейникова, А. Пригожина, Д. Львова, А.А. Трифилова, Р. Фатхутдинова, А. Харина, Э. Уткина, и др.; и отечественных ученых: С. Дж. Комилова, Г. Джурабаева, Р.К. Раджабова, М.К. Файзуллоа, П.Д. Ходжаева и др.

Теоретические и прикладные основы анализа сущности инновационного потенциала получили развитие в работах М. Бендикова, И. Афонина, В. Гончарова, Л. Бляхмана, Г. Доброва, М. Данько, Г. Жиц, С. Ермасова, И. Кладченко, Д. Ильясова, С. Дж. Комилова, Д. Кокурина, А. Когута, С. Кравченко, Р. Лиценера, Б. Лисина, В. Медынского, Ф. Меерсона, А. Румянцева, Р.К. Раджабова, Д. Сахала, А. Савельева, М.К. Файзуллоа, В. Фридлянова, Г. Унтура, А. Ходыкина, П.Д. Ходжаева и др.

Проблеме формирования инновационного потенциала, а также оценке влияния трансформационных и трансакционных факторов на его развитие посвящены работы В. Горфинкеля, В. Винокурова, М. О. Иншакова, С. Дж. Комилова, Ю. Максимова, О. Московина, В. Переходова, В. Монастырского, В. Садкова, В. Сенчагова, Р.К. Раджабова, Т. Штерцера, А. Рауфи, М.К. Файзуллоа, П.Д. Ходжаева и др.

Однако решение некоторых вопросов этой проблемы требуют проведения специального исследования.

В проведенном исследовании почти неизученными остаются проблемы эффективного использования инновационного потенциала ПАТП,

учитывающие как особенности территорий, так и особенности их инфраобеспечения и поэтому эти разработки актуальны в разрезе территориальных образований. Многие теоретические, методологические и методические аспекты проблемы оказания пассажирских автотранспортных услуг в целом и применительно к Республике Таджикистан, недостаточно изучены и требуют научного осмысления и исследования.

В условиях формирующихся рыночных отношений особенно малоизученным в исследованиях являются организационно - экономические аспекты эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий. Эти разработки особенно необходимы в разрезе конкретных территорий, так как именно здесь они приобретают особый характер при увязке развития экономики, а также транспортной системы. Всё вышеизложенное определяет актуальность диссертационного исследования, теоретическую, методологическую и практическую значимость работы.

**Теоретической и методологической базой** диссертации явились современные экономические учения, влияние экономических процессов на осуществление хозяйственных реформ, разработанные в трудах отечественных и зарубежных исследователей, нормативно - правовые акты органов исполнительной власти, Законы и законодательные акты, Указы, приказы, распоряжения Президента Республики Таджикистан, Постановления Маджлиси Оли и Правительства Республики Таджикистан, и другие нормативно-законодательные акты.

### **Общая характеристика исследования**

**Цель исследования.** Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и уточнение методических основ использования инновационного потенциала ПАТП, концептуальные положения их развития и пути повышения экономической эффективности транспортного обслуживания в условиях формирующихся рыночных отношений.

**Объектом исследования** является сеть пассажирских автотранспортных предприятий и использование их инновационного потенциала в условиях рыночной экономики.

**Предметом исследования** являются экономические отношения, складывающиеся в процессе формирования и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в системе сферы услуг национальной экономики.

**Задачи исследования.** Поставленная цель предопределила необходимость решения следующих задач:

- исследовать особенности и роль инноваций в экономическом развитии пассажирских автотранспортных предприятий; определить экономическое содержание и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также уточнить методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;

- проанализировать современное состояние и развитие сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обосновать пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях углубления рыночных отношений;
- изучить факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, а также провести оценку инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях Республики Таджикистан;
- разработать экономико-математическую модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране и в разрезе областей;
- исследовать особенности внедрения инновационных технологий в процесс оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции;
- обосновать основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

**Методы исследования.** В процессе исследования применялись методы экспертных оценок, логического и корреляционно-регрессионного анализа, индукции и дедукции.

**Область исследования.** Диссертация выполнена в соответствии со следующими разделами Паспорта номенклатуры специальностей ВАК при Президенте Республики Таджикистан по специальности 08.00.05 - Экономика и управление народным хозяйством: 2.1. Развитие теоретических и методологических положений инновационной деятельности; совершенствование форм и способов исследования инновационных процессов в экономических системах; 2.2. Разработка методологии и методов оценки, анализа, моделирования и прогнозирования инновационной деятельности в экономических системах; 2.5. Особенности создания и исследования национальных инновационных систем: принципы построения и развития, структуры и функции, оценка эффективности; 2.9. Оценка инновационного потенциала экономических систем; 2.10. Оценка инновационной активности хозяйствующих субъектов в целях обеспечения их устойчивого экономического развития и роста стоимости.

**Этапы исследования.** Диссертационная работа выполнена в период 2004-2019 гг.

**Основная информационная и экспериментальная база исследования.** Диссертационная работа выполнена на кафедре экономики и управления Таджикского государственного финансово-экономического университета. При проведении диссертационного исследования использованы результаты различных научных разработок и методик, а также материалы и отчеты Агентства по статистике при Президенте Республики Таджикистан, Министерства транспорта Республики Таджикистан, Института экономики и демографии Академии наук Республики Таджикистан, Центра стратегических

исследований при Президенте Республики Таджикистан и других ведомственных и отраслевых НИИ.

**Достоверность результатов исследований** подтверждается экспериментами, достоверностью данных, достаточным объемом материала исследования, статистической обработкой результатов исследования и публикациями. Выводы и рекомендации основаны на научном анализе результатов теоретических и экспериментальных исследований. Результаты диссертационного исследования использованы при обосновании концептуальных положений и программы развития транспортной системы Республики Таджикистан на период 2025 г.

**Научная новизна исследования:**

- уточнены теоретико-методические подходы к определению экономического содержания инноваций и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;

- дана оценка современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обоснованы пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, выявлены узкие места в транспортном обслуживании населения в условиях углубления рыночных отношений;

- выявлены факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан;

- разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года;

- предложены инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода и внедрения инновационных автоматизированных систем организации и управления пассажирским автомобильным транспортом;

- обоснованы и разработаны основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала ПАТП в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Теоретическая значимость исследования** заключается в том, что теоретические, методологические положения, выводы и рекомендации, представленные в диссертации, могут быть использованы в процессе оценки эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы автотранспортных услуг.

**Практическая значимость** проведенного исследования состоит в решении проблемы эффективного использования инновационного потенциала в разных аспектах планирования и управления. Важное значение имеет применение предложенных методических основ анализа и синтеза, оценка современного состояния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала сферы услуг, а также выбора приоритетных направлений развития и эффективного использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях развития рыночных отношений.

**Основные положения исследования, выносимые на защиту:**

- уточнены теоретико-методические подходы к определению экономического содержания инноваций и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также методических положений оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений;

- дана оценка современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обоснованы пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, выявлены узкие места в транспортном обслуживании населения в условиях углубления рыночных отношений;

- выявлены факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан;

- разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года;

- предложены инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода и внедрения инновационных автоматизированных систем организации и управления пассажирским автомобильным транспортом;

- обоснованы и разработаны основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала ПАТП в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Личный вклад соискателя.** Все этапы реализации плана диссертационной работы, такие как разработка темы, ее обоснование и актуальность, цель и задачи работы, проводились при непосредственном участии автора. Автор на основе совершенствования методики оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий внес существенный вклад в выявлении факторов,

характеризующих уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан, разработке и реализации экономико-математической модели влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, обосновании и разработке основных направлений развития и эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты проведенного исследования докладывались на научно-практических конференциях в Таджикском государственном финансово-экономическом университете (2007–2019 гг.), Таджикском государственном университете коммерции (2007-2019 гг.), Таджикском национальном университете (2007-2019 гг.), Институте туризма, предпринимательства и сервиса Таджикистана(2007-2019гг.), а также на научных конференциях молодых ученых Таджикистана (2007-2019 гг.).

Разработанные методические и практические рекомендаций могут быть применены автотранспортными предприятиями различных форм собственности, местными органами исполнительной власти и самоуправления при развитии и функционировании автотранспортной системы.

Основные положения и результаты исследования внедрены в автотранспортные предпринимательские структуры города Душанбе Республики Таджикистан (справка № 2433 от 28.11.2019 г. о внедрении результатов исследования).

Теоретические, методические положения диссертационного исследования нашли своё отражение и используются в учебном процессе при разработке учебных программ, учебных пособий и текстов лекций по дисциплинам «Экономика предприятия», «Логистика», «Инновационный менеджмент», «Стратегический менеджмент», «Стратегический маркетинг», «Организация и управление сферы услуг» для студентов экономических специальностей (справка №.1052/04 от 11.11.2019 г. о внедрении результатов исследования).

**Публикации результатов диссертации.** Основные положения диссертационного исследования опубликованы в 11 научных работах общим объемом авторского текста 4,56 п.л. в том числе 5 статей в рецензируемых изданиях ВАК при Президенте Республики Таджикистан.

**Структура и объем диссертации.** Диссертация состоит из введения, трех глав, выводы, списка использованных литературных источников и приложения. Объем работы составляет 166 листов, в том числе 4 рисунка и 27 таблиц. Библиография диссертационной работы составляет 256 наименований.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**Во введении** обоснована актуальность и степень разработанности темы, цель и задачи, объект и предмет исследования, теоретические и методические основы, информационная база, достоверность и обоснованность результатов исследования, научная новизна и практическая значимость, апробация результатов работы, публикации и структура диссертации.

**В первой главе «Теоретико-методические основы исследования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в условиях рынка»** изучены теоретические подходы к исследованию инновации в сфере транспортных услуг, раскрыто экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, выявлены методические положения оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий.

В современных условиях инновационный потенциал сферы услуг в целом наращивается финансированием из государственного бюджета. Большая часть финансовых средств, выделяемых из государственного бюджета сосредоточено на развитие научно-исследовательских центров. Вместе с тем, для отдельных сфер экономики, нужны государственные расходы на фундаментальные исследования, способствующие повышению качества ресурсов.

В диссертации автор считает, что инновация – это конечный результат научной деятельности, применение которого влечет за собой существенные экономические преобразования в производстве, могут принести дополнительный доход и способствовать развитию социально-экономических отношений в условиях НТП и формированию инновационной экономики.

Автор считает, что инновационное развитие обеспечивается следующими мероприятиями в сфере услуг: ужесточение факторов интенсивного экономического роста сферы услуг, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики; ключевое значение науки в создании и применении инновационных услуг в сферах национальной экономики, отвечающих требованиям современного рынка; сокращение сроков службы, обновления техники и технологий, повышением технической оснащенности предприятий сферы услуг; специфика особенности НТП, выражающейся в неопределенности результатов и наличии риска; увеличение затрат и снижение финансовых показателей предприятий сферы услуг при освоении новой продукции; быстрое физическое и моральный износ оборудования.

В диссертации автор отмечает, что институциональная среда считается важным фактором развития инновационного предпринимательства в сфере услуг, которая регулируется государством. В нынешних условиях в нашей стране различают следующие факторы препятствующие развитию инновационного предпринимательства в сфере услуг: несовершенство законодательной базы относительно мотивации инновационного предпринимательства в сфере услуг; присутствие больших административных и бюрократических препятствий; отсутствие своевременного доступа частных инновационных предпринимательских структур к отдельным ресурсам;

отсутствие налогового стимулирования инновационного предпринимательства в сфере услуг; несовершенство законодательства относительно защиты интересов частных инновационных предпринимательских структур; неэффективное функционирование рынка инновационных товаров, услуг и др.

В диссертации, поддерживая мнение различных ученых<sup>2</sup>, предложена классификация инноваций (рис. 1). Кроме того, автором предложена классификация инноваций по уровню новизны (рис. 2).



**Рисунок 1** - Предлагаемая классификация инноваций (составлено автором)

Вместе с тем, актуальными считаются крупномасштабные научно-технические, структурные изменения в отраслях сферы услуг, имеющие важнейшее значение для дальнейшего развития национальной экономики. В современных условиях проблемы взаимодействия и взаимопроникновения процессов инновационного развития различных сфер экономики актуальны. Следует отметить, что важным фактором обеспечения конкурентоспособности

<sup>2</sup> Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.11; Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

услуг в нынешних условиях считается инновационная деятельность, позволяющая перейти к инновационному типу экономического развития.



**Рисунок 2** - Классификация инноваций по уровню новизны (составлено автором)

В диссертации автор отмечает, что, инновационный потенциал - это способность системы к трансформации фактического порядка вещей в новое состояние с целью удовлетворения существующих или вновь возникающих потребностей. При этом эффективное использование инновационного потенциала предприятий сферы услуг делает возможным переход от скрытой возможности к явной реальности, т.е. из одного состояния в другое.



**Рисунок 3** - Структура инновационного потенциала предприятий сферы услуг (предложено автором)

Следует отметить, что сущность и содержание определенного объекта раскрывается в полной мере посредством уточнения его структуры, что требует изучения основных ее составляющих. Структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг образуют ресурсная, внутренняя и результативная составляющие (рис. 3).

Следовательно, можно отметить, что оценка содержания инновационного потенциала предприятий сферы услуг считается сложной и многоаспектной проблемой. Полученные результаты считаются основой для характеристики инновационного потенциала предприятий как объекта управления в нынешних условиях.

В диссертации, поддерживая мнения различных ученых<sup>3</sup>, автором выделены следующие возможные типы инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий (табл. 1).

Таблица 1

Типы инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий

Источники покрытия затрат и показатель инновационного потенциала	Краткая характеристика типа инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий	Рекомендуемая стратегия инновационного развития
Высокие инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий		
Собственные средства $S = (1,1,1)$	Высокая обеспеченность собственными ресурсами. Реализация стратегий инновационного развития пассажирских автотранспортных предприятий осуществляется без привлечения финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий	Лидер–освоение новых технологий
Средние инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий		
Собственные средства плюс долгосрочные кредиты $S = (0,1,1)$	Нормальная финансовая обеспеченность сферы услуг необходимыми ресурсами. Для эффективного внедрения новых технологий следует применять частичное привлечение финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий	Последователь или лидер–освоение новых или улучшающих технологий
Низкие инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий		
Собственные средства плюс долгосрочные и краткосрочные кредиты и займы $S = (0,0,1)$	Удовлетворительная финансовая поддержка текущих запасов и затрат. Для реализации стратегий инновационного развития необходимо привлечение больших финансовых средств для пассажирских автотранспортных предприятий.	Последователь–освоение улучшающих технологий
Нулевые инновационные возможности пассажирских автотранспортных предприятий		
$S = (0,0,0)$	Дефицит или отсутствие источников формирования затрат.	–

**Источник:** предложено автором

В целом, проведенная оценка инновационного потенциала предприятий сферы услуг дает возможность, оценить финансовую устойчивость предприятия сферы транспортных услуг, выявить тип инновационного

<sup>3</sup> Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.11; Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

потенциала, выбрать направление инновационного развития предприятия сферы транспортных услуг.

**Во второй главе «Современное состояние и использование инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан»** проведен анализ современного состояния и развития сферы транспортных услуг, выявлены факторы, характеризующие уровень использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

В диссертации отмечено, что главным составляющим повышения уровня развития национальной экономики считается устойчивый рост пассажирских перевозок. Наряду со своевременным удовлетворением потребностей жителей в автотранспортных услугах необходимо обеспечить их качественный уровень. В транспортной системе страны центральное место занимает пассажирский автомобильный транспорт, который способствует не только непрерывному росту экономики, но и решению различных социально-экономических задач.

Проведенное исследование показало, что большая часть (95.6 %) перевозок пассажиров осуществляется посредством автобусов. В настоящее время пассажирский автопарк страны охватывают автобусы и легковые автомобили. Анализ показывает, что легковые автомобили (73.6%) занимают ведущее место в структуре автопарка, а доля автобусов - 26.4 %.

Автор считает, что в структуре автобусного парка доминирующее положение занимают автобусы вместимостью до 32 мест и их доля составляет 62.4 %. Важное место отводится анализу структуры автопарка по виду применяемого топлива. Проведённое исследование показало, что в структуре автопарка страны ведущее положение занимают автобусы, работающие на дизельном топливе, и их доля составляет 58.9%. В структуре легкового автопарка доминирующее положение занимают автомобили, работающие на бензине, и их доля составляет 74.9%. Выявлено, что 95.1% легковых автомобилей являются негосударственными, а всего лишь 4.9% - государственными. Анализ показал, что легковыми таксомоторами осваивается 5.3 % объема пассажирских перевозок. В перспективе возрастает значение частных легковых автомобилей. Вместе с тем, развитие пассажирского автотранспорта существенным образом зависит от возраста автомобилей. Проведенное исследование показывает, что доля автобусов возраста более 13 лет составляет 41.5 %.

Следует отметить, что с переходом к рынку развивается автотранспорт частных предпринимателей (АТЧП). Автотранспорт частных предпринимателей играет ключевую роль в процессе оказания автотранспортных услуг. Проведенный анализ показывает, что в общем объеме перевозок ведущее положение занимают АТЧП и его доля составляет 54.6 %, а в общем пассажирообороте преобладает АТОП, и его доля составляет 55.8%. В нынешних условиях в частном секторе нашей стране насчитывается 408,9 тыс. единиц легковых автомобилей и 12,6 тыс. единиц автобусов.

В диссертации автор считает, что в нашей стране должна быть разработана государственная целевая программа перспективного развития автомобильного транспорта. По мнению автора, автотранспортная политика в нынешних условиях должна быть направлена на своевременное решение задач: совершенствование деятельности автотранспортной системы на основе собственного и привлеченного финансового обеспечения; стимулирование высококачественных автотранспортных услуг по доступным ценам; снижение уровня экологической безопасности в городах страны; экономия энергии и топлива на пассажирских автотранспортных предприятиях; совершенствование механизма государственного регулирования деятельности автотранспорта с учетом лицензирования их деятельности; создание биржи автотранспортных услуг в нынешних условиях. Своевременная реализация данной программы дает возможность решить проблемы автотранспорта, с учетом удовлетворения потребности жителей в автотранспортных услугах, обеспечить эффективное функционирование разных форм собственности на пассажирском автотранспорте.

Важно отметить, что деятельность предприятий сферы услуг чрезмерно сложна. Сфера услуг - это система экономических процессов, характеризующихся системой параметров, которые зависят от многих факторов. Полное изучение данных факторов, дает возможность правильно оценить деятельность предприятий сферы услуг, определить и эффективно использовать резервы роста их экономического потенциала. Вместе с тем, факторы взаимосвязаны между собой, позитивно и негативно влияют на результаты хозяйственной деятельности предприятий сферы услуг.

Автор считает, что исследование факторов развития инновационного потенциала предприятий сферы услуг, позволяет прийти к следующим выводам: 1. Инновационное развитие предприятий сферы услуг характеризуется состоянием процесса передачи знаний в практику и ее инновационным потенциалом. Инновационный потенциал предприятий сферы услуг - это комплекс мер, оценивающих готовность и результативность предприятий сферы услуг. 2. Основу инновационного потенциала предприятий сферы услуг отражают факторы формирования, готовности и результативности инновационного потенциала сферы услуг. Факторы формирования инновационного потенциала сферы услуг представляет собой ресурсную составляющую, которая охватывает научную, кадровую, технико-технологическую и финансовую составляющие. Факторы готовности инновационного потенциала сферы услуг - это готовность предприятий сферы услуг осуществлять инновационную деятельность, которая охватывает информационную, институциональную, организационную составляющие. Факторы результативности инновационного потенциала сферы услуг характеризует инновационный потенциал как результат инновационной деятельности в предприятиях сферы услуг.

В настоящее время ведущее положение на рынке пассажирских автотранспортных услуг занимают пассажирские автотранспортные предприятия (ПАТП). В связи с этим, считаем целесообразным применение

методики интегральной конкурентоспособности пассажирских автотранспортных предприятий, которая поможет руководству предприятий оценить их позиции и разработать дальнейшую стратегию развития на рынке транспортных услуг Республики Таджикистан. Данная информация может быть полезна и потенциальным инвесторам, так как служит индикатором инвестиционной привлекательности.

Результаты расчетов частных потенциалов ПАТП представлены в табл. 2.

Таблица 2

Результаты расчетов частных потенциалов пассажирских автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан

Регион	ПАТП	Сравнительные числовые оценки разных видов потенциала ПАТП				
		Потенциал бизнес-процессов	Управленческий потенциал	Финансовый потенциал	Трудовой потенциал	Инновационный потенциал
г. Душанбе	ОАО «Саманд»	0,982	0,817	0,928	0,889	0,818
	АООТ «Сорбон»	0,833	0,878	0,816	0,848	0,858
	ООО «Икарус»	0,891	0,848	0,998	0,867	0,968
	ООО «Танзим»	0,928	0,813	0,818	0,878	0,698
	ООО «Сити такси»	0,789	0,838	0,749	0,868	0,688
Согдийская область	АО «АТП - 35»	0,855	0,988	0,823	0,858	0,732
	ООО «Сохибтранс»	0,723	0,858	0,898	0,822	0,628
	АО «Даврон»	0,982	0,922	0,858	0,962	0,838
	АО «Сорбон»	0,815	0,822	0,758	0,732	0,658
	ООО «Сайёр»	0,658	0,758	0,722	0,748	0,668
Хатлонская область	ООО «Сомон»	0,738	0,778	0,738	0,714	0,612
	ООО «Успех»	0,781	0,632	0,558	0,638	0,613
	ОАО «АТП-52»	0,758	0,758	0,722	0,722	0,758
	ООО «Ховар»	0,728	0,632	0,788	0,658	0,625
	ООО «Ахтар»	0,638	0,734	0,678	0,558	0,638
Районы республиканского подчинения	ООО «Алишер»	0,614	0,658	0,758	0,543	0,724
	ООО «Гаджери»	0,641	0,648	0,638	0,722	0,658
	АООТ «Наклиёт»	0,848	0,724	0,658	0,738	0,668
	ООО «Илхом-2»	0,722	0,668	0,522	0,678	0,632
	ООО «Ронанда»	0,638	0,658	0,568	0,633	0,668
Горно-Бадахшанского автономная область	АООТ «АТП-50»	0,558	0,632	0,648	0,614	0,738
	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	0,625	0,622	0,658	0,613	0,622
	АООТ «АТП-51»	0,722	0,748	0,79	0,622	0,562
	ООО «Али-техникс»	0,641	0,588	0,558	0,598	0,678
	ООО «Шахбоз»	0,622	0,538	0,578	0,722	0,638

Источник: расчеты автора

С учетом особенностей Республики Таджикистан, нами дана оценка конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан (табл. 3).

Таблица 3

Оценка конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан

Показатель	Регион	Пассажирские автотранспортные предприятия					Среднее значение	Уровень конкурентоспособности
Конкурентный потенциал предприятия	Душанбе	ОАО «Саманд»	ООО «Сорбон»	ООО «Икарус»	ООО «Танзим»	ООО «Сити такси»	0,8496	Высокая
		0,884	0,845	0,912	0,823	0,784		
	Согдийская область	АО «АТП - 35»	ООО «Сохибтранс»	АО «Даврон»	АО «Сорбон»	ООО «Сайёр»	0,8002	Высокая
		0,847	0,779	0,91	0,755	0,71		
	Хатлонская область	ООО «Сомон»	ООО «Успех»	ОАО «АТП-52»	ООО «Ховар»	ООО «Ахтар»	0,6854	Средняя
		0,714	0,640	0,743	0,683	0,647		
	Районы республиканского подчинения	ООО «Алишер»	ООО «Таджеро»	АООТ «Наклиёт»	ООО «Илхом-2»	ООО «Ронанда»	0,6626	Средняя
		0,655	0,661	0,724	0,641	0,632		
	Горно-Бадахшанская автономная область	АООТ «АТП-50»	ООО «Пассажирский терминал Хорога»	АООТ «АТП-51»	ООО «Али-техникс»	ООО «Шахбоз»	0,6348	Средняя
		0,635	0,628	0,683	0,611	0,617		
	По республике						0,72652	Средняя

Источник: расчеты автора

Результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах Республики Таджикистан показали, что уровень конкурентного потенциала в городе Душанбе и в Согдийской области высокий, а в остальных регионах средний.

Анализ составных элементов конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в регионах страны дает возможность прийти к следующим выводам. Относительно финансового потенциала следует отметить, что наблюдается высокая неравномерность обеспечения финансовых ресурсов в пассажирских автотранспортных предприятиях. Оценка предпринимательского потенциала показала, что в пассажирских автотранспортных предприятиях имеются многие трудности в области предоставления автотранспортных услуг, связанные с отсутствием гибких автотранспортных систем, АСУ, низкой отлаженностью материально-технического снабжения. В отношении кадрового потенциала наблюдается достаточно стабильная ситуация. В значительной степени данное обстоятельство связано с низким уровнем стимулирования труда и низкой производительностью труда. Уровень инновационного потенциала у пассажирских автотранспортных предприятий обладает динамикой роста. Пассажирские автотранспортные предприятия в нынешних условиях направляют большие капитальные вложения в инновационные разработки внедрения новых форм транспортного обслуживания.

Таким образом, результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий Республики Таджикистан позволяют изыскать мероприятия по повышению качества транспортного

обслуживания на маршрутах. Результаты оценки конкурентного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий способствуют формированию мероприятий по повышению конкурентоспособности ПАТП в Республике Таджикистан.

В третьей главе «Основные направления эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан» осуществлено экономико-математическое моделирование влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост валового внутреннего продукта, предложены мероприятия по внедрению инновационных технологий в процесс оказания услуг пассажирским автомобильным транспортом в условиях квазиконкуренции, а также разработаны и обоснованы приоритетные направления использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан.

В диссертации автор отмечает, что валовой внутренний продукт в значительной степени зависит от комплекса факторов, взаимосвязанных между собой. Сложность данной задачи требует применения экономико-математического моделирования для ее решения. Автором разработаны экономико-математические модели прогнозирования ВВП по Республике Таджикистан ее областей, РРП и г. Душанбе (табл.4).

Таблица 4

Экономико-математические модели прогнозирования ВВП по Республике Таджикистан ГБАО, областей, РРП и г. Душанбе

№	Регион	Экономико-математическая модель	Статистические характеристики Модели
1	Республика Таджикистан	$Y = -3490 + 0.05046 X_1 + 7,81 X_2 + 2,876 X_3 - 8271 X_4 + 6127 X_5 - 337,6 X_6$	$F_{набл} = 581,65; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99928; R^2=0.998561; S_{ост} = 847,92;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 59,076;$ $t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
2	Хатлонская область	$Y = -12760 + 2,609 X_1 + 12,76 X_2 - 1,47 X_3 + 4166 X_4 + 4221 X_5 + 516,1 X_6$	$F_{набл} = 140,95; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99706; R^2=0.994129; S_{ост} = 458,04;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 29,081;$ $t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
3	Согдийская область	$Y = -2315 + 1.399 X_1 + 4,011 X_2 + 1,214 X_3 - 10,45 X_4 + 858,7 X_5 + 10,74 X_6$	$F_{набл} = 724,15; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99943; R^2=0.99886; S_{ост} = 185,94;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 65,916;$ $t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$
4	ГБАО	$Y = -383,9 + 0,5071 X_1 + 0,4848 X_2 - 4,398 X_3 + 1096 X_4 + 1,703 X_5 - 51,13 X_6$	$F_{набл} = 92,485; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99552; R^2=0.99106; S_{ост} = 31,06;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 23,556;$ $t_{крит.дв} (0.01;5)=4.03.$

№	Регион	Экономико-математическая модель	Статистические характеристики Модели
5	РРП	$Y = -415,1 + 0,6808 X_1 + 6,976 X_2 + 0,5745 X_3 - 278,7 X_4 + 390,9 X_5 + 132,6 X_6$	$F_{набл} = 35,985; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 1067;$ $R = 0.98862; R^2 = 0.97737; S_{ост} = 430,8;$ $\kappa_1 = p = 6; \kappa_2 = n - p - 1 = 5; T_{набл} = 14,694;$ $t_{крит.об} (0.01; 5) = 4.03.$
6	г. Душанбе	$Y = 6832 - 0.4977 X_1 + 4.029 X_2 + 1.315 X_3 - 8397 X_4 + 1018 X_5 - 469.6 X_6$	$F_{набл} = 346,24; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R = 0.9988; R^2 = 0.997601; S_{ост} = 225,08;$ $\kappa_1 = p = 6; \kappa_2 = n - p - 1 = 5; T_{набл} = 45,579;$ $t_{крит.об} (0.01; 5) = 4.03.$

**Источник:** расчеты автора

В целом, разработанные нами экономико-математические модели по регионам страны адекватны реальному процессу и статистически значимы.

С учетом разработанной модели проводим прогнозные расчеты ВВП по Республике Таджикистан, областей, РРП, ГБАО и г. Душанбе (табл. 5).

Таблица 5

Прогнозирование ВВП (млрд. сомони) по регионам Республики Таджикистан

№ пп	Регион	2020	2025	2030
1.	Республика Таджикистан	84,8	105,4	147,6
2.	Хатлонская область	21,9	27,5	38,7
3.	Согдийская область	22,4	28,6	40,2
4.	ГБАО	1,2	1,5	2,0
5.	РРП	13,4	16,0	21,4
6.	г. Душанбе	16,5	18,9	26,5

**Источник:** расчеты автора

Результаты прогноза позволяют формировать устойчивую стратегию развитию основных отраслей экономики Республики Таджикистан.

В настоящее время происходят значительные существенные изменения в автотранспортной сфере. Эти инновационные преобразования способствуют развитию логистических принципов при организации функционирования пассажирского автотранспорта.

В диссертации автор считает, что логистический подход предусматривает развитие логистической цепи организации пассажирских перевозок. При развитии данного подхода изменяются подходы к развитию автобусной маршрутной сети. При этом, необходимо выделить следующие задачи: число автобусов и их режим функционирования должно гарантировать высококачественное обслуживание пассажиров; автобусные маршруты движения с учетом минимальных расстояний должны связывать пункты пассажиропотоков.

В нынешних условиях к основным логистическим принципам можно отнести: принцип тотальных затрат, т.е. учет всей совокупности издержек управления потоками транспортных услуг по логистической цепи; системный подход, который

охватывает все элементы логистической системы городского транспорта; принцип всеобщего управления качеством - обеспечение надежности функционирования и высокого качества работы каждого элемента логистической системы городского транспорта; принцип устойчивости и адаптивности; принцип глобальной оптимизации. По мнению автора, среди вышеуказанных принципов важное положение занимает системный подход, который отражает действенность и продуктивность процесса оказания автотранспортных услуг.

Автор считает, что применение логистической концепции на пассажирском автотранспорте опирается на внедрение автоматизированных систем управления с учетом развития аутсорсинга. Важно заметить, что аутсорсинг сферы услуг можно пересмотреть в двух направлениях: передача аутсорсеру функций обслуживания последних пользователей; приобретение услуг аутсорсеров по реализации функций, ранее выполнявшихся самостоятельно. Безусловно, для эффективного функционирования пассажирского автотранспорта основную роль играет логистический аутсорсинг.

По мнению автора, логистический аутсорсинг - это вариант эффективной адаптации к быстроизменяющимся условиям, которые направлены на эффективное распределение их прав собственности. Поэтому важной задачей логистической реструктуризации считается выбор инновационной организационно-правовой формы хозяйствования. Автор считает, что логистический аутсорсинг - это инструмент управления бизнес-процессами, который способствует закрепить рыночную позицию предприятия, повысить качество оказания пассажирских автотранспортных услуг и оптимизации пассажиропотоков, улучшить деятельность дочерних предприятий и передачи части ее полномочий логистическому центру.

В диссертации автор отмечает, что важным инновационным способом функционирования пассажирских автотранспортных предприятий, это эффективное использование системы ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система). В нынешних условиях при применении АСУ на пассажирском автотранспорте эффективно используют такие способы уточнения местоположения автотранспортных средств: спутниковая навигация; локальная навигация; гибридные навигационные системы. Система GPS/ГЛОНАСС дает возможность уточнить местоположение автотранспортных средств, навигационный приемник, который служит для непрерывного функционирования этой системы. *Спутниковая система навигации* - это система, необходимая для определения местоположения и скоростных характеристик подвижного состава.

Автор считает, что для обеспечения эффективности автотранспортного процесса следует применять систему Nova-it, которая позволяет планировать автоматически загрузку автотранспортных средств с учетом поступивших заявок; автоматизировать рабочий процесс диспетчеров и логистических центров; подготовить документацию и введение данных в информационную систему; расчет рациональных автобусных маршрутов с учетом поступивших заявок. Применение системы Nova-it способствует уменьшению времени

оборота на маршрутах движения, наглядно изображать адреса клиентов и маршрутов на электронной карте города. Оперативное управление пассажирскими автомобильными перевозками, учет объема транспортной продукции посредством обработки данных о местоположении автомобилей осуществляется навигационными системами.

По мнению автора, важными задачами повышения эффективности работы пассажирского автотранспорта считается диспетчерское управление автомобилями оперативного характера. Вместе с тем, на пассажирском автотранспорте важным считается решение проблемы учета выручки на маршрутах движения. Для эффективного функционирования пассажирского автотранспорта целесообразно применить систему ГЛОНАСС (табл. 6).

Таблица 6

Рекомендации по внедрению системы ГЛОНАСС для автотранспортных предприятий Республики Таджикистан

Область применения	Предназначение
Диспетчерское управление пассажирским транспортом	Предназначено для повышения безопасности и качества перевозок пассажиров. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, время прибытия и убытия на остановку, отклонение от графика движения, количество перевезенных пассажиров.
Управление государственным транспортом (ЖКХ)	Предназначено для повышения качества управления и эффективности работы государственного транспорта. Регистрирует время прибытия и время убытия на объект, отслеживает соблюдение маршрута, количество моточасов, пробег (км.), расход топлива
GPS мониторинг сельского хозяйства	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта сельскохозяйственной организации. Позволяет рассчитывать площадь посевов, площадь вспаханной земли за день, расход топлива, количество моточасов, скоростной режим, предотвращать хищения ГСМ и урожая.
GPS мониторинг спецавтотранспорта (строительство, разработка и добыча недр)	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, отклонение от графика движения, количество моточасов, расход топлива, скоростной режим.
GPS мониторинг для транспорт-ных компаний, отделов перевозки и доставки	Предназначено для повышения качества и эффективности работы спецтранспорта. Позволяет отслеживать соблюдение маршрута, отклонение от графика движения, количество моточасов, расход топлива, скоростной режим, температурный режим рефрижератора, контролировать вскрытие груза и безопасность водителя. Транспортная логистика: расчет оптимального маршрута по времени или расстоянию, поиск по адресу.

Область применения	Предназначение
GPS мониторинг для перевозки опасных и особо ценных грузов	Предназначено для повышения безопасности перевозок и обеспечения сохранности груза. Позволяет отслеживать местоположение транспорта, включать тревогу при отклонении от маршрута, вскрытии груза, нападении на водителя. Ведется учет расхода топлива, скоростного режима.
GPS мониторинг для целей охраны и обеспечения безопасности людей	Предназначено для повышения качества и эффективности работы транспорта. Позволяет отслеживать местоположение транспорта, расход топлива, скоростной режим, контролировать вскрытие груза и безопасность водителя. Кроме этого можно контролировать местоположения сотрудников предприятия и безопасность детей и родственников

**Источник:** предложено автором

Система GPS мониторинга служит для осуществления контроля за автотранспортными средствами, что способствует снижению рисков незаконного применения подвижного состава; повышению безопасности пассажирских автомобильных перевозок; осуществляет надлежащий контроль за выполнением планов; оценивает эффективность функционирования подвижного состава; препятствует хищению топлива. Кроме того, систему ГЛОНАСС можно применить при контроле выдачи водительского удостоверения, что исключает влияние человеческого фактора в этом процессе, так как неквалифицированные водители создают предпосылки для появления ДТП.

Автор считает, что современный пассажирский автомобильный транспорт играет ключевую роль в развитии экономики страны и влияет на качество жизни населения. Анализ существующей модели пассажирских автоперевозок по маршрутам движения показывает, что она не соответствует нынешним требованиям и это обуславливает низкое качество пассажирских автоперевозок, ужесточение конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг. Поэтому в нынешних условиях целесообразно повышение качества предоставления услуг жителям.

Отечественный опыт оказания пассажирских автотранспортных услуг показывает, что основой такого явления считается существующая модель функционирования пассажирского автомобильного транспорта, которая базируется на принципах открытости системы: делегирование полномочий, прав и обязанностей, ответственности участников автотранспортного процесса; наставничества. На базе данных принципов применяются многообразные формы организации оказания пассажирских автотранспортных услуг жителям. При этом необходимо выявить роль уменьшения уровня управления и ее эффективности. В связи с этим, данное обстоятельство обуславливает проведения достоверной оценки действующей пассажирской автотранспортной системы, опирающейся на существующие нормативно-правовые акты, а также частных предпринимателей на рынке пассажирских автотранспортных услуг.

Учитывая социальную значимость пассажирского автотранспорта в обеспечении жизнедеятельности современного города, района и области в

удовлетворении потребностей населения на транспортные услуги, важнейшей задачей является стабильное, надежное, безопасное и эффективное обеспечение автотранспортного процесса.

В диссертации автор отмечает, что для повышения эффективности функционирования пассажирского автотранспорта следует усовершенствовать процедуру формирования городского заказа на социальные перевозки, организацию заключения контрактов, принципы финансирования пассажирских автотранспортных услуг, то есть практически совершенствовать и рационально регулировать систему городского пассажирского автомобильного транспорта (ГПАТ). Основными принципами формирования городского заказа, является следующее:

✓ К выполнению социальных перевозок городским наземным пассажирским транспортом могут привлекаться юридические лица любой формы собственности, имеющие лицензии на осуществление перевозок конкретным видом ГПТ; технически исправный подвижной состав, необходимый для осуществления перевозок и обязующиеся выполнять перевозки в соответствии с установленными требованиями.

✓ Для развития городского заказа на социальные перевозки уточняется основная маршрутная сеть, которая осуществляет перевозку пассажиров наземным пассажирским транспортом к посещаемому объекту города Душанбе. При этом расстояние между остановками составляют 500 метров.

✓ На автобусной маршрутной сети должен быть обеспечен социально гарантированный уровень транспортного обслуживания жителей посредством осуществления социальных перевозок.

✓ Распределение городского заказа на социальные перевозки осуществляется так же в том случае, если Хукумат города размещает его по предприятиям городского пассажирского транспорта, находящимся в государственной собственности или, если доля государственной собственности составляет более половины стоимости имущества предприятия, т. е. используя права собственника на распоряжение имуществом. Учитывая технологические особенности различных видов пассажирского транспорта, конкурсное распределение заказов на обслуживание маршрутов, в первую очередь, целесообразно ввести на автобусном транспорте, который обладает большей степенью автономности и маневренности в отличие от электротранспорта, требующего согласованного развития путевого хозяйства, контактно-кабельных сетей, службы подвижного состава и других.

✓ Для поддержания добросовестной конкуренции на рынке пассажирских автотранспортных услуг следует перейти к конкурсному распределению автобусных маршрутов между государственными и частными пассажирскими автотранспортными предприятиями. В конкурсе активно участвуют все пассажирские автотранспортные предприятия, имеющих лицензию на перевозки пассажиров.

✓ Для выбора победителя конкурса должны быть соблюдены следующие принципы: для неэффективных автобусных маршрутов –

установление права подписания контракта с учетом минимальных дотаций, выделяемых из бюджета Хукумата города; для эффективных автобусных маршрутов - установление права подписания контракта с учетом максимальных дотаций, выделяемых из бюджета Хукумата города. В нынешних условиях конкурсное распределение маршрутов движения автобусов снижает себестоимость пассажирских перевозок за счет полного использования ресурсов предприятиями: снятие с учета изношенных автобусов; реализации старого оборудования.

✓ Победителям конкурса, заключившим с Заказчиком перевозок договор на обслуживание автобусного маршрута (группы маршрутов), предоставляется эксклюзивное право обслуживания маршрутов, устанавливающее в числе прочего (при условии исполнения Городского заказа на социальные перевозки) право самостоятельной организации на данном маршруте коммерческих перевозок (маршрутов). Открытие кем-либо пересекающегося коммерческого маршрута без согласия Перевозчика, имеющего эксклюзивное право обслуживания данного социального маршрута, не допускается.

✓ Перевозки на автобусных и троллейбусных маршрутах исполняются ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон» в соответствии с договором, заключаемой им с Комитетом по транспорту и предоставляющим эксклюзивное право обслуживания троллейбусной маршрутной сети, устанавливающее в числе прочего (при условии неукоснительного исполнения городского заказа на социальные перевозки) право самостоятельной (с соблюдением установленных лицензионных и других требований, а также порядка регистрации и открытия маршрута) организации на данном маршруте коммерческих перевозок (маршрутов); Соответственно, открытие кем-либо пересекающегося коммерческого маршрута без согласия ГКУ «Душанбенаклиётхадамотрасон», имеющего эксклюзивное право обслуживания данного социального маршрута, не допускается.

## **ВЫВОДЫ**

### **Основные научные результаты диссертации**

Проведенное исследование по эффективному использованию инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг позволило сформулировать следующие основные выводы.

1. С развитием сферы услуг и потребности общества в настоящее время инновации становятся составной частью предпринимательской деятельности. Важным фактором обеспечения конкурентоспособности предприятий сферы услуг на различных рынках считается уровень применения инновационных технологий. В условиях большинства регионов Республики Таджикистан важным механизмом эффективного экономического роста считается перспективная модернизация технологий, опирающегося на развитие национальной экономики [4-А].

2. Автор считает, что в условиях углубления рыночной экономики сфера услуг занимает ведущее место в обеспечении экономического роста и удовлетворение растущих потребностей общества и населения. По мере развития производства, насыщения рынка товарами и услугами, формирования инновационной экономики, появляются новые виды деятельности, и это способствует увеличению спроса на услуги и повышению их качества. Для решения этих задач необходимы инновационные подходы на современном этапе развития национальной экономики [2-А].

3. В диссертации автор считает, что инновационное развитие в сфере услуг осуществляется с факторами: развитие сферы услуг с учетом факторов интенсивного характера, способствующие использованию НТП во всех сферах национальной экономики; ключевой ролью науки в эффективном применении инновационных услуг; уменьшения сроков разработки, модернизации новой техники, повышением технического уровня производства; спецификой особенности НТП, выражающейся в неопределенности результатов и наличии риска; увеличением затрат и снижением финансовых показателей предприятий сферы услуг при освоении новой продукции; быстрым физическим и моральным износом оборудования [3-А].

4. Автор считает, что структуру инновационного потенциала предприятий сферы услуг образуют ресурсная, внутренняя и результативная составляющие. Материально-технические ресурсы предприятий сферы услуг формируются в отраслях, изготавливающих продукцию, которые путем использования новейших технологий закладывают в них потенциальные возможности. Информационный ресурс является другим элементом ресурсной составляющей, что в отличие от прочих ресурсов, практически неисчерпаем. Финансовый ресурс дает возможность найти оптимальный вариант и погасить формирование и реализацию самого инновационного потенциала предприятий сферы услуг. Человеческий ресурс является важным элементом ресурсной составляющей инновационного потенциала предприятий сферы услуг [5-А].

5. Формирование и эффективное использование инновационного потенциала сферы услуг Республики Таджикистан предполагает учет особенностей инновационного развития отдельных ее регионов. В настоящее

время целесообразно в отдельном регионе с учетом ее особенностей необходимо разработать свою инновационную среду. Региональные инновационные системы функционируют в рамках государственной инновационной политики и формируют инновационный потенциал страны в целом [4-А].

6. По мнению автора работы, один из путей активного развития государства, это поддержка научно-исследовательских центров, которые занимаются разработкой новейших технологий и их внедрением в народное хозяйство. Следовательно, инновационный путь развития невозможен без достаточного объема финансирования науки. К важным показателям научно-технического прогресса можно отнести: источники финансирования науки; состояние МТБ НИО; объем НИОКР; число научных сотрудников. Важно отметить, что уровень развития страны оценивается ее научно-техническим потенциалом (НТП), которое включает систему материальных, кадровых, информационных и финансовых ресурсов [1-А].

7. Автотранспортная политика в нынешних условиях должна быть направлена на своевременное решение задач: совершенствования деятельности автотранспортной системы на основе собственного и привлеченного финансового обеспечения; стимулирование высококачественных автотранспортных услуг по доступным ценам; снижение уровня экологической безопасности в городах страны; экономия энергии и топлива на пассажирских автотранспортных предприятиях; совершенствование механизма государственного регулирования деятельности автотранспорта с учетом лицензирования их деятельности; создание биржи автотранспортных услуг в нынешних условиях [2-А].

8. В работе дана классификация факторов, влияющих на эффективное использование инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий. Кроме того, автором выделены факторы, препятствующие и стимулирующие развитие инновационного потенциала предприятий сферы услуг [3-А,8-А].

#### **Рекомендации по практическому использованию результатов**

9. Автор считает, что для развития инновационной конкурентоспособности предприятий сферы услуг Республики Таджикистан следует: выявить приоритеты развития инновационного предпринимательства и осуществить их нормативно-правовое обеспечение; государственная поддержка инновационной деятельности предприятий сферы услуг должна осуществляться по прямой и косвенной формам; разработка механизма необходимой защиты интеллектуальной собственности и т.д. [3-А,6-А]

10. Конкурентный потенциал пассажирских автотранспортных предприятий был оценен автором по следующим составляющим: финансовый потенциал, потенциал основных бизнес-процессов, трудовой потенциал, управленческий потенциал, инновационный потенциал. Весовое значение составляющей конкурентного потенциала было проставлено на основании рекомендаций, сформированных на основании изучения мнения специалистов, занимающихся данной проблемой [2-А,9-А].

11. Автором разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала сферы услуг на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов. На основе разработанной модели даны прогнозные расчеты ВВП по Республике Таджикистан, областей, РРП, ГБАО и г. Душанбе на период до 2030 года [1-А,7-А].

12. В настоящее время происходят значительные существенные изменения в автотранспортной сфере. Эти инновационные преобразования способствуют развитию логистических принципов при организации функционирования пассажирского автотранспорта. Логистика в пассажирской автотранспортной системе используется с целью обеспечения информационными потоками и соблюдения экологичной безопасности. Завершающим этапом логистической реструктуризации считается выбор оптимальной логистической стратегии, которая считается использованием принципов логистического аутсорсинга. Использование логистического аутсорсинга дает возможность концентрировать финансовые средства на перевозочный процесс, повышать загруженность материально-технической базы, разделять между собой соответствующие риски [6-А,11-А].

13. Важным инновационным способом функционирования пассажирских автотранспортных предприятий, это эффективное использование системы ГЛОНАСС (глобальная навигационная спутниковая система). В нынешних условиях при применении АСУ на пассажирском автотранспорте эффективно используют такие способы уточнения местоположения автотранспортных средств: спутниковая навигация; локальная навигация; гибридные навигационные системы [2-А,9-А,10-А].

14. Учитывая высокую социальную значимость городского пассажирского транспорта в обеспечении жизнедеятельности современного города и удовлетворении потребностей населения в транспортных услугах, важнейшей задачей является стабильное, надежное, безопасное и эффективное обеспечение автотранспортного процесса. Для повышения эффективности функционирования пассажирского автотранспорта следует усовершенствовать процедуру формирования городского заказа на социальные перевозки, организацию заключения контрактов, принципы финансирования пассажирских автотранспортных услуг, то есть практически совершенствовать и рационально регулировать систему пассажирского автомобильного транспорта [2-А,6-А].

#### **Список опубликованных работ автора по теме диссертации**

##### **Публикации в рецензируемых журналах и изданиях:**

1. –А.Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218). -С.166-169.
2. –А.Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-148.

3. –А.Шодиев Ф.Т. Исследование факторов инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2017. №2/1, -С.158-161.
4. – А.Шодиев Ф.Т. Теоретические аспекты развития инновации в сфере транспортных услуг/Шодиев Ф.Т., Ходжаев П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №5 Ч.II С. 171-179.
5. – А.Шодиев Ф.Т. Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг/Шодиев Ф.Т., Ходжаев П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №6, С. 47-54.

**В других изданиях:**

6. –А.Шодиев Ф.Т. Некоторые особенности управления рисками предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Теория и практика развития отраслей экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - практической конференции (Душанбе, 10.11.2015), -С. 133-136.
7. – А.Шодиев Ф.Т. Экономико-математическая модель оценки влияния внутренних и внешних факторов на развитие автотранспортной системы региона/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Моделирование экономических процессов и современные информационные технологии: материалы республиканской научно - практической конференции посвященной 70 летию к.ф-м.н., доцент Джабирова Дж.К. (Душанбе, 27-28 ноября 2015г.), -С. 159-165.
8. – А.Шодиев Ф.Т. Оценка роли налога с владельцев транспортных средств в налоговой системе и доходных источниках дорожных фондов/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Эффективность управления государственными финансами в условиях открытой экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - теоретической конференции (Душанбе, 19.02. 2016г.), -С.159-162.
9. – А.Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала автотранспортного предприятия на основе кластерного подхода//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №1 (5), -С. 73-77.
- 10.– А.Шодиев Ф.Т. Оценка инновационных механизмов развития национальной экономики на современном этапе/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Устойчивое развитие инновационной экономики в Таджикистане и Польше: материалы международной научно - практической конференции (Душанбе, 23-24 декабря 2016г.), -С. 60-62.
- 11.– А. Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №3 (11), С. 97-101.

РДУ: 338.46: 001.895

*Бо ҳуқуқи дастнавис***ШОДИЕВ ФИРДАВС ТОШМАМАТОВИЧ****ЧАНБАҲОИ ТАШКИЛӢ – ИҚТИСОДИИ ИСТИФОДАИ  
ИҚТИДОРҲОИ ИННОВАТСИОНИИ КОРХОНАҲОИ  
СОҲАИ ХИЗМАТРАСОНИИ НАҚЛИЁТӢ  
(дар асоси маводи корхонаҳои нақлиётии мусофирбарии  
Ҷумҳурии Тоҷикистон)**

Ихтисос: 08.00.05 – Иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ:  
иқтисодиёт, ташкил ва идоракунии корхонаҳо, соҳаҳо,  
комплексҳо (идоракунии инноватсияҳо)

**АВТОРЕФЕРАТИ**

диссертатсия барои дарёфти

дараҷаи илмӣ номзади илмҳои иқтисодӣ

**Душанбе - 2021**

Диссертатсия дар кафедраи иқтисоди корхонаҳо ва соҳибкории Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон иҷро гардидааст.

**Роҳбари илмӣ:**

**Хочаев Парвиз Давронович**

доктори илмҳои иқтисодӣ, дотсент, профессори кафедраи иқтисоди ҷаҳонӣ ва муносибатҳои байналмилалӣ Донишгоҳи давлатии тиҷорати Тоҷикистон

**Муқарризи расмӣ:**

**Бобоев Олимҷон**

доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи идораи давлатӣ ва иқтисоди миллии Академияи идоракунии давлатии назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон

**Самандаров Искандар Хусейнович**

доктори илмҳои иқтисодӣ, профессори кафедраи таҳлили иқтисодӣ ва омили Донишгоҳи аграрии Тоҷикистон ба номи Ш. Шотемур

**Муассисаи тақриздиханда:**

Донишгоҳи технологии Тоҷикистон

Ҳимояи тақрири диссертатсия 8 январи соли 2022 соати 13<sup>00</sup> дар ҷаласаи Шӯрои диссертатсионии 6D.КOA-029 назди Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон, аз рӯи суроғи 734025, Ҷумҳурии Тоҷикистон, ш. Душанбе, кӯчаи Мирзо Турсунзода 30 баргузор мегардад.

Бо матни диссертатсия дар китобхонаи Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон шинос шудан мумкин аст. Матни пурраи диссертатсия дар сомонаи расмӣ Донишгоҳи Славянии Россия ва Тоҷикистон: [www.rtsu.tj](http://www.rtsu.tj) ҷойгир карда шудааст.

Автореферат «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ соли 2021 тавзеъ шуд.

**Котиби илмӣ Шӯрои**

**диссертатсионӣ,**

**номзади илмҳои иқтисодӣ, дотсент**

**И.Р. Раҷабова**

## ТАВСИФИ УМУМИИ КОР

**Мубрамӣ ва зарурати баргузори таҳқиқот.** Рушди инноватсионии кишвар самти асосии сиёсати давлатии Ҷумҳурии Тоҷикистон ба ҳисоб меравад. Дар Паёми Асосгузори сулҳу ваҳдати миллӣ, Пешвои миллат, Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон<sup>1</sup> Эмомалӣ Раҳмон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз санаи 20 январи соли 2016 ба қатори самтҳои муҳими сиёсати ислоҳоти бахшҳои воқеии иқтисодиёт ба рушди инноватсионӣ низ даққати махсус дода шуда, чунин нуқтаҳо дарҷ гардидааст: «... мо ояндаи рушди устувори кишварро дар шакли саноатӣ ва инноватсионӣ мушоҳида мекунем, барои баланд бардоштани эътимоднокии истифодабарии захираҳо ва имкониятҳо дар ҳамаи соҳаҳои иҷтимоӣ – иқтисодии зиндагӣ истифода бурданро кӯшиш мекунем ва аллакай чораҳои ҷудогона барои роҳ надодан ба сустии иқтисоди миллии кишвар дар давраи дарозмуддат андешида шудаанд». Инноватсия дар шароити муосир фарогирандаи як қатор дастовардҳои илмӣ – техникӣ ва истифодаи шакли нави соҳибкорӣ, молҳои баландсифат ва хизматрасонӣ мебошад.

Гузариши иқтисоди миллӣ ба рушди инноватсионӣ бо талаботи ҷудогонаи тавсифдиҳандаи равандҳои ҷорисозии технологияи муосири иттилоотӣ – коммуникатсионӣ, мураккабии рақобат дар бозори молҳо ва хизматрасонӣ мушоҳида карда мешавад. Дар якҷоягӣ идоракунии равандҳои инноватсионӣ аз тарафи мақомоти иҷроияи маҳаллӣ ва ҷумҳуриявӣ вобаста ба татбиқи стратегияи афзалияти рушди иқтисодиёти кишвар идора карда мешавад.

Хусусияти иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистон, сифатан дар сатҳҳои гуногуни сифатии рушди иқтисодии сегментҳои иқтисодӣ баҳогузори карда шуда, коркарди модели худии гузариши соҳавии иқтисоди миллӣ ба самти инноватсионӣ пешбинӣ гардидааст.

Дар шароити ташкил ва рушди робитаҳои бозорӣ соҳаи хизматрасонӣ пурра нақши калидӣ ва ҳамзамон қоньгардонии талаботи ҷомеа ва шахрвандонро мебозад. Бо ғанигардонии бозори маҳсулот ва хизматрасонӣ, ташкили иқтисоди инноватсионӣ, пайдоиши намудҳои нави фаъолият имконияти баланд бардоштани талабот ба хизматрасонӣ ва сифати онҳо пайдо мегардад. Барои ҳалли ин масъала истифодаи усулҳои инноватсионӣ, тарз ва механизмҳои беҳтарсозии системаи идоракунии соҳаи додасуда лозим меояд.

Яке аз соҳаҳои муҳими хизматрасонӣ соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ мебошад, ки он бозори хизматрасонии нақлиётӣ автомобилӣ мусофирбариро дар бар мегирад.

Бозори хизматрасонии нақлиётӣ мусофирбариро дар замони имрӯза бояд ба сиёсати эътимоднок оид ба коркард ва ҷорисозии дастовардҳои илмию техникӣ (ДИТ) гузаронид, ки ин имкон диҳад, то нақлиётӣ автомобилӣ ба сатҳи сифатан нави рушд гузарад.

---

<sup>1</sup> [www.president.tj](http://www.president.tj) Паёми Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба Маҷлиси Олии Ҷумҳурии Тоҷикистон аз санаи 20 январи соли 2016

Тағйироти куллии дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баамаломата ба рушди нақлиёти автомобилӣ, алоқа, коркарди соҳаи иқтисодиёт, қонё гардонидани талаботи аҳоли ба хизматрасонии нақлиётӣ, ҳалли бисёр масъалаҳои иҷтимоӣ – иқтисодиро мусоидат менамоянд.

Ҳалли ин масъалаҳо тавассути истифодаи оқилонаи захираҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбар амалӣ карда мешавад. Аммо дар замони имрӯза масъалаҳои зиёде вобаста ба мавҷуд набудани таҳқиқот оид ба баҳогузорӣ ва истифодаи самараноки захираҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбар (КНАМ) рабт доранд. Бо ҳамин тарз, моҳияти мавзӯи интихобгардидаи таҳқиқоти диссертатсионӣ, ба зарурати коркарди воситаҳои назариявӣ – методии баҳогузории шароитҳо, захираҳо ва омилҳои рушди иқтидорҳои инноватсионии КНАМ, ки имконияти муайян кардани стратегияи афзалиятро дар сатҳи маҳаллӣ ва ҷумҳуриявӣ медиҳад, бахшида шудааст.

**Дарачаи азхудшудаи масъалаи илмӣ.** Дар шароити ҳозира захираҳои инноватсионӣ ҳамчун ташкилдиҳандаи назария ва амалияи идоракунии, диққати бисёр муҳаққиқони хориҷӣ ва ватаниро ба худ ҷалб кардаанд.

Асосҳои назариявӣ – методологии таҳқиқоти таъсири инноватсия, фаъолияти инноватсионӣ ба рушди иқтисодиёти кишвар дар асарҳои муҳаққиқони хориҷии зерин нишон дода шудаанд: П. Друкер, С. Мендел, Э. Мэнсфилд, М. Портер, Ф. Никсон, Б. Санто, Х. Риггс, И. Шумпетер; Б. Твисс, ва ғ.; олимони рус: С. Глазев, Л.А. Баев, А.Г. Гранберг, С. Илдеменов, С. Иленков, П. Завлин, Г.Б. Клейнер, Н.Д. Кондратов, А. Казантсев, Е. Олейников, А. Пригожин, Д. Львов, А.А. Трифилов, Р. Фатхутдинов, А. Харин, Э. Уткин, ва ғ.; ва олимони ватанӣ: С. Ҷ. Комилов, Г. Ҷӯрабаев, Р.К. Раҷабов, М.К. Файзуллоев, П.Д. Хоҷаев ва ғ.

Асосҳои назариявӣ-амалии таҳлили моҳияти иқтидорҳои инноватсионӣ дар таҳқиқотҳои М. Бендикова, И. Афонина, В. Гончарова, Л. Бляхман, Г. Добрава, М. Данко, Г. Житс, С. Ермасова, И. Кладченко, Д. Илясова, С.Ҷ. Комилов, Д. Кокурина, А. Когута, С. Кравченко, Р. Лишенера, Б. Лисина, В. Мединский, Ф. Меерсон, А. Румянсева, Р.К. Раҷабов, Д. Сахала, А. Савелева, М.К. Файзуллоева, В. Фридлянова, Г. Унтура, А. Ходикина, П.Д. Хоҷаев ва дигарон дида баромада шудаанд.

Масъалаи ташаккули иқтидорҳои инноватсионӣ ва, инчунин, баҳогузории таъсири омилҳои трансформатсионӣ ва трансаксионӣ ба рушди он дар асарҳои В. Горфинкеля, В. Винокурова, М. О. Иншакова, С. Ҷ. Комилов, Ю. Максимова, О. Московина, В. Переходова, В. Монастирский, В. Садкова, В. Сенчагова, Р.К. Раҷабов, Т. Штертсер, А. Рауфӣ, М.К. Файзуллоев, П.Д. Хоҷаев ва дигарон инъикос гардидаанд.

Аммо ҳалли баъзе муаммоҳои ин масъала таҳқиқоти махсусро талаб мекунад.

Дар таҳқиқоти гузаронидашуда масъалаи истифодаи оқилонаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ қариб, ки ноомӯхта боқӣ мондааст, хусусияти ҳудудиро ҳамчун хосияти таъминоти инфрасохтори он ба назар гирифта, ин коркардҳо дар бурриши ташкили ҳудудӣ зарур мебошанд.

Бисёр ҷиҳатҳои назариявӣ, методологӣ ва методии масъалаи хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ ва, умуман, дар Ҷумҳурии Тоҷикистон истифодашаванда пурра омӯхта нашудаанд ва диққати илмӣ ва таҳқиқоти дақиқро талаб мекунанд.

Дар шароити ташаккули робитаҳои бозорӣ, махсусан дар таҳқиқотҳо, ҷабҳаҳои ташкилӣ – иқтисодии истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ кам омӯхта шудаанд. Ин коркардҳо, махсусан, дар доираи минтақаи дақиқ, тавсифи махсус ҳангоми вобастагии рушди иқтисодиёт ва, инчунин, системаи нақлиётӣ заруранд. Ҳамаи фикрҳои дар боло зикргардида моҳияти таҳқиқоти диссертатсионӣ, аҳамияти назариявӣ, методологӣ ва амалии корро муайян мекунанд.

**Заминаҳои назариявӣю методологӣ таҳқиқот. Асосҳои назариявӣ ва методологӣ диссертатсия** шомили омӯзиши муосири иқтисодӣ, таъсири равандҳои иқтисодӣ ба иҷроиши ислоҳоти хоҷагидорӣ, ки дар корҳои муҳаққиқони ватаниву хориҷӣ, санадҳои меъёрӣ – ҳуқуқии мақомоти иҷроия, Қонун ва санадҳои қонунӣ, Фармонҳо, амрҳо, дастурҳои Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Қарорҳои Маҷлиси Олӣ ва Ҳукумати Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дигар санадҳои меъёрӣ – ҳуқуқӣ дарч гардидаанд, мебошад.

#### **Тавсифи умумии таҳқиқот**

**Ҳадафи таҳқиқот.** Мақсади кори диссертатсионӣ асосноккунии назариявӣ ва дақиқсозии асосҳои методии истифодаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ, ҳолати концептуалии рушди он ва роҳҳои баланд бардоштани самаранокии иқтисодии хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити ташаккули робитаҳои бозорӣ ба ҳисоб меравад.

**Объекти таҳқиқот** шабакаи корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ ва истифодаи онҳо аз иқтидорҳои инноватсионӣ дар шароити иқтисоди бозорӣ ба ҳисоб меравад.

**Мавзӯи таҳқиқот** робитаҳои иқтисодии дар раванди ташаккул ва истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар системаи соҳаи хизматрасонии иқтисоди миллӣ ба ҳисоб меравад.

**Масъалаҳои таҳқиқот.** Мақсадҳои гузошташуда барои муайян кардани ҳалли масъалаҳои зерин зарур аст:

- таҳқиқи хусусият ва нақши инноватсия дар рушди иқтисоди корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ; муайян кардани муҳтаво ва сохти таркибии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ ва, инчунин, ошкорсозии ҳолати методии баҳогузори иқтидори инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити ташаккули робитаҳои бозоргонӣ;

- таҳлил намудани ҳолати муосир ва рушди соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон; асосноккунии роҳу усулҳои истифодабарии самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити дақиқи робитаҳои бозоргонӣ;

- омӯзиши омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ ва, инчунин, баҳодихии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон;

- кор карда баромадани модели математикӣ – иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ ба рушди ММД, умуман, дар кишвар ва дар миқёси вилоятҳо;

- таҳқиқоти хусусиятҳои ҷорисозии технологияи инноватсионӣ дар раванди хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити квазирақобатӣ;

- асосноккунии самтҳои асосии рушд ва самаранокии истифодаи иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон.

**Усулҳои таҳқиқот.** Дар раванди таҳқиқот усулҳои баҳодихии экспертҳо, мантиқӣ ва таҳлилҳои коррелясионӣ – регрессионӣ, индуксия ва дедуксия истифода бурда шудааст.

**Соҳаи таҳқиқот.** Диссертатсия дар мувофиқа бо бандҳои зерини Шиносномаи ихтисосҳои ҚОА назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон аз рӯи ихтисоси 08.00.05 – Иқтисодиёт ва идоракунии хоҷагии халқ иҷро гардидааст: 2.1. Рушди назариявӣ ва методологияи ҳолати фаъолияти инноватсионӣ дар системаҳои иқтисодӣ; 2.2. Коркарди методология ва усулҳои баҳогузори, таҳлил, моделронӣ ва пешгӯии фаъолияти инноватсионӣ дар системаҳои иқтисодӣ; 2.5. Хусусияти сохт ва таҳқиқоти системаи инноватсионии миллӣ: принципҳои сохтан ва рушд, таркиб ва функсия, баҳогузори эътимодноқӣ; 2.10. Баҳогузори фаъолияти инноватсионии субъектҳои хоҷагидорӣ бо мақсади таъминоти рушди устувори иқтисодӣ ва рушди арзиш.

**Марҳилаҳои таҳқиқот.** Давраи иҷрои қори диссертатсионӣ солҳои 2004-2019-ро дар бар мегирад.

**Пойгоҳи асосии иттилоотӣ ва озмоиши таҳқиқот.** Диссертатсия дар кафедраи иқтисод ва идораи Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон иҷро гардидааст. Ҳангоми гузаронидани таҳқиқоти диссертатсионӣ натиҷаҳои коркардҳои гуногуни илмӣ ва методӣ, инчунин, мавод ва ҳисоботи Агентии омили назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Вазорати нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон, Институти иқтисодиёт ва демографияи Академияи илмҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, Маркази тадқиқоти стратегӣ назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ва дигар ташкилоту идораҳои соҳавии ИИТ истифода бурда шудаанд.

**Эътимоднокии натиҷаҳои диссертатсионӣ** бо гузаронидани таҷрибаҳо, дақиқии маълумотҳо, кифоягии ҳаҷми маводи таҳқиқотӣ, коркарди омории натиҷаҳои таҳқиқот ва интишорот тасдиқ мегардад. Хулоса ва тавсияҳо дар асоси таҳлили илмӣ натиҷаҳои таҳқиқоти назариявӣ ва таҷрибавӣ ҷамъбастан гардидаанд. Натиҷаҳои таҳқиқоти диссертатсионӣ ҳангоми асосноккунии ҳолати контсептуалӣ барномаи

рушди системаи нақлиёт дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2025 истифода шудаанд.

**Навгониҳои илмӣ диссертатсия:**

- асосҳои назариявӣ-методӣ бо муайян кардани таркиби иқтисодии инноватсия ва сохти таркибии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, ҳолати методи баҳогузори иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити ташаккули робитаҳои иқтисодӣ дақиқ карда шудааст;

- ҳолати муосир ва рушди соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода шудааст; роҳҳо ва усулҳои истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ асоснок, нозуқиҳо дар хизматрасонии нақлиётӣ аҳоли дар шароити дақиқи робитаҳои бозорӣ муайян карда шудааст;

- омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ошкор гардида, иқтидори инноватсионии муассисаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода шудаанд;

- модели математикӣ – иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётӣ автомобилӣ мусофирбарӣ ба рушди ММД пурраи кишвар дар ҳудуди вилоятҳо, шаҳр ва ноҳияҳо, инчунин, пешгӯии ҳисобҳои ММД дар давраи то соли 2030 коркард ва татбиқ карда шудаанд;

- усулҳои инноватсионии ташкили ҳамлу нақли мусофирон дар асоси истифодаи концепсияи логистикӣ ва ҷорисозии системаи автоматикунонии инноватсионии ташкил ва идоракунии нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ, аниқ карда шудаанд;

- самтҳои асосии рушд ва истифодаи самараноки истифодаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030, ки имкондиҳандаи баланд бардоштани самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, беҳтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошанд, асоснок ва коркард карда шудааст.

**Аҳамияти назариявӣ таҳқиқот** дар он аст, ки муқаррароти назариявӣ, методӣ, ҳулосаҳо ва пешниҳодоти дар диссертатсия овардашударо дар раванди баҳодихии самаранок истифодабарии иқтидори инноватсионии соҳаи хизматрасониҳои нақлиётӣ ба мақсад мувофиқ аст.

**Аҳамияти амалӣ** таҳқиқоти гузаронидашуда дар ҳалли муаммоҳои истифодаи самаранокии захираҳои инноватсионӣ дар ҷабҳаҳои гуногуни ба нақшагирӣ ва идоракунӣ мебошад. Аҳамияти заруриро истифодаи пешниҳодҳои асосҳои методи таҳлил ва назорат, баҳогузори ҳолати муосири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётӣ автомобилӣ мусофирбарӣ, моделкунонии иқтисодӣ – математикии таъсири иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ, инчунин, интиҳоби афзалияти самти рушд ва истифодаи самаранокии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои

соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити рушди робитаҳои бозорӣ мебошад.

**Нуқтаҳои ҳимояшавандаи диссертатсия:**

- асосҳои назариявӣ-методӣ бо муайян кардани таркиби иқтисодии инноватсия ва сохти таркибии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, ҳолати методи баҳогузори иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити ташаккули робитаҳои иқтисодӣ дақиқ карда шудааст;

- ҳолати муосир ва рушди соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода шудааст; роҳҳо ва усулҳои истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ асоснок, нозуқиҳо дар хизматрасонии нақлиётии аҳоли дар шароити дақиқи робитаҳои бозорӣ муайян карда шудааст;

- омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ошкор гардида, иқтидори инноватсионии муассисаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбар дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода шудаанд;

- модели математикӣ – иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ ба рушди ММД пурраи кишвар дар ҳудуди вилоятҳо, шаҳр ва ноҳияҳо, инчунин, пешгӯии ҳисобҳои ММД дар давраи то соли 2030 коркард ва татбиқ карда шудаанд;

- усулҳои инноватсионии ташкили ҳамлу нақли мусофирон дар асоси истифодаи концепсияи логистикӣ ва ҷорисозии системаи автоматикунонии инноватсионии ташкил ва идоракунии нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ аниқ карда шудаанд;

- самтҳои асосии рушд ва истифодаи самараноки истифодаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030, ки имкондиҳандаи баланд бардоштани самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, беҳтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошанд асоснок ва коркард карда шудааст.

**Саҳми шахсии довталаб.** Ҳамаи давраҳо ҷиҳати иҷрои нақшаи кори илмӣ, ба монанди таҳияи мавзӯ, асосноккунӣ ва мубрамияти он, мақсади гузошташуда ва иҷрои вазифаҳои он, бо иштироки бевоситаи муаллиф гузаронида шудааст. Муаллиф дар асоси такмилдиҳии методикаи баҳодиҳии иқтидори инноватсионии муассисаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбар, омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбариро дар Ҷумҳурии Тоҷикистон ошкор намуда, иқтидори инноватсионии муассисаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарро дар шароити Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода, модели математикӣ – иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ ба рушди ММД пурраи кишвар дар ҳудуди вилоятҳо, шаҳр

ва ноҳияҳо, инчунин пешгӯии ҳисобҳои ММД дар давраи то соли 2030 коркард ва татбиқ намуда, самтҳои асосии рушд ва истифодаи самараноки иқтисодии инноватсионии КНАМ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030, ки имкондиҳандаи баланд бардоштани самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин бехтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон мебошанд, асоснок ва коркард кардааст.

**Таъйиди диссертатсия ва иттилоот оид ба истифодаи натиҷаҳои он.** Натиҷаҳои асосии таҳқиқоти гузаронидашуда дар конференсионии илмӣ – амалии Донишгоҳи давлатии молия ва иқтисоди Тоҷикистон (2007 - 2019), Донишгоҳи давлатии тижорати Тоҷикистон (2007 - 2019), Донишгоҳи миллии Тоҷикистон (2007 - 2019), Донишкадаи сайёҳӣ, соҳибкорӣ ва хизмати Тоҷикистон (2007 - 2019), инчунин дар конференси илмии олимони ҷавони Тоҷикистон (2007 - 2019) ироа гардидаанд.

Тавсияҳои методӣ ва амалии коркардашуда метавонанд дар корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ шаклашон гуногун, мақомоти иҷроияи ҳокимияти маҳаллӣ ва худидоракунӣ ҳангоми рушд ва ташкили системаи нақлиётии автомобилӣ истифода бурда шаванд. Натиҷаҳои тадқиқот дар ташкили соҳибкорӣ нақлиётии автомобилӣ шаҳри Душанбе Ҷумҳурии Тоҷикистон ҷорӣ карда шудаанд (маълумотномаи №2433 аз 28.11.2019 с. оид ба татбиқи натиҷаҳо).

Асосҳои назариявӣ, методии таҳқиқоти диссертатсиониро дар раванди таълим ҳангоми коркарди барномаҳои таълимӣ, дастурҳои таълимӣ ва матни лексияҳо аз рӯи фанҳои «Иқтисоди корхона», «Логистика», «Менеджменти инноватсионӣ», «Менеджменти стратегӣ», «Ташкил ва идоракунӣ соҳаи хизматрасонӣ» барои донишҷӯёни ихтисосҳои иқтисодӣ истифода бурда мешавад (маълумотномаи №1052/04 аз 11.11.2019 с. оид ба татбиқи натиҷаҳо).

**Интишори натиҷаҳои диссертатсия.** Муқаррароти асосии таҳқиқоти диссертатсионӣ ба миқдори 11 кори илмӣ бо ҳаҷми умумии матни муаллифӣ 4,56 ҷ.ҷ. аз он ҷумла, 5 мақолаи илмӣ дар маҷаллаҳои тақризишавандаи КОА – и назди Президенти Ҷумҳурии Тоҷикистон ба нашр расидаанд.

**Сохтор ва ҳаҷми диссертатсия.** Диссертатсия аз сарсухан, се боб, хулоса, рӯйхати сарчашмаҳои адабиёти истифодашуда ва замимаҳо иборат мебошад. Ҳаҷми кор 166 саҳифа, аз он ҷумла 4 расм ва 27 ҷадвалро ташкил медиҳад. Рӯйхати адабиёти истифодашудаи кори диссертатсионӣ 256 номгӯро ташкил медиҳад.

### **Мазмуни диссертатсия**

**Дар муқаддима** моҳият ва дараҷаи коркарднокии мавзӯ, мақсад ва вазифаҳо, объект ва предмети таҳқиқот, асосҳои методӣ ва назариявӣ, базаи иттилоотӣ, саҳеҳӣ ва асоснокии натиҷаҳои таҳқиқот, навгониҳои илмӣ ва аҳамияти амалӣ, тасдиқи натиҷаҳои кор, интишорот ва таркиби диссертатсия инъикос ёфтааст.

**Дар боби якум «Асосҳои назариявӣ – методии таҳқиқоти иқтисодии инноватсионии корхонаҳои хизматрасонии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити бозор»** асосҳои назариявӣ ба таҳқиқоти инноватсия дар соҳаи

хизматрасонии нақлиётӣ омӯхта шуда, таркиби иқтисодии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ муайян карда шудаанд, асосҳои методии баҳогузори иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётӣ автомобилӣ мусофирбарӣ ошкор карда шудааст.

Дар шароити муосир иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ, умуман, аз буҷаи давлат сармоягузорӣ карда мешавад. Қисми зиёди воситаҳои молиявии аз буҷаи давлат ҷудогардида ба рушди марказҳои илмӣ – таҳқиқотӣ нигаронида мешавад. Бо он якҷоя барои соҳаҳои гуногуни иқтисодӣ, хароҷотҳои давлатӣ ба таҳқиқоти таҳкурсивӣ барои баланд кардани сифати иқтидорҳо лозиманд.

Дар таҳқиқоти илмӣ муаллиф бар он ақида аст, ки инноватсия ин натиҷаи ниҳонии ғайриомӯшӣ илмӣ, ки мавҷудияти иқтисодиёт дар истеҳсолот аст, ки он метавонад даромади иловагӣ ва рушди робитаҳои иҷтимоӣ – иқтисодӣ дар шароити пешрафти илмӣ-техникӣ (ПИТ) ва ташаккули иқтисодии инноватсиониро меорад.

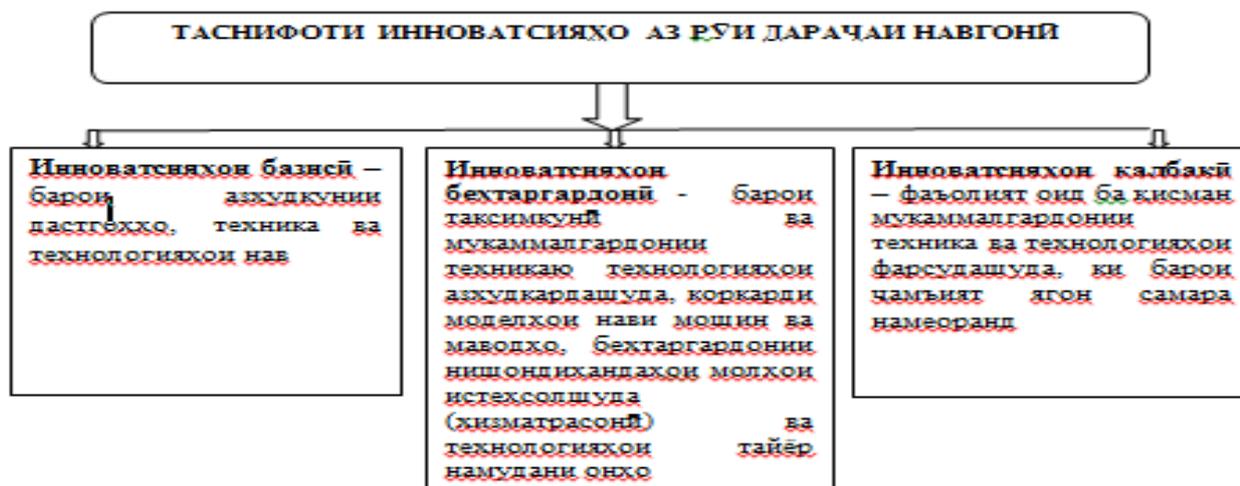
Муаллиф чунин мепиндорад, ки рушди инноватсионӣ чораҳои зеринро дар соҳаи хизматрасонӣ таъмин мегардонад: мураккабсозии омилҳои интенсификации рушди иқтисодии соҳаи хизматрасонӣ, ки имкони истифодаи ПИТ – ро дар ҳамаи соҳаҳои иқтисоди миллӣ медиҳад; қимати калидии илм дар сохтан ва истифодаи хизматрасонии инноватсионӣ дар соҳаи иқтисоди миллӣ, ҷавобдиҳандаи талаботи бозори муосир; пастгардонии муҳлати хизматрасонӣ, барқарорсозии техника ва технология, баланд бардоштани таъминоти техникӣ корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ; хусусияти хоси ПИТ инъикоскунанда дар натоиҷи номуайян ва мавҷудияти хатар; баландшавии хароҷот ва пастгардии нишондиҳандаҳои молиявии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ҳангоми азхудкунии маҳсулоти нав; зудхурдашавии физикӣ ва шуурӣ дастгоҳ.

Дар рисолаи илмӣ муаллиф қайд кардааст, ки муҳити институтсионалӣ ин омилҳои асосии рушди соҳибкорӣ инноватсионӣ дар соҳаи хизматрасонӣ, ки аз тарафи давлат идора карда мешавад, ба ҳисоб меравад. Имрӯзҳо дар кишвари мо омилҳои зерини монеакунандаи рушди соҳибкорӣ инноватсионӣ дар соҳаи хизматрасонӣ мавҷуданд: ноустувории базаи қонунгузорӣ нисбати мотиватсияи соҳибкорӣ инноватсионӣ дар соҳаи хизматрасонӣ; мавҷудияти монеаҳои бузурги маъмурӣ ва бюрократӣ; мавҷуд набудани иҷозати якҷояи таркиби соҳибкорӣ ҷудогонаи инноватсионӣ ба захираҳои ҷудогона; норасоии ҳавасмандгардонии андозии соҳибкорӣ инноватсионӣ дар соҳаи хизматрасонӣ; норасоии қонунгузорӣ нисбати ҳимояи ҳавасҳои таркибии соҳибкорӣ инноватсионӣ; ноэтиمودии қонунгузорӣ нисбати ҳимояи ҳавасҳои таркибии соҳибкорӣ инноватсионии алоҳида; ноэтиمودии ташаккули бозори маҳсулотҳо, хизматрасонии инноватсионӣ ва ғайра.

Дар рисолаи илмӣ, ба тақия бо андешаи олимони гуногун<sup>2</sup>, тавсифоти инноватсия (расми 1) тартиб дода шудааст. Гузашта аз ин, муаллиф тавсифи инноватсияро ба шакли нав тартиб додааст (расми 2).

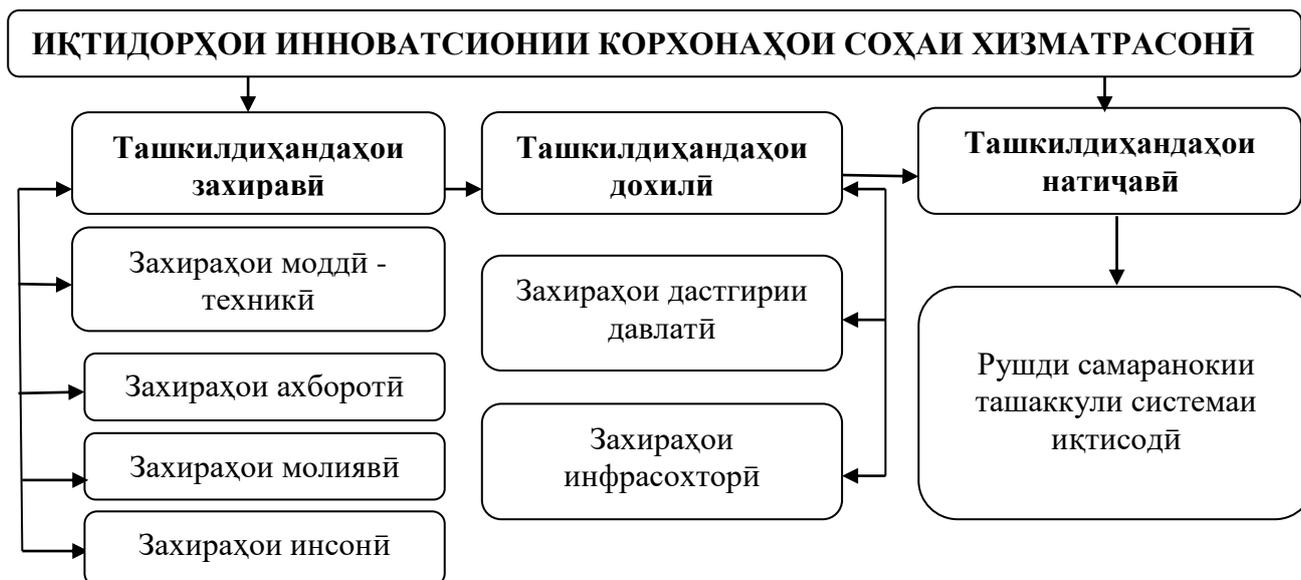
<sup>2</sup> Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.11; Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72; Ходжаев





**Расми 2. Тавсифи инноватсия аз рӯи сатҳи нав (аз тарафи муаллиф тартиб дода шудааст)**

Қайд кардан бамаврид аст, ки мазмун ва мундариҷаи объекти муайян дар андозаи пуррааш ҳамон вақт кӯшода мешавад, ки таркиби он дақиқ карда шавад, ки он омӯзиши ташкилкунандагони онро талаб мекунад. Таркиби иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ захиравӣ, дохилӣ ва натиҷавиро ташкил медиҳад (расми 3).



**Расми 3. Таркиби иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ (пешниҳоди муаллиф)**

Бинобар он, қайд кардан бамаврид аст, ки баҳогузори таркиби иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ масъалаи мураккаб ва бисёрҷабҳа ҳисобида мешавад. Натиҷаҳои ба дастмада барои тавсифи захираҳои инноватсионии корхона ҳамчун объекти идоракунӣ дар шароити имрӯза ба ҳисоб мераванд.

Дар диссертатсия бо назардошти андешаи олимони гуногун<sup>3</sup>, муаллиф намудҳои имконпазири зерини иқтидорҳои инноватсионии

<sup>3</sup> Переходов В.Н. Основы управления инновационной деятельностью. - М.: ИНФРА-М, 2005. -С.11; Васильев А.В. Оценка эффективности инноваций/ П.Н. Завлин, А.В.Васильев. - М.: Бизнес-Пресса, 1998. -С.72; Ходжаев П.Д. Инновационное развитие рынка услуг пассажирского автомобильного транспорта: состояние, проблемы и перспективы. монография: Под общ.ред. д.э.н., профессора Раджабова Р.К. -Душанбе: Ирфон, 2016. – 416 с.

корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбариро пешниҳод кардааст (ҷадвали 1).

**Ҷадвали 1**

**Намуди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ**

Манбаи харочотбарорӣ ва нишондиҳандаи иқтидорҳои инноватсионӣ	Тавсифи кӯтоҳи намуди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ	Стратегияи пешниҳодгардидаи рушди инноватсионӣ
Имконоти баланди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ		
Воситаҳои худӣ $S = (1,1,1)$	Таъминоти баланди захираҳои худӣ. Татбиқи стратегияи рушди инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ бе ҷалбкардани воситаҳои молиявӣ барои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ иҷро карда мешавад.	Пешво–азхудкунии технологияи нав
Имконоти миёнаи инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ		
Воситаҳои худӣ ҷамъи қарзҳои дарозмуҳлат $S = (0,1,1)$	Муътадили таъминоти молиявии захираҳои зарурии соҳаи хизматрасонӣ. Барои ҷорисозии самараноки технологияи нав қисман воситаҳои молиявиро дар корхонаи нақлиёти автомобилӣ ворид кардан зарур аст.	Ҳаммаслак ӯ пешво – азхудкунӣ ӯ бехтарсозии технологияи навин
Имконияти пасти инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ		
Воситаҳои худӣ ҷамъи қарзҳо ва вомҳои дарозмуҳлат кӯтоҳмуҳлат $S = (0,0,1)$	Қаноатмандии дастгирии моливи захираҳо ва харочотҳои ҷорӣ. Барои тадбиқи стратегияи рушди инноватсионӣ ҷалби воситаҳои калони пулӣ барои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ заруранд.	Ҳаммаслак–азхудкунии технологияи бехтарсозанда
Имконоти нулии инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ		
$S = (0,0,0)$	Камбудӣ ӯ мавҷуд набудани манбаҳои ташаккули харочот	–

**Сарчашма: пешниҳоди муаллиф**

Дар маҷмӯъ, баҳодиҳии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ имконият медиҳад, ки устувории молиявии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётро баҳогузорӣ, намуди захираҳои иқтидорҳои инноватсиониро муайян, самти рушди инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётро интихоб кард.

Дар боби дуюм «Ҳолати муосир ва истифодаи иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон» таҳлили ҳолати муосир ва рушди соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ гузаронида шуда, омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи истифодаи иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ маълум ва,

инчунин, иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳогузорӣ карда шуд.

Дар диссертатсия қайд карда шудааст, ки ташкилдихандаи асосии баландшавии сатҳи рушди иқтисодиёти миллии рушди устувори ҳамлу нақли мусофирон мебошад. Дар қатори қаноатмандии ҳамешагии талаботи истиқоматкунандагон бо хизматрасонии нақлиётӣ сатҳи сифати онро таъмин намудан зарур аст. Дар системаи нақлиёти кишварҳо мақоми марказиро нақлиёти автомобилҳои мусофирбарӣ ишғол менамояд, ки на танҳо ба рушди бетанаффуси иқтисодиёт, балки ҳалли масъалаҳои гуногуни иҷтимоӣ – иқтисодиро таъмин мегардонад.

Таҳқиқоти гузаронидашуда нишон медиҳад, ки қисми зиёди (95,6%) ҳамлу нақли мусофирон тавассути автобусҳо гузаронида мешаванд. Дар ҳоли ҳозир парки нақлиёти кишварро автобусҳо ва нақлиёти сабукрави автомобилӣ ташкил медиҳанд. Таҳлилҳо нишон доданд, ки автомобилҳои сабукрав (73,6%) мақоми пешсафро дар таркиби парки нақлиётӣ ва ҳиссаи автобусҳо бошанд – 26,4% - ро ташкил медиҳанд.

Муаллиф чунин меҳисобад, ки дар таркиби парки автобусҳои ҳолати беҳтардошта бо ғунҷоиши 32 ҷойи нишаст 62,4% - ро ташкил медиҳанд. Мақоми муҳими таҳлили таркиби парки автобусҳо аз рӯи намуди сӯзишвории истифодашаванда муайян мекунанд. Таҳқиқотҳои гузаронидашуда нишон доданд, ки дар таркиби парки автомобилҳои кишвар мақоми пешсафро автобусҳои бо сӯзишвории дизелӣ коркунанда ишғол намуда ва ҳиссаи онҳо 58,9% - ро ташкил медиҳад. Таркиби парки автомобилҳои нақлиёти сабукрави беҳтардоштаро автомобилҳои сабукрави тавассути сӯзишвории бензинӣ коркунанда ишғол мекунанд, ки ҳиссаи онҳо 74,9% - ро ташкил медиҳанд. Маълум карда шуд, ки 95,1% - и автомобилҳои сабукрав ғайридавлатӣ буда, танҳо 4,9%-ашонро автомобилҳои давлатӣ ташкил медиҳанд. Таҳлилҳо нишон доданд, ки танҳо 5,3% - и ҳаҷми мусофирон тавассути нақлиёти сабукрави таксӣ ҳамлу нақл карда мешаванд. Дар оянда қимати автомобилҳои хусусӣ баланд мегардад. Ҳамроҳи он рушди нақлиёти автомобилӣ моҳиятан аз синну соли автомобил вобаста мебошад. Таҳлилҳои гузаронида нишон доданд, ки ҳиссаи автобусҳои муҳлати истифодашон аз 13 сол боло 41,5% - ро ташкил медиҳанд.

Қайд кардан бамаврид аст, ки бо гузариш ба муносибатҳои бозорӣ нақлиёти автомобилҳои соҳибкорони инфиродӣ (НАСИ) рушд меёбад. Нақлиёти автомобилҳои соҳибкорони инфиродӣ нақши калидиро дар раванди хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ мебозад. Таҳқиқотҳо нишон доданд, ки дар ҳаҷми умумӣ ҳолати пешсафро НАСИ ишғол карда ва ҳиссаи он 54,6% ва, умуман, дар гардиши мусофирон нақлиёти автомобилҳои истифодаи умум ва ҳиссаи он 55,8% - ро ташкил медиҳанд. Имрӯзҳо дар баҳши хусусии кишвари мо 408,9 ҳазор воҳиди автомобилҳои сабукрав ва 12,6 ҳазор воҳиди автобусҳо ба ҳисоб гирифта шудааст.

Дар диссертатсия муаллиф бар он ақида аст, ки дар кишвари мо бояд барномаи мақсадноки давлатии рушди ояндаи нақлиёти автомобилӣ коркард карда шавад. Ба андешаи муаллиф, сиёсати нақлиёти автомобилӣ

дар шароити имрӯза бояд ба самти ҳамавақтаи ҳалли масъалаҳо нигаронида шавад: беҳтарсозии фаъолияти системаҳои нақлиёти автомобилӣ дар асоси таъминоти молиявии худӣ ва ҷалби он; ҳавасмандгардонии хизматрасонии нақлиёти автомобилӣи баландсифат аз рӯи нархҳои дастрас; паст кардани сатҳи бехатарии экологӣ дар шахрҳои кишвар; сарфҳои неру ва сӯзишворӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣи мусофирбарӣ; беҳтарсозии механизми идоракунии давлатии фаъолияти нақлиёти автомобилӣ бо назардошти иҷозатномадиҳии фаъолияти онҳо; сохтани биржаи хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ дар шароити ҳозира. Дар якҷоягӣ бо тадбиқи барномаи додашуда имконияти ҳалли масъалаи нақлиёти автомобилӣ бо назардошти қонегардонии талаботи сокинон дар хизматрасониҳои нақлиёти автомобилӣ, самаранокии ташаккули шаклҳои гуногуни моликияти нақлиёти автомобилӣи мусофирбариро медиҳад.

Қайд кардан бамаврид аст, ки фаъолияти корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ фавқулода мураккаб аст. Соҳаи хизматрасонӣ ин системаи равандҳои иқтисодӣ, тавсифдиҳандаи системаи параметрҳост, ки аз омилҳои зиёд вобаста аст. Омӯзиши пурраи омилҳои додашуда, имкони баҳогузорию дурусти фаъолияти корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ва самаранокии истифодаи захираҳои рушди захираҳои иқтисодии онҳоро медиҳад. Якҷоя бо онҳо омилҳои байни ҳам робитаи мутақобилаи мусбат ва манфӣ ба натиҷаҳои фаъолияти хоҷагидорӣи корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ таъсир мерасонанд.

Муаллиф бар он ақида аст, ки таҳқиқи омилҳои рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ имконият медиҳанд, ки ба ҳулосаҳои зеринро пешниҳоднамоӣ: 1. Рушди инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ тавсифдиҳандаи ҳолати раванди гузариши дониш ба амалия ва иқтидорҳои инноватсионии он. Иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ин маҷмӯи чораҳои баҳогузорию омодабошӣ ва натиҷавии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ. 2. Асосҳои иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ инъикоскунандаи омилҳои ташаккулӣ, омодабошӣ ва натиҷавии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ мебошанд. Омилҳои ташаккули иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ, ки онҳо ташкилкунандаи захиравиро, ки ташкилдихандаи илмӣ, кадрӣ, техникӣ – технологӣ ва молиявиро фаро мегиранд, инъикос менамоянд. Омилҳои омодабошии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ омодагии корхонаи соҳаи хизматрасонии назораткунандаи фаъолияти инноватсионист, ки ташкилкунандаи иттилоотӣ, институтсионалӣ ва ташкилиро дар бар мегирад. Омилҳои натиҷавии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ тавсифдиҳандаи иқтидорҳои инноватсионӣ ҳамчун натиҷаи фаъолияти инноватсионӣ дар корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ мебошад.

Дар замони ҳозира ҳолати пешсафро дар бозори хизматрасонии нақлиёти автомобилӣи мусофирбарӣ корхонаҳои нақлиёти автомобилӣи мусофирбарӣ (КНАМ) ишғол мекунанд. Вобаста ба ин, мо истифодаи

методологияи рақобатпазирии интегралӣи корхонаҳои нақлиёти автомобилӣи мусофирбарро мувофиқи мақсад мешуморем, ки ба роҳбарияти корхонаҳо барои арзёбии мавқеи худ ва таҳияи стратегияи рушди минбаъдаи бозори хизматрасонии нақлиёти Ҷумҳурии Тоҷикистон мусоидат мекунад. Ин маълумот инчунин барои сармоягузори эҳтимоли, муфид буда метавонад, зеро он ҳамчун нишондиҳандаи ҳолибияти сармоягузори хизмат мекунад.

Натиҷаҳои ҳисобҳои иқтидорҳои рақобатии КНАМ дар ҷадвали 2 нишон дода шудаанд.

## Ҷадвали 2

### Натиҷаи ҳисобҳои иқтидорҳои рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣи мусофирбарӣ дар минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон

Минтақа	КНАМ	Баҳои муқоисавии рақамии намудҳои гуногуни иқтидорҳои КНАМ				
		Иқтидори бизнес-равандҳо	Иқтидори идоравӣ	Иқтидори молиявӣ	Иқтидори меҳнатӣ	Иқтидори инноватсионӣ
ш. Душанбе	ҶСК «Саманд»	0,982	0,817	0,928	0,889	0,818
	ҶСК «Нақлиёт»	0,833	0,878	0,816	0,848	0,858
	ҶДММ «Икарус»	0,891	0,848	0,998	0,867	0,968
	ҶДММ «Танзим»	0,928	0,813	0,818	0,878	0,698
	ҶДММ «Сити таксӣ»	0,789	0,838	0,749	0,868	0,688
вил. Суғд	ҶС «АТП-35»	0,855	0,988	0,823	0,858	0,732
	ҶДММ «Соҳибтранс»	0,723	0,858	0,898	0,822	0,628
	ҶС «Даврон»	0,982	0,922	0,858	0,962	0,838
	ҶС «Сорбон»	0,815	0,822	0,758	0,732	0,658
	ҶДММ «Сайёр»	0,658	0,758	0,722	0,748	0,668
вил. Хатлон	ҶДММ «Сомон»	0,738	0,778	0,738	0,714	0,612
	ҶДММ «Успех»	0,781	0,632	0,558	0,638	0,613
	ҶСК «АТП-52»	0,758	0,758	0,722	0,722	0,758
	ҶДММ «Ховар»	0,728	0,632	0,788	0,658	0,625
	ҶДММ «Ахтар»	0,638	0,734	0,678	0,558	0,638
НТҶ	ҶДММ «Алишер»	0,614	0,658	0,758	0,543	0,724
	ҶДММ «Гаджери»	0,641	0,648	0,638	0,722	0,658
	ҶСК «Нақлиёт»	0,848	0,724	0,658	0,738	0,668
	ҶДММ «Илҳом-2»	0,722	0,668	0,522	0,678	0,632
	ҶДММ «Ронанда»	0,638	0,658	0,568	0,633	0,668
ВМКБ	ҶСК «АТП-50»	0,558	0,632	0,648	0,614	0,738
	ҶДММ «Терминали мусофирбар»	0,625	0,622	0,658	0,613	0,622

Минтақа	КНАМ	Баҳои муқоисавии рақамии намудҳои гуногуни иқтидорҳои КНАМ				
		Иқтидори бизнес-равандҳо	Иқтидори идоравӣ	Иқтидори молиявӣ	Иқтидори меҳнатӣ	Иқтидори инноватсионӣ
	ии Хоруғ»					
	ҚСК «АТП-51»	0,722	0,748	0,79	0,622	0,562
	ҚДММ «Али-техникс»	0,641	0,588	0,558	0,598	0,678
	ҚДММ «Шаҳбоз»	0,622	0,538	0,578	0,722	0,638

**Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф**

Бо назардошти хусусиятҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон, муаллиф иқтидори рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилро дар минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳогузорӣ кардааст (ҷадвали 3).

**Ҷадвали 3**

**Баҳогузори иқтидори рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон**

Нишондиҳанда	Минтақа	Корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ					Қимати миёна	Сатҳи рақобатпазирӣ
Иқтидори рақобатии корхона	Душанбе	ҚСК «Саманд»	ҚДММ «Сорбон»	ҚДММ «Икарус»	ҚДММ «Танзим»	ҚДММ «Сити такси»	0,8496	Баланд
		0,884	0,845	0,912	0,823	0,784		
	вилояти Суғд	ҚС «АТП-35»	ҚДММ «Сохибтранс»	ҚС «Даврон»	ҚС «Сорбон»	ҚДММ «Сайёр»	0,8002	Баланд
		0,847	0,779	0,91	0,755	0,71		
	вилояти Хатлон	ҚДММ «Сомон»	ҚДММ «Успех»	ҚСК «АТП-52»	ҚДММ «Ховар»	ҚДММ «Ахтар»	0,6854	Миёна
		0,714	0,640	0,743	0,683	0,647		
	Ноҳияҳои тобеи ҷумҳурӣ	ҚДММ «Алишер»	ҚДММ «Таджеро»	ҚСШК «Нақлиёт»	ҚДММ «Илхом-2»	ҚДММ «Ронанда»	0,6626	Миёна
		0,655	0,661	0,724	0,641	0,632		
	вилояти Мухтори кӯхистони Бадахшон	ҚСШК «АТП-50»	ҚДММ «Терминали мусофирбарии Хоруғ»	ҚСШК «АТП-51»	ҚДММ «Али-техникс»	ҚДММ «Шаҳбоз»	0,6348	Миёна
		0,635	0,628	0,683	0,611	0,617		
Умуман, дар ҷумҳурӣ						0,72652	Миёна	

**Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф**

Натиҷаи баҳогузори иқтидори рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон нишон доданд, ки сатҳи иқтидори рақобатнокӣ дар шаҳри Душанбе ва вилояти Суғд баланд ва дар манотиқи боқимонда миёна арзёбӣ карда мешавад.

Таҳлили унсурҳои таркибии иқтидорҳои рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар минтақаҳои кишвар имконияти гузаштан ба ҳулосаҳои зеринро медиҳад. Нисбати иқтидори молиявӣ ҳаминро қайд кардан лозим аст, ки нобаробарии таъминоти захираҳои молиявӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ мушоҳида карда мешавад. Баҳогузори иқтидори соҳибкорӣ нишон медиҳад, ки дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ бисёр мушкилиҳо дар соҳаи расонидани хизмати нақлиёти автомобилӣ, набудани системаи зудамали нақлиёти автомобилӣ, СИА, мавқуфгузориҳои пасти таъминоти

моддӣ – техникӣ ба назар мерасанд. Вобаста ба иқтидори кадрӣ ҳолати муътадилтар ба назар мерасад. Дар дараҷаи муайян ин ҳолат бо сатҳи ҳавасмандгардонии меҳнат ва самаранокии пасти меҳнат вобастагӣ дорад. Сатҳи иқтидорҳои инноватсионӣ дар корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дорои динамикаи рушд мебошанд. Корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити ҳозира бисёр маблағгузорино бояд ба самти коркарди инноватсионии ҷорисозии шаклҳои нави хизматрасонии нақлиётӣ равона созанд.

Натиҷаҳои баҳогузори иқтидори рақобатии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ имконияти ташаккули чорабиниҳо оиди баланд бардоштани рақобатпазирии КНАМ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон медиҳанд.

**Дар боби сеюм «Самтҳои асосии истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон» моделронии иқтисодӣ – математикии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ ба рушди маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ иҷро карда шуда, чорабиниҳо оид ба ҷорӣ намудани технологияи инноватсионӣ дар рафти хизматрасонии нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар шароити квазирақобат пешниҳод ва, инчунин, самти асосии афзалияти истифодаи иқтидори инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон коркард ва асоснок карда шудааст.**

Дар диссертатсия муаллиф қайд мекунад, ки маҷмӯи маҳсулоти дохилӣ дар дараҷаи муайян аз маҷмӯи омилҳои байни ҳам робитаи мутақобиладошта вобаста мебошад. Мушкилоти масъалаи додашуда истифодаи модели математикӣ – иқтисодиро барои ҳалли он талаб мекунад. Модели математикӣ – иқтисодии пешгӯии ММД дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, манотиқи он ва шаҳри Душанбе аз тарафи муаллиф коркард карда шудаанд (ҷадвали 4).

#### Ҷадвали 4

#### Модели математикӣ – иқтисодии пешгӯии ММД дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, ВМКБ, вилоятҳо, НТҶ ва шаҳри Душанбе

№	Минтақа	Модели математикӣ - иқтисодӣ	Тавсифи омории модел
1.	Ҷумҳурии Тоҷикистон	$Y = -3490 + 0.05046 X_1 + 7,81 X_2 + 2,876 X_3 - 8271 X_4 + 6127 X_5 - 337,6 X_6$	$F_{набл} = 581,65; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67; R=0.99928; R^2=0.998561; S_{ост} = 847,92; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 59,076; t_{крит.дов} (0.01;5)=4.03.$
2.	вилояти Хатлон	$Y = -12760 + 2,609 X_1 + 12,76 X_2 - 1,47 X_3 + 4166 X_4 + 4221 X_5 + 516,1 X_6$	$F_{набл} = 140,95; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67; R=0.99706; R^2=0.994129; S_{ост} = 458,04; \kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 29,081; t_{крит.дов} (0.01;5)=4.03.$

№	Минтақа	Моделҳои математикӣ - иқтисодӣ	Тавсифи омории модел
3.	Вилояти Суғд	$Y = -2315 + 1.399 X_1 + 4,011 X_2 + 1,214 X_3 - 10,45 X_4 + 858,7 X_5 + 10,74 X_6$	$F_{набл} = 724,15; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99943; R^2=0.99886; S_{ост} = 185,94;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 65,916;$ $t_{крит.ов} (0.01; 5)=4.03.$
4.	ВМКБ	$Y = -383,9 + 0,5071 X_1 + 0,4848 X_2 - 4,398 X_3 + 1096 X_4 + 1,703 X_5 - 51,13 X_6$	$F_{набл} = 92,485; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.99552; R^2=0.99106; S_{ост} = 31,06;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 23,556;$ $t_{крит.ов} (0.01; 5)=4.03.$
5.	НТЧ	$Y = -415,1 + 0,6808 X_1 + 6,976 X_2 + 0,5745 X_3 - 278,7 X_4 + 390,9 X_5 + 132,6 X_6$	$F_{набл} = 35,985; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.98862; R^2=0.97737; S_{ост} = 430,8;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 14,694;$ $t_{крит.ов} (0.01; 5)=4.03.$
6.	ш. Душанбе	$Y = 6832 - 0.4977 X_1 + 4.029 X_2 + 1.315 X_3 - 8397 X_4 + 1018 X_5 - 469.6 X_6$	$F_{набл} = 346,24; F_{крит}(0.01; 6; 5) = 10,67;$ $R=0.9988; R^2=0.997601; S_{ост} = 225,08;$ $\kappa_1 = p=6; \kappa_2 = n-p-1=5; T_{набл} = 45,579;$ $t_{крит.ов} (0.01; 5)=4.03.$

**Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф**

Дар умум, модели математикӣ – иқтисодии муаллиф дар минтақаҳои кишвар ба раванди ҳақиқӣ ва қиматҳои омории мувофиқат менамояд.

Бо назардошти модели коркардгардида ҳисоби пешакии ММД дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, ВМКБ, вилоятҳо, НТЧ ва шаҳри Душанбе (ҷадвали 5) гузаронида шудааст.

**Ҷадвали 5**

**Пешгӯии ММД (млрд.сомонӣ) аз рӯи минтақаҳои Ҷумҳурии Тоҷикистон**

№ т/р	Минтақа	2020	2025	2030
1.	Ҷумҳурии Тоҷикистон	74,8	105,4	147,6
2.	Вилояти Хатлон	19,6	27,5	38,7
3.	Вилояти Суғд	20,4	28,6	40,2
4.	ВМКБ	1,1	1,5	2,0
5.	НТЧ	11,4	16,0	21,4
6.	ш. Душанбе	13,5	18,9	26,5

**Сарчашма: ҳисобҳои муаллиф**

Суръати миёнаи солонаи рушди ММД 107,0% - ро ташкил медиҳад. Натиҷаи пешгӯиҳо имконияти ташаккули стратегияи рушди соҳаҳои асосии иқтисодии Ҷумҳурии Тоҷикистонро медиҳад.

Имрӯзҳо тағйироти назаррас дар соҳаи нақлиёти автомобилӣ рух дода истодааст. Ин тағйироти инноватсионӣ имкон медиҳад, ки равандҳои логистикӣ ҳангоми ташкили пайдоиши нақлиёти автомобилӣ рушд намоянд.

Дар диссертатсия муаллиф чунин мешуморад, ки концепсияҳои логистикӣ рушди занҷири ташкили мусофирбариро пешбинӣ менамоянд. Ҳангоми рушди ин гузариш рушди шабакаҳои маршрутии автобусӣ тағйир

меёбанд. Ҳангоми ин масъалаҳои зеринро қайд кардан бамаврид аст: миқдори автобусҳо ва речаи ташаккули онҳо бояд кафолатдиҳандаи хизматрасонии баландсифат ба мусофиронро диҳанд; маршрутҳои ҳаракати автобусҳо бо назардошти масофаи минималӣ бояд ба нуқтаи чараёни мусофирон дар алоқа бошанд.

Дар шароити ҳозира бо принципҳои логистикӣ метавон ворид намуд: принципи куллии харочот, ё ки ҳисоби маҷмӯи боздории идоракунии чараёни хизматрасонии аз рӯи занҷири логистикӣ; муносибати системавӣ, ки ҳамаи унсурҳои системаи логистикӣ нақлиёти шаҳрро дар бар мегирад; принципи идоракунии умумии сифат – таъминоти эътимоднокии ташаккул ва сифати баланди кори ҳар унсури логистикӣ системаи нақлиёти шаҳрӣ; принципи устуворӣ ва мутобиқатшавӣ; принципи оптимизатсияи глобалӣ. Ба ақидаи муаллиф, миёни принципҳои дар боло қайдгардида муносибати системавӣ мегирад, ки инъикоскунандаи фаъол ва маҳсулнокии раванди хизматрасонии нақлиётии автомобилӣ мебошад.

Муаллиф бар он назар аст, ки истифодаи концепсияи логистикӣ дар нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ ба ҷорисозии системаи автоматонидашудаи идоракунии бо назардошти рушди аутсоринг ба пеш меравад. Қайд кардан бамаврид аст, ки аутсоринги соҳаи хизматрасониро метавон дар ду самт мушоҳида намуд: диҳиши аутсорсери функсияи истифодаи охирони хизматрасон; пайдо намудани хизматрасонии аутсорсерӣ оиди тадбиқи функсияи пешакӣ иҷронамудаи худӣ. Бешубҳа, барои ташаккули самараноки нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ нақши асосиро аутсоринги логистикӣ мебозад.

Ба андешаи муаллиф, аутсоринги логистикӣ варианти самараноки мутобиқшавӣ ба шароити зудтағйирёбанда, ки ба тақсимшавии самараноки ҳуқуқҳои шахсии он нигаронидашуда мебошад. Барои ҳамин, масъалаи асосии пештаркибии логистикӣ интиҳоби шаклҳои хочагидории ташкилӣ – ҳуқуқии инноватсионӣ ба ҳисоб меравад. Муаллиф бар он назар аст, ки аутсоринги логистикӣ ин воситаи идоракунии бизнес – равандҳо, имконияти мустаҳкамкунии мавқеи бозории корхона, баланд бардоштани сифати расонидани хизмати нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ ва муътадилгардонии чараёни мусофирон, беҳтарсозии фаъолияти корхонаҳои фаръӣ ва диҳиши қисми фаъолияти он ба марказҳои логистикӣ.

Дар диссертатсия муаллиф қайд кардааст, ки тарзи муҳими инноватсионии ташаккули корхонаҳои нақлиётии автомобилӣ мусофирбарӣ, ин истифодаи самараноки системаҳои моҳворагии мушоҳидавии глобалӣ (СММГ) ба ҳисоб меравад. Дар шароити ҳозира ҳангоми истифодаи СИА дар нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ чунин усулҳои дақиқсозии мавқеи ҷойгиршавии воситаи нақлиёти автомобилӣ: мушоҳидаи моҳвораӣ; мушоҳидаи локалӣ; системаҳои гибридии мушоҳидавӣ. Системаи GPS/СММГ имконияти дақиқсозии мавқеи ҷойгиршавии воситаи нақлиёти автомобилро медиҳад, қабулкунаки мушоҳидавӣ, ки барои ташаккули бетанаффуси ин система хизмат мекунад. *Системаи мушоҳидавии моҳвораӣ* ин система барои муайян кардани

мавқеи ҷойгиршавӣ ва тавсифи суръатии таркиби ҳаракаткунанда зарур аст.

Муаллиф чунин мепиндорад, ки дар таъминоти самараноки раванди нақлиёти автомобилӣ истифодаи системаи Nova-it, ки имконияти ба нақшагирии пурборгардонии воситаи нақлиёти автомобилӣ бо назардошти аризаҳои воридгардидаро медиҳад; автоматикунони равандҳои кории танзимгарон ва марказҳои логистикӣ; омодакунии ҳуҷҷатҳо ва баровардани ахборот дар системаи иттилоотӣ; ҳисоби маршрутҳои автобусии захиравӣ бо назардошти дархостҳои воридотӣ. Истифодаи системаи Nova-it имконияти камкунии вақти гардиш ба ҳатти ҳаракат, ба таври ошкоро тасвир кардани суроғаи муштарӣ ва ҳатти сайр дар харитаи электронии шаҳр. Идоракунии ғаврии ҳамлу нақли автомобилӣ мусофирбарӣ бо назардошти ҳаҷми маҳсулоти нақлиётӣ вобаста ба коркарди маълумотҳо дар бораи макони ҷойгиршавии автомобилӣ дорой системаи мушоҳидавӣ.

Ба андешаи муаллифи кор, масъалаи асосии баланд бардоштани самаранокии кори нақлиёти автомобилӣ танзими идоракунии тавсифашон ғаврӣ ҳисобида мешаванд. Яққоя бо он дар нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ дар ҳатти сайри ҳаракат ва маблағи бадастомада ҳалли муҳими масъала ба ҳисоб меравад. Барои ташаққули самараноки нақлиёти мусофирбарии автомобилӣ истифодаи системаи СММГ мувофиқи мақсад мебошад (ҷадвали 6).

#### Ҷадвали 6

#### Тавсияҳои татбиқи системаи СММГ барои корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ Ҷумҳурии Тоҷикистон

Соҳаи истифодабарӣ	Таъйинот
Танзими идоракунии нақлиёти мусофирбарӣ	Барои баланд бардоштани беҳатарӣ ва сифати ҳамлу нақли мусофирон пешбинӣ гардидааст. Имконияти пайгирии риояи ҳатти сайр, вақти расидан ва истодан дар истгоҳ, аз графикаи ҳатти сайр ба самти дигар гаштан, миқдори мусофирони интиқолшавандаро медиҳад.
Идоракунии нақлиёти давлатӣ (ХМК)	Барои баланд бардоштани сифати идоракунӣ ва самаранокии кори нақлиёти давлатӣ пешбинӣ карда шудааст. Вақти расидан ва вақти рафтан ба объект, пайгирии риояи ҳатти сайр, миқдори мотосоатҳо, дар роҳ будан (км), хароҷоти сӯзишворӣ қайд карда мешавад.
GPS мониторинги хоҷагии қишлоқ	Барои баланд бардоштани сифат ва самаранокии кори нақлиёти махсуси ташкилотҳои хоҷагии қишлоқ пешбинӣ карда шудааст. Имконияти ҳисоби ҳудуди киштзорҳо, масоҳати шудгори замин дар як рӯз, хароҷоти сӯзишворӣ, миқдори мотосоатҳо, речаи суръатӣ, пешгирии рабудани МСМ (ГСМ) ва ҳосилро медиҳад.
GPS мониторинги нақлиёти автомобилӣ махсус (сохтмон, коркард ва истихроҷи қабри замин)	Барои баланд бардоштани сифат ва самаранокии кори нақлиёти махсус пешбинӣ карда шудааст. Имконияти пайгирии ҳатти сайр, баромадан аз графикаи ҳаракат, миқдори мотосоатҳо, хароҷоти сӯзишворӣ, речаи суръатиро медиҳад.

Соҳаи истифодабарӣ	Таъйинот
GPS мониторинг барои ширкатҳои нақлиётӣ, шӯъбаҳои ҳамлу нақл ва расонидан	Барои баланд бардоштани сифат ва самаранокии кори нақлиёти махсус пешбинӣ карда шудааст. Имконияти пайгирии хатти сайр, баромадан аз графикаи ҳаракат, миқдори мотосоатҳо, хароҷоти сӯзишворӣ, речаи суръатӣ, речаи ҳароратии яхдон, назорати кушодани бор ва бехатарии ронандаро медиҳад. Логистикаи нақлиётӣ: ҳисоби маршрути оптималӣ аз рӯи вақт ё масофа, ҷустуҷӯ аз рӯи суроға.
GPS мониторинг барои интиқоли борҳои хатарнок ва махсусан гаронарзиш	Барои баланд бардоштани бехатарии интиқол ва таъминоти ҳифзи бор. Имконияти пайгирии макони ҷойгиршавии нақлиёт, задани бонги хатар ҳангоми ивази хатти сайр, кушодани бор, ҳуҷум ба ронандаро медиҳад. Ҳисоби хароҷоти сӯзишворӣ, речаи суръатро медиҳад.
GPS мониторинг бо мақсади ҳифз ва таъминоти бехатарии одамон	Барои баланд бардоштани сифат ва самаранокии кори нақлиёт пешбинӣ гардидааст. Имконияти пайгирии макони ҷойгиршавии нақлиёт, хароҷоти сӯзишворӣ, речаи суръатӣ, назорати кушодани бор ва бехатарии ронандаро медиҳад. Ба ғайр аз ин, метавон макони ҷойгиршавии коргарони корхона ва бехатарии кӯдакон ва волидонро низ назорат кардан мумкин аст.

#### **Сарчашма: пешниҳоди муаллиф**

Системаи GPS мониторинг барои назорати воситаи нақлиёти автомобилӣ хизмат мекунад, ки имконияти паст кардани хатарҳои истифодаи ғайриқонунии таркиби ҳаракаткунандаро медиҳад; баландшавии бехатарии интиқоли автомобилии мусофирон; ҷорӣ намудани назорат оид ба иҷрои нақшаҳо; баҳогузорию коркарди самаранокии таркиби ҳаракаткунанда; монетарии рабудани сӯзишворӣ. Ба ғайр аз ин, системаи СММГ – ро метавон ҳангоми назорати додани шаҳодатномаи ронандагӣ, ки дар раванди он таъсири омили инсонӣ, ҳамчун ронандаҳои ғайрикасбӣ, ки сабабгори ҲРН (ДТП) мешаванд, истифода бурдан мумкин аст.

Муаллиф чунин меҳисобад, ки нақлиёти автомобилии муосир, нақши калидиро дар рушди иқтисодиёти кишвар бозида ва ба сифати зиндагии аҳоли таъсир мерасонад. Таҳлили модели мавҷудаи ҳамлу нақли автомобилии мусофирон аз рӯи хатти сайр нишон медиҳад, ки он ба талаботи имрӯза ҷавобгӯӣ набуда ва ин сабаби сифати пасти ҳамлу нақли автомобилии мусофирон, рақобати носолим (мураккаб) дар бозори хизматрасонии нақлиётии мусофирон мебошад. Барои ҳамин ҳам дар шароити имрӯза баланд бардоштани сифати расонидани хизмат ба мусофирон мувофиқи мақсад мебошад.

Таҷрибаи ватании расонидани хизмати нақлиётии автомобилӣ ба мусофирон, ки асоси чунин зухурот мавҷудияти модели ташаккули нақлиёти автомобилии мусофирбарӣ, ки дар принципҳои системаи кушода асос ёфтааст мебошад: намояндагии ваколатдор, ҳуқуқ ва уҳдадорӣ, уҳдадорию иштирокчиёни равандҳои нақлиётии автомобилӣ; шогирдтайёркунӣ. Дар базаи ин принципҳо шаклҳои гуногуниашон зиёди ташкили хизматрасонии нақлиётии автомобилии мусофирон ба сокинон

истифода бурда мешавад. Ҳангоми ин нақши паст кардани сатҳи идоракуни ва самаранокии онро нишон додан лозим аст. Вобаста ба ин, ҳолати додашуда сабабияти ҳақиқии системаҳои нақлиётии амалкунандаи мусофирбарӣ, бартарии онро санадҳои меъёрӣ – ҳуқуқӣ, инчунин, соҳибкорони алоҳидаро дар бозори хизматрасонии нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ баҳогузорӣ кардан лозим аст.

Аҳамияти иҷтимоии нақлиёти автомобилии мусофирбариро дар таъминоти фаъолияти ҳаётии шаҳр, ноҳия ва вилояти муосир барои таъминоти талаботи сокинон ба хизматрасонии нақлиётӣ, масъалаи асосии он таъминоти беҳатар, муътадил, эътимоднок ва самараноки раванди нақлиёти автомобилро ба назар мегирем.

Дар диссертатсия муаллиф қайд мекунад, ки барои баланд бардоштани самаранокии кори нақлиёти автомобилии мусофирбарӣ беҳтарсозии қоидаи фармоишҳои шаҳрӣ ба ҳамлу нақли иҷтимоӣ, ташкили бастанӣ шартнома, принципҳои молиявии хизматрасонии нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ, ё ки амалан беҳтарсозӣ ва самаранок идора кардани системаи нақлиёти автомобилии мусофирбарии шаҳрӣ (НАМШ). Принципҳои асосии ташаккули фармоишҳои шаҳрӣ инҳо мебошанд:

✓ Ба иҷроиши ҳамлу нақли иҷтимоии нақлиёти мусофирбарии заминии шаҳрӣ метавон шахсони ҳуқуқии шакли моликиятшон дилхоҳи дорои иҷозатнома барои ҳамлу нақли намуди мушаххаси НМШ – ро ҷалб намуд; дурустии техникий таркиби ҳаракаткунанда, барои ҳамлу нақл зарур ва аз уҳдаи иҷрои ҳамлу нақл дар мувофиқа бо талаботҳои гузашташуда баромада тавонанд.

✓ Барои рушди фармоишҳои шаҳрӣ ба ҳамлу нақли иҷтимоӣ шабакаҳои хатти сайри асосиро дақиқ кардан, ки тавассути он кашонидани мусофирон тавассути нақлиёти автомобилии заминӣ бо объекти дарқорӣ шаҳри Душанбе расонида мешавад. Дар ин ҳангом масофаи байни истгоҳҳо 500 метрро ташкил медиҳад.

✓ Дар шабакаҳои хатти сайри автобусҳо бояд сатҳи таъминоти иҷтимоии хизматрасонии нақлиётии сокинон вобаста ба ҳамлу нақли иҷтимоӣ кафолат дода шавад.

✓ Тақсимшавии фармоишҳои шаҳрӣ ба кашонидани иҷтимоӣ дар он ҳолат сурат мегирад, ки агар Ҳукумати шаҳр онро аз рӯи корхонаҳои нақлиётии мусофирбарии шаҳрии дар моликияти давлатӣ ё агар ҳиссаи моликияти давлатӣ зиёда аз нисфи арзиши молу мулкӣ корхона, ё ки ҳуқуқҳои моликияти дар ихтиёри худ истифода барад, гузаронида мешавад. Хусусиятҳои технологияи намудҳои гуногуни нақлиёти мусофирбариро ба назар гирифта, тақсимшавии озмунии фармоишҳоро ба хизматрасонии хатҳои сайр, дар навбати аввал, ҳаматарафа ба нақлиёти автобусӣ, ки дорои дараҷаи баланди автономӣ ва тағйири хатти сайр дар қиёс аз нақлиёти барқие, ки рушди хоҷагии роҳӣ, шабакаҳои васлию кабелӣ, ҳадамоти таркиби ҳаракаткунанда ва ғайраро талаб мекунад, ба роҳ мондан лозим аст.

✓ Барои тарафдорӣ кардани рақобати софдилона дар бозори хизматрасонии нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ ба тақсимоии

озмунии маршрутҳои автобуси байни корхонаҳои давлатӣ ва корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ гузаштан зарур аст. Дар озмун ҳамаи корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ, ки дорои иҷозатнома барои ҳамлу нақли мусофиронро доранд, ҷаълола иштирок намоянд.

✓ Барои интиҳоби ғолиби конкурс бояд чунин принципҳо риоя карда шаванд: барои маршрутҳои автобусии бесама – ҳуқуқи бастанӣ шартнома бо назардошти дотатсияи минималии аз буҷаи Ҳукумати шаҳр ҷудошаванда; барои автобусҳои самаранок – ҳуқуқи бастанӣ шартнома бо назардошти дотатсияи максималии аз буҷаи Ҳукумати шаҳр ҷудошаванда дода шавад. Дар шароити имрӯза тақсимшавии озмунии маршрути ҳаракати автобусҳо арзиши аслии ҳамлу нақл аз ҳисоби истифодаи пурраи захираҳои корхонаҳо паст гардида истодааст: аз ҳисоб баровардани автобусҳои корношоям; тадбиқи дастгоҳи куҳна.

✓ Ғолиби озмун, бо Фармоишгари ҳамлу нақл шартнома барои хизматрасонии маршрутҳои автобусӣ (гурӯҳи маршрутҳо) баста, ҳуқуқи эксклюзивии хизматрасонии маршрутиро мегирад ва дар қатори он шомил мешаванд (ҳангоми шартӣ иҷроиши фармоишҳои шаҳрӣ ба ҳамлу нақли иҷтимоӣ) ҳуқуқи дар ҳатти сайри додашуда ташкили ҳамлу нақли тичоратиро (маршрутҳо) пайдо мекунад. Аз тарафи шахси дигар кушодани роҳи тичоратӣ бе иҷозати Нақлкунандаи дорои ҳуқуқи эксклюзивии хизматрасонии ҳатти сайри додашудаи иҷтимоӣ иҷозат дода намешавад.

✓ Ҳамлу нақл дар маршрутҳои автобусӣ ва троллейбусиро КВД (ГКУ) «Душанбенақлиётҳадамотрасон» мувофиқи шартномаи он бо Кумитаи нақлиёт ва додани ҳуқуқи эксклюзивӣ ба хизматрасонии шабакаҳои маршрутии троллейбусӣ, ки дар қатори онҳо шомил мешавад (ҳангоми риояи иҷозатномаи гузошташуда ва дигар талаботҳо ва, инчунин, як қатор иҷозатномаҳо ва кӯшодани маршрут), дар маршрути додашуда ташкили тичоратии ҳамлу нақл; мувофиқан, аз тарафи ягон нафар буридани маршрути тичоратӣ бо иҷозати КВД «Душанбенақлиётҳадамотрасон», ки дорои ҳуқуқи эксклюзивии хизматрасонии маршрутии иҷтимоии додашуда мебошад, иҷозат дода намешавад.

## **Ҳулосаҳо**

### **Натиҷаҳои асосии илмии диссертатсия**

Таҳқиқоти гузаронидашуда оиди истифодаи самаранокӣ иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ имконияти баровардани ҳулосаҳои зеринро доданд.

1. Бо рушди соҳаи хизматрасонии талаботи ҷомеа дар замони имрӯза инноватсия қисми таркибии ҷаъолияти соҳибкорӣ гардид. Омили асосии таъминоти рақобатпазирии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ дар бозорҳои гуногун сатҳи истифодаи технологияи инноватсионӣ ба ҳисоб меравад. Дар шароити минтақаҳои зиёди Ҷумҳурии Тоҷикистон механизми асосии рушди самаранокӣ иқтисодӣ дурнамои навҷорисозии технологияи пешсаф ба рушди иқтисоди миллӣ ба ҳисоб меравад [4-М].

2. Муаллиф чунин меҳисобад, ки дар шароити амиқи иқтисоди бозории соҳаи хизматрасонӣ мақоми пешсафро дар таъминоти рушди иқтисодӣ ва қаноатмандии талаботи зиёдшавандаи ҷомеа ва аҳоли ишғол менамояд. Аз рӯи рушди истеҳсолот, пур кардани бозори маҳсулот ва хизматрасонӣ, ташаккули иқтисоди инноватсионӣ, пайдоиши намудҳои нави фаъолият ва ин имконияти баландшавии талабот ба хизматрасонӣ ва баландшавии сифати онро талаб мекунад. Барои ҳалли ин масъала гузаришҳои инноватсионӣ ба зинаи муосири рушди иқтисоди миллӣ заруранд [2-М].

3. Дар диссертатсия муаллиф чунин меҳисобад, ки рушди инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ бо омилҳои зерин вобаста мебошад: рушди соҳаи хизматрасонӣ бо назардошти омилҳои тавсифашон интенсивии қобилиятноки истифодабарандаи ИИТ дар ҳамаи соҳаи иқтисоди миллӣ; нақши асосии илм дар истифодаи хизматрасонии инноватсионӣ; пасткунии муҳлати коркард, навҷорисозии техникаи нав, баланд бардоштани сатҳи техникий истеҳсолот; хусусияти хоси ИИТ, дар номуайянии натиҷаҳо ва мавҷудияти хатар инъикос меёбад; баландшавии хароҷот ва пастшавии нишондиҳандаҳои молиявии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ҳангоми истеҳсоли маҳсулоти нав; хурдашавии зуди физикӣ ва шуурии дастгоҳ [3-М].

4. Муаллиф бар он назар аст, ки таркиби иқтидори инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ аз ташкилдихандаҳои захиравӣ, дохилӣ ва натиҷавӣ ташкил ёфтаанд. Захираҳои моддӣ – техникий корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ дар соҳаҳои истеҳсоли маҳсулот, ки бо роҳи истифодаи технологияи нав ба имконияти иқтидорӣ истеҳсол гардидаанд, ташаккул ёфтааст. Захираҳои иттилоотӣ унсури дигари ташкилдихандаҳои захиравӣ ба ҳисоб мераванд, ки дар муқоиса аз дигар захираҳо амалан тамомнашаванда мебошанд. Захираҳои молиявӣ имкони ҷустани варианти оптималӣ ва афрӯхтани ташаккул ва тадбиқи ҳуди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонро медиҳанд. Захираҳои инсонӣ унсури асосии ташкилкунандаҳои захиравии иқтидори инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ба ҳисоб мераванд [5-М].

5. Ташаккул ва истифодаи самараноки потенциали инноватсионии соҳаи хизматрасонии Ҷумҳурии Тоҷикистон бо назардошти хусусиятҳои рушди инноватсионии минтақаҳои алоҳидаи он иборат аст. Дар айни замон, дар минтақаи алоҳида мувофиқи мақсад аст, бо назардошти хусусиятҳои он, муҳити инноватсионии ҳудро инкишоф додан лозим аст. Системаҳои инноватсионии минтақавӣ дар доираи сиёсати давлатии инноватсионӣ фаъолият мекунанд ва дар маҷмӯъ иқтидори инноватсионии кишварро ташкил медиҳанд [4-М].

6. Ба андешаи муаллифи кор, яке аз роҳҳои рушди фаъоли кишвар, ин дастгирии марказҳои илмӣ – таҳқиқотӣ, ки ба коркарди технология нав ва ҷорисозии он ба хоҷагии халқ мебошад. Бинобар ин, роҳи инноватсионии рушд бе ҳаҷми зарурии сармоягузорӣ дар соҳаи илм номумкин аст. Ба нишондиҳандаи асосии прогресси илмӣ – техникӣ ворид кардан мумкин аст: сарчашмаҳои сармоягузори илмӣ; ҳолати МТБ НИО; ҳаҷми НИОКР;

шумораи кормандони илмӣ. Қайд кардан зарур аст, ки сатҳи рушди кишварҳоро аз иқтидори илмӣ – техникии (ИИТ) он баҳогузорӣ мекунад, ки дар он системаи захираҳои моддӣ, кадрӣ, ахборотӣ ва молиявӣ шомил мешаванд [1-М].

7. Сиёсати нақлиёти автомобилӣ дар шароити кунунӣ бояд ба ҳалли саривақтии масъалаҳо равона карда шавад: такмил додани системаи нақлиёти автомобилӣ дар асоси дастгирии молиявии худ ва ҷалбшуда; мусоидат ба хизматрасониҳои баландсифати нақлиёти автомобилӣ бо нархи дастрас; паст кардани сатҳи амнияти экологӣ дар шаҳрҳои кишвар; сарфа кардани энергия ва сӯзишворӣ дар корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбар; такмил додани механизми танзими давлатии фаъолияти нақлиёти автомобилӣ бо назардошти иҷозатнома ба фаъолияти онҳо; ташкили шароити мубодилаи ҳадамоти нақлиёти автомобилӣ дар шароити кунунӣ [2-М].

8. Дар кори мазкур таснифоти омилҳои таъсиркунанда истифодаи самараноки иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ нишон дода шудааст. Ба ғайр аз ин, муаллиф омилҳои монешаванда ва муътадилкунандаи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасониро пешниҳод кардааст [3-М, 8-М].

#### **Тавсияҳо оид ба истифодаи амалии натиҷаҳо**

9. Муаллиф чунин мепиндорад, ки барои рушди инноватсионии рақобатпазирии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии Ҷумҳурии Тоҷикистон мебояд: пешсафии рушди соҳибқорӣ инноватсиониро муайян ва меъёрӣ - ҳуқуқии онро таъмин кард; дастгирии давлатии фаъолияти инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонӣ ба шакли рост ва моил сурат гирад; коркарди механизми ҳифзи моликияти зеҳнӣ ва ғайра зарур мебошанд [3-М, 6-М].

10. Иқтидори рақобатии корхонаҳои нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ аз тарафи муаллиф аз рӯи ташкилдихандаҳои зерин баҳогузорӣ карда шудаанд: иқтидори молиявӣ; иқтидори асосии бизнес-равандҳо; иқтидори меҳнатӣ; иқтидори идоравӣ; иқтидори инноватсионӣ. Қимати вазнии ташкилдихандаи иқтидори рақобатӣ дар асоси тавсия, ба шакли дақиқ даровардани азхудкунии омӯзиши адабиёти махсус ва андешаи олимони ба масъалаи додасуда сару кордошта муайян карда шудааст [2-М, 9-М].

11. Модели математикӣ-иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонӣ ба рушди ММД, умуман, дар кишвар, дар вилоятҳо, шаҳр ва ноҳияҳо аз тарафи муаллиф коркард ва тадбиқ карда шудааст. Дар асоси модели коркардгардида пешгӯии ҳисоби ММД дар Ҷумҳурии Тоҷикистон, вилоятҳо, НТҶ, ВМКБ ва шаҳри Душанбе дар давраи то соли 2030 дода шудааст [1-М, 7-М].

12. Дар замони ҳозира тағйироти кулӣ дар соҳаи нақлиёти автомобилӣ рух дода истодааст. Ин дигаргуншавии инноватсионӣ имконияти рушди принципҳои логистикиро ҳангоми ташкили қори нақлиёти автомобилӣ мусофирбарӣ имконият медиҳад. Логистика дар

системаи нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ бо мақсади таъминоти чараёни ахборотӣ ва назорати бехатарии экологӣ истифода бурда мешавад. Зинаи хотимавии пештаркибии логистикӣ интихоби стратегияи оптималии логистикӣ ба ҳисоб меравад, ки истифодаи принципҳои аутсоринги логистикӣ ҳисобида мешавад. Истифодаи аутсоринги логистикӣ имкони чамъоварии воситаҳои молиявӣ ба раванди ҳамлу нақл, баланд бардоштани базаи пурборкунии моддӣ – техникӣ, байниҳамтаксимкунии хатарҳои мувофиқавиро медиҳад [6-М, 11-М].

13. Усули муҳими инноватсионии кори корхонаҳои нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ ин истифодаи самараноки системаҳои СММГ (Системаҳои мушоҳидавии моҳворавии глобалӣ) ба ҳисоб меравад. Дар шароити ҳозира ҳангоми истифодаи СИА ба нақлиёти автомобилии мусофирбарӣ барои дақиқ кардани макони ҷойгиршавии воситаи нақлиёт самаранок арзёбӣ карда мешавад: мушоҳидаи моҳворавӣ; мушоҳидаи локалӣ; системаҳои гибридии мушоҳидавӣ [2-М, 9-М,10-М].

14. Бо дарназардошти аҳамияти баланди иҷтимоии нақлиёти мусофирбар дар таъмини ҳаёти шаҳри муосир ва қонеъ намудани талаботи аҳоли ба хизматрасонии нақлиёт, муҳимтарин вазифа ин нигоҳ доштани раванди устувор, бозътимод, бехатар ва самараноки нақлиёт мебошад. Барои баланд бардоштани самаранокии фаъолияти нақлиёти мусофирбар, тартиби ташаккули фармоиши шаҳрии нақлиёти иҷтимоӣ, ташкили бастанӣ шартномаҳо, принципҳои маблағгузории хадамоти нақлиёти мусофирбарро такмил додан лозим аст, яъне амалан такмил додан зарур аст ва системаи нақлиёти автомобилии мусофирбарро оқилона ба танзим дароранд [2-М,6-М].

#### **Феҳристи корҳои чопшудаи муаллиф доир ба мавзӯи диссертатсия**

##### **Мақолаҳо дар маҷаллаҳои тақризшаванда:**

1. –М.Шодиев Ф.Т. Методические основы оценки инновационного потенциала предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/9 (218). -С.166-169.
2. –М.Шодиев Ф.Т. Роль инновационной деятельности в увеличении доходности предприятия сферы услуг/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук – Душанбе: «СИНО», 2016. №2/10(219), -С.144-148.
3. –А.Шодиев Ф.Т. Исследование факторов инновационной конкурентоспособности региона на современном этапе//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «СИНО», 2017. №2/1, -С.158-161.
4. –М.Шодиев Ф.Т. Теоретические аспекты развития инновации в сфере транспортных услуг/Шодиев Ф.Т., Ходжаев П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №5 Ч.II С. 171-179.
5. –М.Шодиев Ф.Т. Экономическое содержание инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг/Шодиев Ф.Т.,

Ходжаев П.Д.//Вестник Таджикского национального университета. Серия экономических наук. – Душанбе: «ИЦ ТНУ», 2019. №6, С. 47-54.

**б) интишорот дар дигар маҷаллаҳои илмӣ**

6. –М.Шодиев Ф.Т. Некоторые особенности управления рисками предпринимательской деятельности на автомобильном транспорте/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Теория и практика развития отраслей экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - практической конференции (Душанбе, 10.11.2015), -С. 133-136.
7. –М.Шодиев Ф.Т. Экономико-математическая модель оценки влияния внутренних и внешних факторов на развитие автотранспортной системы региона/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Моделирование экономических процессов и современные информационные технологии: материалы республиканской научно - практической конференции посвященной 70 летию к.ф-м.н., доцент Джабирова Дж.К. (Душанбе, 27-28 ноября 2015г.), -С. 159-165.
8. –М.Шодиев Ф.Т. Оценка роли налога с владельцев транспортных средств в налоговой системе и доходных источниках дорожных фондов/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Эффективность управления государственными финансами в условиях открытой экономики Республики Таджикистан: материалы республиканской научно - теоретической конференции (Душанбе, 19.02. 2016г.), -С.159-162.
9. –М.Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала автотранспортного предприятия на основе кластерного подхода//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №1 (5), -С. 73-77.
10. –М.Шодиев Ф.Т. Оценка инновационных механизмов развития национальной экономики на современном этапе/Ходжаев П.Д., Шодиев Ф.Т.//Устойчивое развитие инновационной экономики в Таджикистане и Польше: материалы международной научно - практической конференции (Душанбе, 23-24 декабря 2016г.), -С. 60-62.
11. –М.Шодиев Ф.Т. Оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан//Вестник Финансово-экономического института Таджикистана.– Душанбе: 2017. №3 (11), С. 97-101.

### Аннотатсия

**ба диссертатсияи Шодиев Фирдавс Тошмаматович дар мавзӯи «Ҷанбаҳои ташкилӣ – иқтисодии истифодаи иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ (бо маводи корхонаҳои нақлиётии мусофирбарии Ҷумҳурии Тоҷикистон)».**

Мақсади таҳқиқоти диссертатсионӣ асосноккунии назариявӣ ва дақиқсозии асосҳои методии истифодаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ, ҳолати концептуалии рушди он ва роҳҳои баланд бардоштани самаранокии иқтисодии хизматрасонии нақлиётӣ дар шароити ташаккули робитаҳои бозорӣ ба ҳисоб меравад.

Заминаи методологии диссертатсияро усулҳои муқоисакунӣ, баҳодихии экспертҳо, методҳои иқтисодӣ-риёзӣ, балансӣ, маҷмӯаҳои таҳлилӣ, коррелятсионӣ-регрессионӣ ташкил медиҳанд.

Дар диссертатсия асосҳои назариявӣ бо муайян кардани таркиби иқтисодии инноватсия ва сохти таркибии иқтидорҳои инноватсионии соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, ҳолати методии баҳогузориҳои иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ дар шароити ташаккули робитаҳои иқтисодӣ дақиқ карда шудааст; ҳолати муосир ва рушди соҳаи хизматрасонии нақлиётӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон баҳо дода шудааст; роҳҳо ва усулҳои истифодаи самаранокии иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ асоснок, нозуқиҳо дар хизматрасонии нақлиётии аҳоли дар шароити дақиқи робитаҳои бозорӣ муайян карда шудааст; омилҳои тавсифдиҳандаи сатҳи рушди иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон омӯхта шудаанд; модели математикӣ – иқтисодии таъсири иқтидорҳои инноватсионии корхонаҳои нақлиётии автомобилии мусофирбарӣ ба рушди ММД пурраи кишвар дар ҳудуди вилоятҳо, шаҳр ва ноҳияҳо, инчунин, пешгӯии ҳисобҳои ММД дар давраи то соли 2030 коркард ва татбиқ карда шудаанд; усулҳои инноватсионии ташкили ҳамлу нақли мусофирон дар асоси истифодаи концепсияи логистикӣ ва ҷорисозии системаи автоматикунони инноватсионии ташкил ва идоракунии нақлиёти автомобилии мусофирбарӣ, аниқ карда шудаанд; самтҳои асосии рушд ва истифодаи самаранокии истифодаи иқтидорҳои инноватсионии КНАМ дар Ҷумҳурии Тоҷикистон дар давраи то соли 2030, имкондиҳандаи баланд бардоштани самаранокии хизматрасонии нақлиётӣ, инчунин, беҳтарсозии сатҳи зиндагии аҳоли дар Ҷумҳурии Тоҷикистон асоснок ва коркард карда шудааст.

Натиҷаҳои дар диссертатсия бадастомадаро метавон дар фаъолияти амалии сохторҳои соҳибкории нақлиёти автомобилии шаҳри Душанбе Ҷумҳурии Тоҷикистон, ҳангоми таҳияи концепсияи дурнамои рушди хизматрасониҳои нақлиётӣ истифода намуд.

**Вожаҳои калидӣ:** инноватсия, низоми хизматрасониҳо, иқтидори инноватсионӣ, рақобатпазирӣ, сифати хизматрасониҳо, омилҳо, модели риёзӣ-иқтисодӣ, механизми ташкилӣ-иқтисодӣ, стратегия.

### Аннотация

**на диссертацию Шодиева Фирдавса Тошмаматовича на тему «Организационно-экономические аспекты использования инновационного потенциала предприятий сферы транспортных услуг (на материалах пассажирских автотранспортных предприятий Республики Таджикистан)»**

Целью диссертационной работы является теоретическое обоснование и уточнение методических основ использования инновационного потенциала ПАТП, концептуальные положения их развития и пути повышения экономической эффективности транспортного обслуживания в условиях формирующихся рыночных отношений.

Методологическую основу диссертации составляют методы сравнительного анализа, экспертных оценок, экономико-математические методы, балансовые, методы системного, количественного и комплексного анализа.

В диссертации уточнены теоретико-методологические подходы к определению экономического содержания инноваций и структурное строение инновационного потенциала сферы транспортных услуг, а также методических положений оценки инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в условиях формирующихся рыночных отношений; дана оценка современного состояния и развития сферы транспортных услуг в Республике Таджикистан; обоснованы пути и методы эффективного использования инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, выявлены узкие места в транспортном обслуживании населения в условиях углубления рыночных отношений; изучены факторы, характеризующие уровень развития инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий, а также дана оценка инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий в Республике Таджикистан; разработана и реализована экономико-математическая модель влияния инновационного потенциала пассажирских автотранспортных предприятий на рост ВВП в целом по стране, в разрезе областей, городов и районов, а также предложены прогнозные расчеты ВВП на период до 2030 года; предложены инновационные формы организации пассажирских перевозок на основе применения логистического подхода и внедрения инновационных автоматизированных систем организации и управления пассажирским автомобильным транспортом; обоснованы и разработаны основные направления развития и эффективного использования инновационного потенциала ПАТП в Республике Таджикистан до 2030 года, позволяющие повысить эффективность транспортного обслуживания, а также, обеспечить экономический рост и улучшить уровень жизни населения в Республике Таджикистан.

Полученные автором результаты исследования использованы автотранспортными предпринимательскими структурами города Душанбе Республики Таджикистан при разработке концепции инновационного развития автотранспортных услуг на перспективный период.

**Ключевые слова:** инновация, системы оказания услуг, инновационный потенциал, конкурентоспособность, качество услуг, факторы, экономико-математическая модель, организационно - экономический механизм, стратегия.

### **Annotation**

**for the dissertation of Shodiev Firdavs Toshmamatovich on the topic "Organizational and economic aspects of using the innovative potential of enterprises in the field of transport services (based on materials of passenger motor transport enterprises of the Republic of Tajikistan)"**

The purpose of the thesis is the theoretical justification and refinement of the methodological foundations of using the innovative potential of PATP, the conceptual provisions of their development and ways to increase the economic efficiency of transport services in the context of emerging market relations.

The methodological basis of the dissertation is made up of methods of comparative analysis, expert assessments, economic and mathematical methods, balance methods, methods of system, quantitative and complex analysis.

The thesis clarifies the theoretical and methodological approaches to determining the economic content of innovations and the structural structure of the innovative potential of the transport services sector, as well as the methodological provisions for assessing the innovative potential of passenger motor transport enterprises in the context of emerging market relations; an assessment of the current state and development of the sphere of transport services in the Republic of Tajikistan; the ways and methods of the effective use of the innovative potential of passenger motor transport enterprises are justified, bottlenecks in the transport services of the population in the conditions of deepening market relations are identified; The factors characterizing the level of development of the innovative potential of passenger motor transport enterprises were studied, and the innovative potential of passenger motor transport enterprises in the Republic of Tajikistan was assessed; an economic and mathematical model has been developed and implemented to influence the innovative potential of passenger motor transport enterprises on GDP growth in the country as a whole, by regions, cities and regions, and forecast estimates of GDP for the period up to 2030 have been proposed; proposed innovative forms of organizing passenger transportation based on the application of a logistic approach and the introduction of innovative automated systems for organizing and managing passenger motor vehicles; substantiated and developed the main directions for the development and effective use of the innovative potential of PATP in the Republic of Tajikistan until 2030, allowing to increase the efficiency of transport services, as well as to ensure economic growth and improve the living standards of the population in the Republic of Tajikistan.

The results of the study obtained by the author were used by motor transport business entities of the city of Dushanbe of the Republic of Tajikistan in developing the concept of innovative development of motor transport services for the long term.

**Key words:** innovation, service delivery systems, innovative potential, competitiveness, quality of services, factors, economic and mathematical model, organizational and economic mechanism, strategy.